

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 2 juin 2026

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

Tous les comptes rendus sont disponibles sur le site **www.parlement-wallonie.be**, rubrique *Travaux parlementaires*, section *Publications*.

SOMMAIRE

OUVERTURE DE LA SÉANCE	1
ORGANISATION DES TRAVAUX	1
Examen de l'arriéré.....	1
La Boucle du Hainaut – Auditions.....	1
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – Mme Mélissa Hanus.	
AUDITIONS	1
Les installations électriques du Service public de Wallonie.....	1
Désignation d'un rapporteur.....	1
Intervenants : M. le Président – M. Carlo Di Antonio – M. Vincent Crampont.	
Audition de Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI)	2
Intervenants : M. le Président – M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) – M. Vincent Crampont – Mme Mélissa Hanus.	
Échange de vues.....	8
Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – Mme Mélissa Hanus – M. Vincent Crampont – M. Stéphane Hazée – M. Julien Liradelfo – M. Jean-Paul Bastin – M. Carlo Di Antonio – M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) – Mme Sarah Gabriel, Directrice a.i. de la Direction des systèmes de transports intelligents du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) – M. Dominique Verlaine, Inspecteur général du Département de l'exploitation des infrastructures du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) – M. François Desquesnes, Ministre – Mme Anne Lambelin.	
Confiance au président et au rapporteur.....	27
INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES	27
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'indispensable sécurisation de la route des lacs de l'Eau d'Heure ».....	27
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réutilisation de produits de raclage des routes régionales ».....	28
Intervenants : M. le Président – M. Grégory Chintinne – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la prévention des accidents impliquant de jeunes cyclomotoristes ».....	29
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le danger que représente le protoxyde d'azote ou gaz hilarant pour la sécurité routière ».....	31
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.	
REPRISE DE LA SÉANCE	32

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)	32
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Germain Mugemangango – M. François Desquesnes, Ministre.	
INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)	33
Interpellation de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression discriminatoire et illégale des horaires aux arrêts de bus LeTEC ».....	33
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – Mme Mélissa Hanus – M. Germain Mugemangango – M. Loris Resinelli – M. Grégory Chintinne – 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 reconversion d’anciens bus en services mobiles de proximité ».....	38
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – 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’incertitude des agents chargés du transport scolaire » ;	
Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le rôle des accompagnateurs dans le transport scolaire ».....	39
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – 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 freins à l’intermodalité vélo-bus ».....	41
Intervenants : Mme la Présidente – M. Maxime Daye – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Olivier de Wasseige à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la propreté et le sentiment de sécurité à bord du tram de Liège ».....	42
Intervenants : M. le Président – M. Olivier de Wasseige – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’avenir des lignes de bus Express du groupe LeTEC ».....	44
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le terminus Place Ferrer lors des jours de rencontre au Standard de Liège »	45
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. François Desquesnes, Ministre.	
Interpellation de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mesures entreprises afin de lutter contre le blues des élus locaux ».....	46
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Jean-Paul Bastin – M. Stéphane Hazée – M. Germain Mugemangango – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. François Desquesnes, Ministre.	
Interpellation de Mme Isabella Greco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de soutenir les grandes villes » ;	
Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la pression sur les finances communales et la garantie de la capacité d’investissement des villes wallonnes ».....	53
Intervenants : M. le Président – Mme Isabella Greco – M. Germain Mugemangango – M. Jean-Paul Bastin – M. Grégory Chintinne – M. François Desquesnes, Ministre.	

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'enquête conduite par la tutelle relative au financement d'une procédure-bâillon illégale »..... 62

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – 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 « le suivi de la plainte contre la fausse demande d'aide sociale au CPAS de Tournai » ;

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les suites de la fausse demande d'aide sociale introduite au CPAS de Tournai »..... 63

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – Mme Dorothée De Rodder – 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 « le recours à la consultance externe pour analyser le profil financier des provinces »..... 65

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la préparation face aux crises, l'implication des citoyennes et citoyens et le rôle des communes »..... 66

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme des fabriques d'église »..... 68

Intervenants : M. le Président – M. Maxime Daye – 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 suites de l'enquête administrative relative à l'affaire sino-hutoise »..... 68

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

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réutilisation du stock bâti de 360 000 habitations dans le cadre du Stop béton à l'horizon 2050 »..... 69

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

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les délais d'obtention des permis d'urbanisme »..... 71

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet d'éolienne géante de Storm près de l'E19 »..... 74

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

Question orale de Mme Valérie De Bue à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la délivrance des permis d'urbanisme et les critères d'implantation des distributeurs BATOPIN »..... 75

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

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le changement des conditions concernant le permis de démolition des tours de Tihange 1 et 2 »..... 76

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accaparement de chemins et sentiers publics et l'actualisation de l'atlas »	77
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Marie Jacqmin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accord sur l'extension du zoning de Waremme »	79
Intervenants : M. le Président – Mme Marie Jacqmin – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Freddy Mockel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la compatibilité entre le développement de parcs éoliens et les terrains de tests pour drones »	80
Intervenants : M. le Président – M. Freddy Mockel – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Freddy Mockel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cartographie exacte du potentiel minier en Wallonie »	81
Intervenants : M. le Président – M. Freddy Mockel – M. François Desquesnes, Ministre.	
ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)	82
Interpellations et questions orales transformées en questions écrites	82
LISTE DES INTERVENANTS	84
ABRÉVIATIONS COURANTES	85

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 3 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

Avant de débiter nos travaux, je voudrais excuser l'absence de M. Lefèbvre, qui a perdu son papa il y a quelques jours. Nos pensées vont vers lui et ses proches.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Personne. Merci.

La Boucle du Hainaut – Auditions

M. le Président. – À la suite de la demande de Bruno Lefèbvre, le 19 mai dernier, nous avons inscrit un point relatif aux auditions dans le cadre du dossier de la Boucle du Hainaut. Ce point a été abordé en Conférence des présidents.

La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Lors de la dernière réunion de la Commission, il avait été évoqué par M. Lefèbvre – à qui nous présentons toutes nos condoléances en ces circonstances malheureuses – la possibilité d'auditionner le collectif REVOLHT.

J'ai spontanément évoqué le fait d'en discuter lors de la prochaine Conférence des présidents, ce qui a été le cas, et de proposer qu'il y ait non seulement un représentant ou des représentants du groupe REVOLHT, mais aussi un représentant du groupe Stratec, la société qui a réalisé le rapport d'incidences environnementales dans le cadre de la Boucle du Hainaut.

Cela a été discuté et convenu, notamment en présence de Mme Hanus et d'autres représentants des autres groupes politiques. Cela se réalisera dans un délai pas trop tardif. C'est la volonté des groupes politiques,

ici, autour de la table. Cela doit être acté et décidé par la Commission.

Sur le délai, je pense que vous aviez regardé pour avoir une possibilité durant ce semestre parlementaire.

M. le Président. – En effet, il est proposé la date du 30 juin.

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – J'aimerais souligner l'acceptation de la demande d'audition de REVOLHT. On n'a pas de souci à joindre Stratec dans ce cadre. On avait également noté comme possibilité, qui doit être entérinée aujourd'hui, la date du 30 juin.

M. le Président. – Tout le monde est-il d'accord avec cette proposition ?

(Assentiment)

M. le Président. – Je note l'assentiment de la Commission et je vous en remercie.

Nous aurons encore des mardis bien chargés, et c'est tant mieux.

En conclusion, la Commission décide de procéder mardi 30 juin 2026 à l'audition de représentants habilités de l'ASBL REVOLHT et de Stratec.

AUDITIONS

Les installations électriques du Service public de Wallonie

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les auditions sur les installations électriques du Service public de Wallonie.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Di Antonio.

M. Carlo Di Antonio (Les Engagés). – Je propose M. Bastin comme rapporteur.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je propose Mme Hanus comme rapporteuse.

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

Audition de Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI)

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

M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Je vous remercie de nous permettre de vous tenir au courant de la manière dont nous gérons nos installations électriques. Je suis accompagné de deux collègues et j'en ai encore d'autres dans la salle. L'idée est de vous présenter la situation, de manière aussi fidèle que possible, à la date du 29 mai, sur l'état complet du dossier et l'état d'avancement du cadastre. On parlera de la priorisation de nos interventions et nos objectifs en la matière. Vous voyez le sommaire à l'écran.

Avant de démarrer sur le sujet, comme c'est un sujet vraiment technique, je vais donner quelques précisions et définitions.

Une installation électrique est une installation qui désigne l'ensemble cohérent et organisé des éléments électriques, fixes ou mobiles, qui comprennent notamment les sources, les câbles électriques, les tableaux, les dispositifs de protection, les dispositifs de mise à la terre, les borniers de raccordement ainsi que les équipements et récepteurs alimentés.

On distingue deux types d'installations : les installations principales, plus communément appelées cabines, même si mes collègues n'apprécient pas que j'utilise le terme. Les installations électriques principales, c'est là qu'arrive la puissance et qui redistribue la puissance électrique sur l'ensemble du site. Ensuite, les installations secondaires : ce sont des installations alimentées à partir de l'installation électrique principale, qui sont destinées à faire fonctionner les différents équipements.

À chaque fois que je vais donner des chiffres, ceux-ci concerneront l'ensemble des installations électriques du SPW, à la fois la partie SPW et la partie SOFICO. Sur le tableau à l'écran, on scinde les deux, mais, par la suite, chaque fois que je parlerai d'installations

électriques, c'est bien pour l'ensemble des cabines, donc des installations primaires.

Au total, on a 3 635 installations primaires électriques dans nos installations pour l'ensemble du SPW. Il y a à la fois les installations primaires au niveau du SPW MI, avec 121 au niveau des voies hydrauliques et 2 379 au niveau des routes. Pour la SOFICO, où c'est principalement du routier, à part quelques grosses installations sur les voies hydrauliques, il y a 1 087 installations principales. On a répertorié dans notre cadastre les installations électriques dans les autres SPW ; cela concerne principalement les bâtiments. Vous verrez pourquoi on aborde les cabines dans les bâtiments du SPW. Au total, ce sont 3 635 installations électriques principales, décomposées en un cinquième de cabines haute tension et un cinquième de cabines basse tension.

Par rapport aux chiffres, ceux-ci sont en constante évolution, parce que l'on construit de nouvelles installations et on dédouble parfois certaines installations. Dans certaines cabines haute tension, la puissance nécessaire n'est plus indispensable, donc on remplace des cabines haute tension par des cabines basse tension. Ces chiffres évoluent, pas tous les jours, mais de manière assez fréquente. Il arrive aussi que l'on revende certains bâtiments.

Dans le cadastre centralisé dont on dispose, on a également l'ensemble des installations secondaires qui sont répertoriées avec un nombre beaucoup plus important d'installations secondaires. Au total, on doit avoir de l'ordre de 9 000 installations électriques reprises au niveau du cadastre. Ces installations électriques permettent de faire fonctionner l'ensemble de nos équipements. Cela concerne à la fois l'éclairage – c'est ce qui est le plus visible –, mais également tout notre parc d'écluses, les barrages, les pompes, les caméras, les feux tricolores et également les presque 6 000 kilomètres de fibre optique que l'on a sur le réseau.

Par ailleurs, notre stratégie de contrôle et d'entretien des cabines se décline en plusieurs axes. Au niveau des contrôles et des inspections, on peut distinguer quatre axes pour les différents contrôles.

Le premier, qui est parfois le plus connu dans la presse, ce sont les contrôles légaux par des organismes agréés. Les cabines haute tension sont contrôlées tous les ans, tandis que les cabines basse tension et très basse tension sont contrôlées une fois tous les cinq ans. La règle au niveau des bâtiments est d'avoir un contrôle tous les 25 ans. À cet égard, on va plus loin que la règle, car on les contrôle beaucoup plus régulièrement : de l'ordre de tous les cinq ans également. Pour l'ensemble des contrôles légaux par les organismes agréés, on a un cahier des charges. On sous-traite à un organisme agréé pour l'ensemble de nos cabines, y compris pour les cabines des autres SPW. C'est pour cela que les autres

SPW sont repris dans le cadastre que l'on a établi. Lors des contrôles, des non-conformités sont mises en avant par les organismes agréés. Une non-conformité ne signifie pas que l'on a nécessairement un danger immédiat. Il y a des non-conformités qui nécessitent une intervention urgente, mais il y a d'autres conformités, qui ont trait à l'aspect documentaire ou à des plans, ne nécessitant pas une intervention rapide.

Notre deuxième axe au niveau des contrôles des installations électriques relève des entretiens périodiques via des prestataires externes. On a du personnel en charge de nos installations électriques, qui les contrôle, mais on ne l'a pas en suffisance pour procéder au contrôle des plus de 3 600 installations primaires que l'on a sur notre réseau. C'est pour cela que l'on fait appel à des prestataires extérieurs. On a un marché pour l'ensemble des installations routières du SPW et un marché centralisé pour l'ensemble des voies hydrauliques du SPW MI. Le passage est au minimum d'une fois par an. On passe plus souvent dans les cabines haute tension. En outre, lorsqu'il y a des constats de problèmes qui sont constatés par les prestataires extérieurs, le passage est programmé après la remise en état des installations. Au niveau des voies hydrauliques, le contrôle des installations basse tension est également confié en partie au personnel du SPW MI. Ces entretiens concernent l'inspection visuelle, les vérifications fonctionnelles de l'installation, le nettoyage et le resserrage. On vérifie également si les portes sont toujours opérationnelles. Certains réglages sont effectués, y compris le contrôle de l'isolement et de la mise à la terre.

Le troisième axe, ce sont des visites qui sont effectuées par des techniciens du SPW. Je vous montrerai plus tard l'effectif dont on dispose pour nous occuper des installations électriques. Régulièrement, des opérateurs passent au niveau des cabines haute tension, basse tension et très basse tension. Le passage a lieu au minimum une fois par an, mais c'est beaucoup plus régulier dans certaines installations. Ces visites ont lieu en plus des visites par les organismes agréés et par les entreprises extérieures. Lors de ces visites, on vérifie également l'intégrité de l'installation, s'il y a eu des dégradations, puisque beaucoup de nos cabines sont à l'extérieur, certaines sont le long du réseau routier et peuvent donc parfois être sujettes à vandalisme ou accident.

En passant, on constate les problèmes de dégradations : on vérifie s'il y a une absence d'eau dans l'installation et tout l'environnement de la cabine est contrôlé. Si nécessaire, on procède à des travaux sur l'extérieur, que ce soit du fauchage, de l'abattage d'arbres ou des remises à niveau.

Les trois premiers axes de visite concernent des visites effectuées par du personnel compétent en la matière au niveau électromécanique, qu'il s'agisse d'organismes agréés, d'entreprises extérieures ou de

notre personnel. En plus de cela, nous avons des agents qui circulent sur le réseau, les garde-routes au niveau routier ainsi que les inspecteurs des voies hydrauliques qui parcourent l'ensemble du réseau, pas nécessairement que les installations électriques. Cependant, ils nous remontent les incidents et les problèmes qu'ils constatent sur nos réseaux électriques. Il s'agit de l'ensemble des éléments mis en place en ce qui concerne la visite de nos installations.

Le quatrième axe porte sur les visites des lieux de travail – VLT – effectuées à la fois par notre personnel, le SICPPT et les organisations syndicales. D'après certaines réactions, il suffit de se contenter des visites des lieux de travail pour savoir si l'installation est conforme ou pas. Je ne rejoins pas cette analyse parce que ce ne sont pas des spécialistes en électromécanique qui font les visites des lieux de travail. C'est un élément en plus...

M. Vincent Crampont (PS). – J'ai une demande de précision : qu'est-ce que le SICPPT ?

M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – C'est le Service interne commun pour la prévention et la protection au travail.

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie.

M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Les VLT ont lieu dans les bâtiments et les ouvrages d'art, mais ni le long des routes ni aux carrefours où se situent des cabines électriques. Je considère que ces VLT sont un plus, mais qu'elles ne font pas ressortir les problématiques sur le terrain. Les VLT, qui ont lieu une fois par an, ont pour objectif la vérification générale de l'état du bâtiment. Elles permettent d'identifier des points d'attention en matière de sécurité, d'exploitation et de maintenance. Elles permettent l'analyse des conditions et des risques liés au travail. Tous ces éléments sont intégrés dans un rapport de visite qui passe ensuite par les différents groupes de travail CCB, c'est-à-dire la concertation syndicale. Ces remarques sont prises en compte par les équipes d'entretien afin de lever les problèmes.

Ce sont les quatre axes qui nous permettent de contrôler nos installations électriques.

Au niveau de la stratégie d'investissement – élément important –, je vais faire le point sur tous les investissements consentis pour améliorer notre réseau électrique. Dans le cadre du premier plan Infra 2016-2019, un partenariat public-privé a été mis en place avec le consortium LuWa. Il a été confié à ce PPP la gestion, les investissements et la maintenance de l'éclairage sur le réseau autoroutier. Ce PPP est de l'ordre de 600 millions d'euros pour 20 ans.

La première mission du prestataire a été de remettre en état les installations électriques. Les investissements ont eu lieu les quatre premières années du PPP. Les investissements pour moderniser les installations électriques qui nous concernent, à savoir les cabines, sont de l'ordre de 65 millions d'euros. Les autres chiffres, qui ont été cités dans la presse, concernent des budgets qui ont été utilisés pour remplacer les anciennes lampes au sodium par des lampes LED. Dans le premier plan Infra, 10 millions d'euros ont été consacrés à la modernisation du réseau électrique sur le réseau non structurant et sur les voies hydrauliques.

Dans le PIMPT, 50 millions d'euros ont été réservés pour des travaux sur les installations électriques sur le réseau non structurant et sur les voies hydrauliques.

Pourquoi n'apparaît plus un budget pour le réseau SOFICO ? Parce que les installations ont été mises en ordre dans le cadre du PPP.

Le prochain plan Infrastructures nécessite aussi des budgets pour continuer la mise en conformité et la mise aux normes des installations électriques. Une première évaluation est faite. Nous avons un besoin de l'ordre de 75 millions d'euros pour continuer la mise à niveau des installations sur le réseau non structurant et sur les voies hydrauliques. Ce sont les budgets, les grosses enveloppes.

Maintenant, passons aux travaux de modernisation que l'on fait au niveau des écluses et des barrages. Quand on rénove une écluse, il y a une grosse partie sur le génie civil dans le budget des travaux de l'écluse d'Obourg, mais environ 25 % du budget sont consacrés au remplacement de tous les organes de commande, les cabines et tout le réseau électrique. Le budget d'Obourg est donc de 130 millions d'euros, avec 25 millions d'euros pour les installations électriques.

L'objectif, par cette stratégie d'investissement, est d'avoir le réseau routier entièrement rénové pour fin 2027 et la finalisation complète des autres installations pour fin 2029.

Certaines installations qui ne présentent pas des non-conformités importantes seront rénovées plus tard, parce que les travaux de génie civil sont prévus plus tard, mais ce ne sont pas des installations qui posent problème. C'est simplement que, lorsqu'on rénovera entièrement un tunnel en 2030 ou 2031, on en profitera pour rénover entièrement les installations électriques.

Par rapport à notre stratégie d'investissement, où en est-on aujourd'hui ? Ce sont les chiffres de début 2026. Pour le réseau structurant, comme je vous l'ai dit, l'ensemble a été modernisé dans le cadre du PPP plan Lumière.

Pour le réseau structurant, on est à plus ou moins 57 % des installations du réseau routier non structurant qui ont été modernisés à travers les différents marchés

d'investissement, soit le premier et le deuxième plan Infrastructures.

Au niveau des installations des voies hydrauliques, plusieurs ouvrages ont fait l'objet de rénovation globale. Je vous parlais d'Obourg, il y a eu Marchienne, Gosselies, Viesville, Hensies, Pommerœul. Par ailleurs, pour les autres installations, des corrections plus ponctuelles au niveau des installations électriques sont menées via des cahiers de charges bien spécifiques, à savoir des marchés bien spécifiques pour rénover uniquement une partie de l'installation. Par exemple, au niveau de la Haute-Meuse, sur Andenne, des marchés de rénovation des cabines haute tension ont été effectués.

Au niveau des bâtiments – puisque c'est la troisième grande catégorie –, la rénovation avance par phase. Aujourd'hui, 50 % des installations électriques dans les districts routiers ont été remis aux normes. Relativement aux bâtiments, il y a deux stratégies : soit certaines régies ont des cabines haute tension et une telle puissance n'est plus nécessaire, donc on met une cabine basse tension à la place ; soit on rénove et l'on remplace les cabines haute tension et basse tension par l'équivalent, mais modernisé.

Au niveau des marchés publics en cours, nous avons un marché qui est dédié au contrôle par des organismes agréés, qui contrôle l'ensemble des installations électriques du SPW et de la SOFICO. L'ensemble du SPW, comme je vous l'ai dit, ne concerne pas que le SPW MI. En effet, il y a également les bâtiments de nos collègues des autres SPW.

Nous avons quatre types de marchés d'entretien au niveau de nos installations ; ce sont les entreprises extérieures qui vont faire les contrôles réguliers sur les installations. Nous avons un marché pour l'entretien des routes et ouvrages d'art du réseau routier. On a divers cahiers de charges pour l'entretien des installations électriques spécifiques. Par « spécifiques », j'entends des installations électriques propres pour les radars, pour des boucles de comptage ou pour les stations météo, par exemple. Le troisième type de marché est un marché d'entretien pour l'entretien des installations électriques au niveau des voies hydrauliques et les ouvrages d'art qui dépendent des voies hydrauliques. Le dernier type de marché est un marché d'entretien au niveau des installations électriques pour les bâtiments pour les régies routières.

Sur les investissements, je vous ai présenté les budgets qui ont été mis en œuvre et que l'on compte mettre en œuvre jusqu'en 2027 et 2029. Ces investissements seront liés à des marchés : d'une part, le PPP et, d'autre part, un marché d'investissement au niveau du réseau routier. C'est un seul marché, mais avec plusieurs lots qui couvrent toutes nos interventions électromécaniques sur l'ensemble du réseau. On a divers cahiers de charges spécifiques aussi pour l'installation de nouveaux équipements.

Au niveau des voies hydrauliques, il n'y a pas un marché global comme pour le réseau routier, parce que les installations n'ont pas la même homogénéité que sur le réseau routier. On a plusieurs critères spécifiques au niveau de l'investissement. Par ailleurs, il y a le marché pour les bâtiments et pour la mise en conformité des installations électriques basse tension.

Pour vous donner une idée, parce que c'est toujours bien d'avoir un ordre de grandeur, je vais peut-être revenir en arrière. Pour remplacer une cabine haute tension, il faut compter un budget de l'ordre de 140 000 euros. Pour une cabine basse tension, on est plutôt aux alentours de 40 000 euros et, pour les cabines très basse tension, on est autour de 25 000 euros. Cela vous donne un ordre de grandeur pour pouvoir faire le lien entre le nombre d'installations et les budgets utilisés, qui ont été consacrés à la rénovation de notre parc et dont on a besoin pour le futur.

Par rapport à la situation et la manière dont on gérait nos installations électriques précédemment, on était sur un modèle décentralisé. Chaque direction territoriale, la Direction des bâtiments et certaines directions au niveau des voies hydrauliques géraient leurs installations électriques de manière décentralisée, en respectant tous les prescrits qui sont prévus par le RGIE ou par les autres réglementations. Cependant, on n'avait pas une vision globale centralisée de toutes nos installations. Nous avons des marchés distincts – on en a toujours –, mais c'était encore plus éclaté que ce que l'on a aujourd'hui. Par contre, pour les contrôles par organisme agréé, il y avait bien un marché unique pour l'ensemble de nos installations. La modernisation de notre parc était aussi priorisée de manière décentralisée dans chaque direction, qu'elle soit territoriale ou sectorielle.

Suite à vos interpellations et des discussions que l'on a eues avec M. le Ministre, on est arrivé à la conclusion qu'il fallait mettre en place un pilotage centralisé et uniformisé de nos installations. L'objectif est d'avoir un cadastre complet de nos installations – je vous donnerai les chiffres par rapport au cadastre – et un cadre commun pour la priorisation de nos installations afin que tout le monde soit aligné sur la même stratégie. Ce n'est pas que l'on fonctionnait mal avant, mais on va maintenant tous appliquer les mêmes règles et déboucher sur un plan d'action harmonisé.

Où en est-on aujourd'hui sur la centralisation des données et sur le cadastre ? L'objectif du cadastre est bien de faire le relevé de l'ensemble de nos installations et de nous permettre de définir un plan d'action en fonction des non-conformités, des problèmes et de la localisation de l'installation électrique. Je vous expliquerai ce que l'on a mis en place dans un objectif de démarche d'amélioration continue. Cette démarche vise bien à lever l'ensemble des non-conformités, de donner une priorisation par rapport à la levée de ces non-conformités et de définir les priorités d'intervention

en fonction des caractéristiques de l'installation. Est-ce une cabine qui est en plein milieu d'une ville, près d'un feu tricolore, ou une cabine qui est perdue au niveau des champs et où personne ne passe ? On ne donne pas la même priorité d'intervention. Ce cadastre permet d'assurer le maintien dans le temps de la conformité de nos installations et alimenter le plan pluriannuel d'investissement au niveau de notre réseau.

Le cadastre centralisé a été constitué. Il y a un tableau qui a été fait au départ sur Excel. Ici, on est passé sur une base de données centralisée et qui est accessible à l'ensemble des électromécaniciens du SPW MI...

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – J'ai juste une question de compréhension. Le cadastre centralisé est-il terminé ?

M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Je vais vous donner les chiffres juste après pour que vous ayez les informations.

Mme Mélissa Hanus (PS). – D'accord. Merci.

M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Ce cadastre reprend, d'une part, des éléments d'identification de l'installation, la localisation – soit des coordonnées GPS, soit l'adresse, soit le lieu-dit –, les inspections, la date de mise en service, la date du contrôle par un organisme agréé, les infractions, les observations et la date de la prochaine inspection par un organisme agréé, et – c'est parfois le plus important – l'état de l'installation. Est-ce conforme ou non conforme ? Il y a également le statut, le niveau de priorité et les actions qui sont programmées.

Ce n'est pas tout d'avoir un cadastre et de relever toutes les infractions, les non-conformités et les problèmes sur le réseau. On doit se servir de ce cadastre pour prioriser nos interventions. Cette priorisation repose sur une analyse croisée. D'une part, l'état dans lequel sont nos installations, l'emplacement de l'installation qui est analysée et son état technique. Cet état technique résulte des non-conformités qui sont relevées dans le cadre des contrôles, l'ensemble des anomalies relevées par notre personnel ou par les entreprises qui inspectent les cabines et les constats qui sont issus d'analyses de risque que l'on fait sur l'ensemble de nos installations.

L'état de nos interventions est un des axes de la matrice que je vous montrerai par après. Le deuxième axe de la matrice, c'est l'environnement dans lequel se situe l'installation électrique. Comme je vous l'ai dit, on n'intervient pas avec la même priorité en termes d'investissement sur une cabine qui est accessible ou très accessible, avec une forte présence de public

extérieur, ou une cabine à l'intérieur de nos bâtiments où il n'y a que du personnel agréé qui peut intervenir. La localisation de l'installation est un des éléments qui nous permettent de définir le planning d'intervention. La fréquence de passage de notre personnel ou du public auprès des éléments électriques.

Le troisième élément pour cet axe de la matrice, ce sont des facteurs qui peuvent influencer la dangerosité. Est-on est au bord de l'eau ou au milieu d'une route où il n'y a aucun risque supplémentaire ? Est-ce fort exposé aux intempéries ? C'est le troisième élément sur cet axe.

Ces deux axes nous permettent d'avoir une matrice de priorités. Au niveau vertical, au niveau 1, ce sont les non-conformités qui sont les plus critiques, avec un risque. On va au niveau 4 où ce sont les recommandations, les plans, l'aspect documentaire de la cabine qui n'est pas en ordre et qui a été relevée au niveau des organismes agréés. L'axe vertical est lié à la technique, à la dangerosité et à la non-conformité relevées au niveau des cabines. L'axe horizontal est lié à la dangerosité et à l'accessibilité des installations électriques. Quand on est en exposition A, ce sont classiquement des cabines au milieu d'une ville, près d'un feu tricolore, où il y a un passage pour piétons et beaucoup de public non formé. L'exposition D, ce sont des installations dans nos bâtiments, nos écluses, nos ouvrages d'art et où il n'y a que du personnel agréé et certifié qui peut pénétrer et venir à proximité des cabines.

Vous comprendrez très bien que l'on n'intervient pas à la même vitesse quand ce sont des cabines fortement exposées et accessibles au public, ou des cabines accessibles uniquement au niveau du personnel formé et conscient des dangers électriques. Les priorités vont de P1 à P5.

Lorsqu'on est en priorité 1, cela nécessite une intervention immédiate sur site. Le délai d'intervention est fixé à trois heures. Ce sont des situations dangereuses qui nécessitent une intervention rapide. Cela ne veut pas dire que l'on va remplacer la cabine électrique en trois heures, cela veut dire que l'on va prendre des mesures qui vont diminuer grandement le risque électrique. Par exemple, c'est du balisage ; si c'est sur le réseau routier, on met des barrières Nadar qui empêchent l'accès, on referme les cabines avec de la rubalise et l'on ferme à clé. Ce sont des mesures d'intervention rapide. Ce sont les mesures pour les priorités 1. Vous verrez dans le tableau avec les chiffres, il y en a toujours parce qu'il y a toujours des accidents sur le réseau. On a fait une photo à un moment donné, mais l'installation électrique en priorité 1 doit rester à un nombre très réduit.

Les priorités 2 sont des interventions prioritaires dans lesquelles il y a des non-conformités. Le délai d'intervention est fixé à six mois. Il s'agit de la mise en

place d'interventions plus conséquentes sur le réseau. Cela permet de lever les non-conformités. Après les premières interventions, une cabine en priorité 1 va passer en priorité 2 pour se donner le temps de remettre en ordre complètement les installations.

Les priorités 3 sont des interventions à plus long terme avec un délai d'un an pour intervenir. Il y a moins de risques, c'est pour cela qu'on les met en priorité 3. Il s'agit de la mise en place de mesures temporaires, mais également de rénovation de certaines cabines. Cela permet aussi de planifier nos interventions et de regrouper parfois plusieurs interventions sur des cabines différentes.

Les priorités 4, ce sont des interventions qui sont à moyen terme. En règle générale, ce sont des problèmes documentaires qui nécessitent moins d'interventions rapides. Il y a peu de risques au niveau des installations P4 : il n'y a pas de mesures conservatoires lourdes à mettre en œuvre pour intervenir sur les installations de ce type. Ces priorités devront être traitées, mais dans un délai supérieur.

Les cabines qui sont en priorité 5 sont soumises à des interventions dans le cadre de la maintenance courante des installations. Il s'agit de petits problèmes que l'on a détectés sur nos cabines, qui n'ont aucun impact sur la sécurité et pour lesquels il faut intervenir. Aucune action urgente n'est requise. Un exemple, c'est s'il y a beaucoup de végétation autour de la cabine. Ce n'est pas cela qui amène un risque électrique, mais il faut intervenir. Voilà pour la classification que nous avons faite.

Sur cette diapositive, nous avons repris la situation de vendredi dernier, c'est-à-dire le 29 mai. Sur le graphique, vous voyez, sur nos 3 635 cabines et installations électriques, l'ensemble des cabines pour lesquelles on a défini la priorité. Pour toutes nos installations primaires, le cadastre est complet ; l'ensemble des cabines est repris, et chaque cabine a été priorisée. On compte 235 cabines en cours de priorisation. Pourquoi ne sont-elles pas priorisées ? Parce qu'elles sont plus difficiles d'accès pour certaines ou parce qu'il manque encore l'un ou l'autre document. Je vous montrerai le planning de mise en œuvre du cadastre, qui a été très rapide. L'objectif est que, d'ici la fin du mois, l'ensemble soit priorisé. Aucune de ces 235 cabines ne comporte d'éléments de risque. Il n'y a pas de risque électrique derrière ces cabines qui ne sont pas priorisées.

J'en viens à un élément d'information relatif à notre travail, même s'il rentre assez peu dans le débat. Quand on a des installations électriques, on doit toujours se poser la question, en fonction des éléments que l'on constate sur le terrain, de savoir si l'on va plutôt vers de la maintenance ou non. Dans le premier cas, on utilise nos cahiers des charges classiques de maintenance des installations pour des actions ponctuelles de maintien ou

de remise en état de certaines parties de nos installations – on est plus dans de l'OPEX, dans des dépenses de maintenance. Dans les autres cas, s'il s'agit de travaux plus conséquents, comme des remplacements de cabines, on utilise nos budgets d'investissement en CAPEX.

Le processus général peut être résumé comme suit. Une non-conformité a été détectée par les organismes agréés, par notre personnel ou par les entreprises extérieures qui sont sur nos marchés. On analyse la non-conformité. Cette analyse permet de définir la priorité d'intervention sur le terrain. Si l'on est en priorité 1, on intervient rapidement pour lever le danger immédiat dans les trois heures. Une fois le danger levé, on utilise nos marchés de maintenance pour remettre en état l'installation. Pour les cabines en priorité 2 où le risque est élevé, le principe est le même. On met en place des mesures conservatoires au travers de nos baux d'entretien. Pour les priorités 3 et 4, il n'y a pas d'urgence à prendre des mesures. On procède donc à une analyse afin de déterminer si la mise en conformité relève davantage de l'investissement ou de la maintenance. En priorité 5, on a souvent affaire à de la maintenance courante. Il n'y a pas grand-chose à faire : on procède à une remise en état documentaire ou des opérations de maintenance courante. Cela découle davantage sur de la maintenance que sur des investissements. Voilà pour notre schéma général d'intervention qui est mobilisé une fois que les priorités d'intervention sont définies.

Quand clôture-t-on les non-conformités ? On ne les clôture pas nécessairement à la fin de l'intervention des entreprises extérieures ou de notre personnel, mais on doit attendre régulièrement que l'organisme agréé repasse pour lever les non-conformités. Cela peut expliquer que certaines non-conformités sont parfois toujours taguées comme présentes. Tant que l'organisme agréé n'est pas passé, on ne peut pas lever ces non-conformités.

Il y a aussi des situations où des éléments ont été constatés par notre personnel ou par les entreprises extérieures. Une fois que nous avons vérifié que l'installation est conforme, on peut lever la non-conformité.

Chaque intervention sur nos cabines fait l'objet d'un rapport d'intervention ou d'un PV de réception par le prestataire. Cela existait déjà avant.

La nouveauté, c'est la mise à jour du cadastre centralisé. C'est l'élément nouveau apporté par la création du cadastre. On met à jour le statut de la priorité et les actions qui ont été réalisées. On encode dans notre système de gestion de la maintenance assistée par ordinateur, la GMAO. On le faisait déjà avant. On archive les documents techniques, les plans, les schémas et les différents rapports.

Je vais vous présenter un petit résumé du plan d'action que l'on a mis en place. Les constats sont mis à jour par les entreprises ou par les organismes agréés. On met en sécurité immédiate lorsque c'est nécessaire, lorsque des dangers avérés sont détectés. On encode les différents constats dans le cadastre centralisé.

Quatrième étape : on réalise la priorisation réglementaire des interventions, de P1 à P5. Tout cela est coulé dans un ordre de service qui a été élaboré par les équipes de Sarah Gabriel. Il a été diffusé début mai à l'ensemble du personnel concerné du SPW MI.

En fonction des interventions, de l'urgence, soit on intervient directement, soit on massifie nos interventions, c'est-à-dire que l'on regroupe plusieurs interventions pour les confier à un prestataire afin de réduire les coûts. On planifie, on met en œuvre les travaux sur site. L'avant-dernière étape est le contrôle des travaux via un organisme agréé pour lever les non-conformités. On met à jour le cadastre et la GMAO.

Ce *slide* est aussi important, c'est la vitesse à laquelle on a mis en place ce cadastre centralisé : 3 635 installations principales, c'est à peu près le nombre d'installations de Resa qui ne fait que de l'électricité. Cela permet d'avoir en tête des éléments de comparaison.

On a débuté le cadastre le 8 avril, et fin mai, le cadastre est entièrement complet pour les installations principales. Pour les secondaires, il reste encore quelques installations à mettre, mais on est aujourd'hui dans l'ordre de 9 000 installations dans le cadastre au total. Cela représente la vitesse à laquelle il a fallu compléter le cadastre.

On avait toutes les informations, mais réparties dans toutes les directions territoriales, certaines dans des documents, certaines dans des tableaux Excel, avec des formes différentes. Un effort soutenu a été mis en place pour réaliser ce cadastre avec un ordre de service qui a été validé en comité de direction début mai, sur la stratégie à appliquer pour le maintien de nos installations.

Au niveau du planning, au niveau routier, l'objectif est de mettre en conformité nos installations pour 2027 et 2029 pour les autres installations au niveau des voies hydrauliques.

Les ressources humaines que l'on dédicace à cette problématique au niveau du SPW MI, ce sont 94 agents concernés pour 22 équivalents temps plein. Cela ne signifie pas que ces agents ne travaillent qu'à 25 %, mais ils ne travaillent qu'à 25 % sur les installations électriques concernées. En grosse partie, ce sont des routiers. C'est au niveau des routes qu'ils ont le plus d'installations, avec les voies hydrauliques ensuite.

En conclusion, on a mis en place, depuis deux mois, une approche globale et structurée de la gestion de nos

installations électriques. Elle couvre l'ensemble du cycle de gestion par la clarification du périmètre et la connaissance globale de notre parc, en passant aussi par les règles pour définir si telle intervention relève de l'entretien ou de l'investissement.

Je le répète, cette gestion centralisée remplace la gestion décentralisée, mais qui n'était pas problématique sur le terrain. Il n'y avait pas plus de risques sur le terrain. Vous l'avez vu dans les chiffres : sur les 3 635 installations, les priorités qui ont été définies ne font pas ressortir un risque important. Sur deux mois, on n'est pas intervenu sur beaucoup d'installations.

L'objectif est double : maintenir la sécurité des usagers et des agents ainsi qu'assurer la fiabilité de nos installations. Cette stratégie s'inscrit dans le cadre d'une bonne gouvernance globale de notre parc d'*assets*, y compris au niveau des installations électriques.

Ceci clôture mon intervention. Je tenais à remercier tous mes collègues, en particulier Sarah Gabriel, qui se sont pleinement investis dans la création de ce cadastre centralisé, dans la rédaction des normes et de l'offre de services – que je peux tenir à disposition si cela intéresse les parlementaires – et la mise en place de la stratégie d'intervention. Je remercie également toutes les équipes sur le terrain qui ont complété le cadastre qui compte aujourd'hui plus de 9 000 lignes.

Je voudrais aussi vous remercier pour vos différentes interpellations et les réunions que j'ai eues avec M. le Ministre. Tout cela nous a amenés à mettre au point ce cadastre. C'est une très bonne chose, car cela va faciliter la gestion de nos interventions, savoir quelle installation prioriser et où mettre nos budgets. C'est réellement une plus-value et cela va améliorer encore plus notre fonctionnement.

Échange de vues

M. le Président. – Avant de passer aux questions des députés – je ne l'ai pas expliqué tout à l'heure avant de donner la parole à M. Flamend –, rappelez-vous qu'il y avait en *data room* plus de 60 000 pages de documents à consulter. En Conférence des présidents, on avait proposé, suite à certaines demandes, d'allonger la période de consultation jusqu'au 12 juin prochain. De cette manière, cette information est communiquée à l'ensemble des membres de notre Commission.

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Juste d'un point de vue organisationnel, je sais que j'étais cinq minutes en retard, mais on prend la parole après chaque intervenant ?

M. le Président. – Non, M. Flamend a pris la parole pour tout le monde. D'ailleurs, vous aurez remarqué qu'il a pris le temps de parole de tout le monde.

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je vais effectivement prendre une partie de l'intervention et mon collègue, M. Crampont, prendra également la parole pour mon groupe.

Tout d'abord, je vous remercie pour la présentation de ce dossier important qui a animé nos débats au Parlement wallon ces dernières semaines puisqu'il concerne l'état de conformité et de sécurité des installations électriques relevant de la Région wallonne, à savoir les cabines basse tension et haute tension sur les routes et les voies hydrauliques, l'éclairage public et certains bâtiments régionaux.

Il convient de rappeler le drame déclencheur, c'est-à-dire le décès de M. Pablo Spinewine, âgé de 19 ans et électrocuté en juin 2020 à Namur après être entré en contact avec une rambarde métallique sous tension. En janvier 2026, la Région wallonne a été reconnue coupable d'homicide involontaire par défaut de prévoyance et de précaution.

Plus récemment, en mars 2026, l'enquête de *L'Avenir* a révélé un dossier beaucoup plus préoccupant que ce qui avait été initialement présenté à la suite de ce drame :

- l'état des lieux d'installations non conformes depuis des années ;
- des rapports internes alarmants ;
- l'absence de vision consolidée sur les méthodes de suivi, lesquelles sont disparates selon les directions territoriales ;
- des chiffres contradictoires.

Pour notre groupe, la question de la sécurité, tant des agents que des citoyens, doit être primordiale.

Je remercie à nouveau le directeur pour la présentation. Je poserai différentes questions pour rebondir sur ce qui a été présenté et je reviendrai avec des questions plus précises.

En ce qui concerne la matrice, qui est désormais élaborée et en voie de finalisation, quel est exactement le format ? Qu'en est-il d'une éventuelle mise à disposition d'informations publiques ? Il nous serait utile de disposer de cette information. Vous avez cité 235 situations en cours de priorisation dans le cadre de cette matrice et indiqué qu'il n'y avait pas de risque imminent concernant ces situations en cours de priorisation. Vous avez évoqué le délai de la fin du mois pour qu'elles puissent être intégrées dans la priorisation de la matrice. Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur les cas représentatifs de ces 235 situations non encore priorisées afin que nous nous fassions une idée plus

concrète des cas qui ne sont pas encore intégrés et priorisés dans cette matrice ?

Nous nous interrogeons sur les contrôles organisés en interne et par des prestataires extérieurs. Quelle est la proportion du nombre de cas contrôlés en interne et par des organismes externes ? Il s'agit d'avoir une vision globale de la proportion de contrôles réalisés en interne par rapport à la proportion de contrôles examinés par des organismes extérieurs.

Dans la diapositive n° 9, vous exposez le plan Infra 2016-2019. Nous avons noté que les installations auraient dû être mises en conformité en 2016. Que s'est-il passé entre 2012 et 2016 ? Qu'est-ce qui a retardé les travaux ?

Dans la diapositive n° 8, nous avons pointé la nécessité budgétaire de 75 millions d'euros sur deux ans pour avancer dans les travaux. S'agit-il d'une base budgétaire sur laquelle vous allez pouvoir vous appuyer directement ou cela devra-t-il faire l'objet d'une négociation en conclave pour pouvoir établir ces montants ?

Il me reste encore quelques questions précises. Pour la mise en sécurité immédiate en cas de danger avéré – c'est à la fin de votre présentation –, j'avais des demandes d'informations complémentaires. Lorsque vous avez connaissance d'un besoin de mise en sécurité immédiate, à l'heure actuelle, quelle est la procédure en cours au niveau de l'information interne ? Concrètement, comment vos services sont-ils informés de ce type de dysfonctionnements qui pourraient être majeurs ? En réalité, selon les principes de contrôles réguliers que vous avez évoqués dans le cadre de cette présentation, ce type de situation ne devrait a priori pas arriver ou demeurer tout à fait exceptionnelle. Jusqu'à aujourd'hui, comment ces informations remontent-elles à vos services ? Quelle est la procédure concrète mise en œuvre ?

J'en arrive à mes questions principales, vous avez déjà répondu à bon nombre d'entre elles. Pouvez-vous nous éclairer sur pourquoi, jusqu'à présent, le SPW MI ne disposait pas de ce type d'outil – un cadastre unique, harmonisé et actualisé – alors que les obligations réglementaires existent en la matière depuis de nombreuses années ? Qui est responsable, dans vos services, à la fois de la qualité, de l'actualisation et de la consolidation du cadastre ? Quelle est la direction unique qui, aujourd'hui, va être responsable de ce pilotage ? Y a-t-il, au sein de vos départements, d'autres infrastructures sensibles techniques qui mériteraient à la fois un cadastre spécifique et un plan d'investissement spécifique au-delà de ce dont nous avons déjà discuté et de ce que vous nous avez présenté ce matin ?

En quelques années, on a l'audit sur les ouvrages d'art et, maintenant, sur les cabines. Le même travail est-il effectué – vous l'avez mentionné tout à l'heure

rapidement – pour les écluses, singulièrement pour les barrages-réservoirs, voire tout autre type d'infrastructure qui serait nécessaire ?

De manière un peu plus politique, quelle garantie pouvons-nous avoir que toutes les leçons du dramatique accident de 2020 ont été tirées ?

Sur les risques et les mesures de sécurité immédiate, combien d'installations présentent aujourd'hui une non-conformité ? Vous avez donné un chiffre tout à l'heure, mais si vous pouviez le repréciser, ce serait bien aimable.

Quels obstacles rencontrez-vous lorsque vous décidez de mettre une cabine, par exemple, hors tension ? De quelle nature sont éventuellement ces obstacles ?

Les sites accessibles au public, que ce soit les quais, les écluses, les ponts, les abords d'infrastructures hydrauliques ou les voiries, font-ils l'objet d'une priorisation spécifique ? Vous nous avez montré les priorisations globales. Selon vous, les agents du SPW, les sous-traitants et les travailleurs intervenant sur site disposent-ils d'instructions suffisamment claires et uniformes en cas de suspicion de danger électrique ?

Enfin, je terminerai par les contrôles et mon collègue prendra ensuite la parole. Selon vous, les contrôles haute tension annuels et basse tension quinquennaux que vous avez mentionnés tout à l'heure sont-ils aujourd'hui réalisés dans les délais réglementaires ? Le retard de deux ans lié au marché public de contrôle a-t-il concerné toutes les directions territoriales ou seulement certains périmètres ? Quelles installations n'ont éventuellement pas été contrôlées dans les délais ? Quels enseignements tirez-vous de ce retard ? Quelles mesures ont été prises pour qu'un marché public non attribué ne bloque plus jamais les contrôles réglementaires ? Des rapports ont-ils été perdus, effacés ou non transmis ? Comment le SPW MI garantit-il aujourd'hui la traçabilité complète des documents sensibles ainsi que l'information publique ?

Depuis 2012, quels rapports ou alertes internes ont signalé des non-conformités graves ? À qui ont-ils été transmis et quelles suites concrètes ont été données ?

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur Flamend, pour votre présentation qui nous permet de mieux comprendre le fonctionnement de vos départements. Vous avouerez, chers collègues, que cela nous est précieux. Vous avez déjà répondu à plusieurs questions, mais il en reste quelques-unes auxquelles nous n'avons pas eu de réponse ou, du moins, pas de réponses précises. Je vais donc revenir sur trois points : la gouvernance, la mise en conformité et le budget.

En ce qui concerne la gouvernance, comment expliquer que les directions territoriales disposaient de fichiers et de méthodes différentes ? Cette situation est-elle désormais corrigée ? Quelles instructions nouvelles ont été données depuis février ou mars 2026 pour centraliser les données, harmoniser les pratiques et accélérer les interventions ? Le *reporting* hebdomadaire demandé par M. le Ministre est-il toujours en cours ? Que contient-il concrètement : le nombre de cabines traitées, les risques identifiés, et cetera ? Y a-t-il des travaux programmés dans ce rapport ? Qu'en est-il des budgets engagés ou des obstacles rencontrés ?

En ce qui concerne le calendrier des mises en conformité et le processus général, à l'instar de ce qui est prévu pour les ouvrages d'art, le prochain plan Infrastructures contiendra-t-il un chapitre spécifique pour la mise en conformité des installations électriques ? Quelles installations resteront à traiter après 2027 et pourquoi ? S'agit-il principalement de voies hydrauliques, de sites complexes ou d'installations à haute tension ? Quelles sont les principales difficultés, comme les marchés publics, le manque d'entreprises spécialisées, les disponibilités des composants, les coupures impossibles, les contraintes d'exploitation des écluses ou les contraintes budgétaires ? Les rénovations se limitent-elles à la conformité RGIE ou intègrent-elles aussi des modernisations, la télégestion, la détection en temps réel et la maintenance préventive ?

Enfin, sur le budget, quelles ont été les demandes budgétaires du SPW MI, pour les années 2025 et 2026, dans le cadre de l'élaboration des budgets pour la mise en conformité des installations ? Quel est le montant obtenu pour ces années respectives ? Avez-vous fait une demande spécifique pour l'ajustement en 2026 ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Comme Mme Hanus l'a fait, je vais rappeler les raisons pour lesquelles nous sommes ici aujourd'hui, en lien avec ce dossier important : le décès de Pablo en juin 2020. Je veux saluer son papa qui est dans la salle. Ce drame nous oblige à agir après le jugement qui est intervenu en janvier 2026 et qui a établi la responsabilité claire de la Région wallonne. On a alors, à partir de ce jugement, eu des questionnements parlementaires – cela a été évoqué par M. Flamend – et puis l'identification d'éléments chiffrés qui ne semblaient pas en concordance, d'où des questionnements qui ont suivi.

En parallèle, il y a l'enquête du journal *L'Avenir*, qui a établi de façon documentée un état du dossier assez édifiant dans la consolidation de l'information et, dès lors, dans le questionnement que cela représente pour la sécurité publique. C'est ce qui nous a conduits, à la suite de la réponse du ministre qui a pu refaire le point en avril sur le dossier et sur la manière dont il entendait

prendre un certain nombre d'initiatives, à recevoir cet exposé et cette présentation en commission.

Je remercie à la fois notre Commission d'avoir directement pu recevoir cette demande et l'administration d'être aujourd'hui présente pour établir clairement l'état de la situation, permettre au public de voir où nous en sommes et d'avoir une vision claire sur l'état de danger subsistant ou, à l'inverse, l'absence de danger actuel.

Je vais désormais amener une série de questions, à la fois suite à l'exposé, mais aussi à partir de la consultation très partielle de l'immense documentation qui a été mise à disposition en *data room*. L'intervention ou les questions seront d'autant plus modestes que nous avons constaté, en y allant deux fois, un caractère mouvant à ce dossier, ce qui illustre un travail qui est en cours. S'il y a des approximations, vous nous en excuserez, d'autant que l'on a travaillé avec les notes que nous prenons, puisque le document est en *data room*, avec un temps de consultation limité.

Je vais donc d'abord revenir sur l'enjeu du cadastre. Le 21 mai, il y avait deux fichiers de cadastre centralisé, l'un qui était daté du 10 avril et l'autre du 7 mai. Ensuite, le 28 mai, c'était le cadastre daté du 22 mai. Voilà pour exposer le point de départ.

Concernant le nombre global, vous avez cité 3 635 installations, qui sont les installations mères. On a bien compris qu'il y avait deux types d'installations. Le ministre était arrêté à 3 663 lorsqu'on a eu la discussion au mois d'avril. C'est donc un premier questionnement. J'imagine qu'il y a des éléments qui l'expliquent, mais, comme c'est le point de départ, il m'apparaît intéressant que vous puissiez le poser, parce qu'on s'est quand même retrouvés avec un ministre en difficulté dès le moment où il avait reçu des éléments d'information qui étaient incorrects.

On a donc eu un grand nombre de lignes en plus qui se sont ajoutées entre le cadastre du 10 avril et celui du 7 mai. On avait 1 668 lignes en plus. Je précise que les lignes, c'est soit une installation mère, soit une installation fille – c'est pour que l'on se comprenne puisqu'on est avec non pas un document papier, mais un document sur un ordinateur. On a encore 239 lignes pour le cadastre du 22 mai. Au total, sur ces trois éditions, on a ajouté environ un quart d'installations par rapport au point de départ. Comment faut-il le comprendre ? Est-ce l'illustration d'un cadastre qui est en cours de composition et de centralisation ? Faut-il s'en inquiéter ? Aujourd'hui, le cadastre du 22 mai, en comprenant 8 995 installations mères ou filles, est-il complet ? Y a-t-il aujourd'hui un degré de certitude qui permet de se dire que c'est le point de départ d'un constat qui peut être posé ?

La deuxième question de compréhension, c'est qu'il y a différents types de gestionnaires, non seulement le

SPW et la SOFICO, mais il y avait aussi des communes dans le cadre du cadastre du 22 mai. Il y a ensuite aussi des catégories et il était aussi fait référence à des installations de GRD, de l'OTW et même du privé. Il m'apparaissait important que vous puissiez aussi clarifier l'état de ces statuts. Comment expliquer qu'il y a des installations relevant d'autres propriétaires ou d'autres gestionnaires ? Je parle avec approximation à nouveau. C'est pour bien comprendre ce que comprend le cadastre et pourquoi il y a des éléments qui ne semblent pas être dans la présentation qui a été faite aujourd'hui. Il y a certainement des explications, mais, à nouveau, c'est pour bien comprendre l'état de la documentation, l'état du dossier et le rôle de ces autres opérateurs.

Le SPW MI a-t-il un rôle comme il l'exerce à l'égard des autres SPW, où je crois comprendre qu'il est le gestionnaire des installations électriques des autres SPW ? On comprend assez bien que chaque SPW n'a pas son propre gestionnaire électrique. Ce sont des éléments d'éclaircissement intéressants.

On a alors une colonne « non-conformité ». Si je m'arrête au cadastre du 22 mai, sur les 8 995 installations mères ou filles, on a donc 46 % qui sont non conformes et 24,98 % qui sont conformes. Là, on a des proportions différentes puisqu'on a aussi les installations filles qui sont dans le calcul. Ensuite, on a 2 588 qui ne sont pas caractérisées par une conformité ou une non-conformité – c'est une proportion significative. Comment faut-il le comprendre et faut-il s'en inquiéter ? Sont-ce des installations filles qui sont encore en cours de caractérisation et pour lesquelles vous avez précisé qu'il n'y avait pas de danger après les analyses qui ont pu être faites ? Il y a alors un certain nombre de priorités. Là-dessus, je vous passe les questions quant à la méthode, puisque vous y avez déjà répondu, mais je veux quand même revenir sur une question majeure.

Le ministre a assuré que, là où il y a danger, les précautions sont prises. Est-ce un élément qui peut vraiment faire l'objet d'un engagement aujourd'hui, tenant compte de cette méthode et du travail qui est encore à parcourir quant aux mises en conformité, mais aussi du fait qu'une non-mise en conformité ne veuille pas dire danger ? Cela a été précisé à plusieurs reprises, à la fois dans la documentation que nous avons consultée, mais aussi dans l'exposé. C'est une question clé, puisque le premier enjeu est celui de la sécurité publique.

Il y a des installations qui ne sont pas encore priorisées. Il y en avait 575 le 7 mai et 379 le 22 mai. Aujourd'hui, vous avez parlé de 235 installations. J'imagine que c'est l'illustration d'un travail qui est en cours. De plus, 59 d'entre elles sont classées comme « non conformes », mais aussi dans une catégorie « pas d'action requise ». S'il y a non-conformité, pourquoi peut-il ne pas y avoir d'action ? N'y a-t-il pas au

minimum une action, même dans les cas où la non-conformité est strictement administrative, puisque nous avons bien compris qu'il n'y a pas toujours de danger ? Je ne veux pas que mes propos soient mal compris. S'agit-il d'installations qui vont être désactivées et qui, du coup, sont appelées à sortir du tableau ? Je fais aveu de non-connaissance de votre métier, mais cela apparaît intuitivement comme une forme de contradiction. C'est un élément qu'il est intéressant de clarifier.

Vient alors l'enjeu du plan d'action. Là-dessus aussi, nous avons pu voir des évolutions. Dans le cadastre du 7 mai, parmi les cabines non conformes, 22 étaient en priorité 1 et trois seulement avec un plan d'action. Dans le cadastre du 22 mai, les priorités sont passées à 163 – c'est trois fois plus –, mais elles ont toutes un plan d'action. Il y a néanmoins 45 cabines dont le niveau de priorité indique « pas d'action requise ». C'est celles dont je parlais tout à l'heure et il y en a neuf qui, parmi celles-là, ont un plan d'action. Pour celui qui ne connaît pas la matière, cela apparaît comme une contradiction. Il me paraît intéressant que vous puissiez expliquer ce qu'il en est.

Si l'on s'arrête un tout petit peu sur les priorités 1, il y a des localisations. Je ne vais pas établir ici les rues et les sites précis. Nous reviendrons sans doute sur cet enjeu tout à l'heure. Ce qui m'a étonné, c'est qu'il y en ait un certain nombre localisé dans un petit nombre de communes. Si je prends des exemples, on en avait six à Herve – sous réserve de mauvaises notes de ma part –, six à Verviers, cinq à Stavelot, six à Liège, cinq ou six à Antoing, quatre à Lessines et six ou sept à La Louvière. Cela veut dire que les 63 priorités 1 ne sont pas sur l'ensemble du territoire, mais ont l'air d'être concentrées. Cela s'explique peut-être par le fait qu'il y a des mères et des filles ; forcément, si une mère a plusieurs filles, on a tout de suite un ensemble. C'est un élément qu'il apparaît utile d'éclaircir, non pas simplement pour l'information générale, mais aussi parce que je voudrais être sûr que ce n'est pas parce que ceux qui ont fait le travail sur le terrain, dans le système décentralisé, avaient une acuité plus grande ou une méthode différente. Est-ce bien ici une mise en œuvre de l'approche centralisée telle que vous l'avez présentée ?

J'en termine avec le cadastre. Il y a une colonne « date de modernisation ». Je ne connais pas le sens de ce mot. « Modernisation » veut-il dire « mise en conformité » ? J'imagine que si l'on met « modernisation » et pas « mise en conformité », c'est qu'il y a un sens différent. Cela veut-il dire que l'on est dans un programme plus vaste de remplacement complet, un peu comme on l'a vu à l'époque du plan Lumière, avec une ambition qui n'est pas seulement la mise en conformité, mais qui s'inscrit dans une matrice plus ambitieuse ? En effet, dans le cadastre du 22 mai, il y avait 63 éléments en « priorité 1 », comme je l'ai évoqué tout à l'heure, et une seule marquée avec une date de modernisation. Comment faut-il le comprendre ?

Y a-t-il, dans les jours et les semaines qui viennent, une date de modernisation pour chacune des lignes ? Y a-t-il finalement toujours modernisation ? Une fois que nous aurons le sens du mot, sans doute tout cela s'éclaircira. Voilà donc un certain nombre de questions relatives au cadastre.

J'en viens à l'état d'avancement de la mise en conformité, en particulier aux échéances. Vous avez évoqué tout à l'heure là où le dossier se trouvait et les deux échéances – 2027 pour le réseau routier et 2029 pour des infrastructures plus complexes et qui doivent faire l'objet d'un travail plus lourd. S'agit-il bien d'échéances sur lesquelles le SPW MI s'engage, avec un résultat qui sera délivré dans les temps ou y a-t-il des paramètres qui peuvent mettre à mal ces échéances, notamment quant au constat sur lequel le projet repose ?

En d'autres termes, le constat est-il aujourd'hui complet de telle sorte que – sauf en cas de circonstances majeures, comme le retour du covid, pour prendre un cas de figure un peu simpliste – ce sont des choses sur lesquelles il peut y avoir un engagement ? Je pose la question parce que, dans l'enquête du journal *L'Avenir*, qui a documenté le travail dans l'intérêt public, un témoin remet en question cette échéance, en disant : « Ils vont faire en un an ce qu'ils ne sont pas parvenus à faire en plus de 10 ans ». Peut-on avoir un regard de votre part par rapport à un questionnement qui, à la lumière du dossier, apparaît légitime ?

J'en viens à l'enjeu du contrôle ; Mme Hanus en a également parlé. Pour bien comprendre le périmètre de ce qui est contrôlé, j'ai une question préalable. J'étais surpris – et en même temps heureux – d'apprendre la dynamique des multiples contrôles que vous avez exposés tout au début de votre intervention, en évoquant qu'il y avait les contrôles agréés, les entretiens périodiques pour la maintenance et des visites de techniciens du SPW, et ce, sans compter les passages non spécifiquement ciblés sur l'électricité que sont les visites de terrain et le personnel global de l'administration qui circulent évidemment dans le réseau et qui peut plus fortuitement repérer des difficultés. Ce sont trois niveaux structurés.

Comme il y a le sentiment d'un état de carence sur ces non-conformités qui restent encore à régler, c'est assez étonnant que, avec cette multiplication des contrôles, on en soit resté là.

J'en reviens surtout à cette question importante du périmètre de ce qui est contrôlé. Si nous comprenons bien, ce sont bien les installations mères et les installations filles qui font l'objet de contrôles. C'est la question de départ. Revenons donc au point de départ : un jeune de 19 ans est électrocuté en s'accrochant à une rambarde métallique et trois causes se sont accumulées :

- un fil de cuivre dénudé en contact avec le métal du poteau ;
- l'absence de différentiel de tête dans la cabine ;

- une non-continuité du circuit de terre.

Cela montre que le danger ne se situe pas seulement dans l'installation, au sens cabine du mot, si je peux me permettre cette utilisation. Tous les éléments de conformité sont-ils vérifiés dans les cabinets électriques, notamment la présence ou l'absence de différentiel en tête de ligne et aussi dans les circuits qui sont dépendants de ces cabines ? Les circuits sont-ils aussi contrôlés quant à leur conformité avec le règlement général ? Des coups de sonde sont-ils effectués le long des circuits ? La continuité du circuit de terre, en particulier, est-elle contrôlée ?

Ces éléments sont, à mon sens, vraiment importants par rapport à cet enjeu majeur de la sécurité publique. Ces éléments de contrôle sont-ils inclus dans les nouveaux appels d'offres tels qu'ils ont été décrits ?

Dans votre conclusion – je le dis de façon absolument non polémique, je veux rester vraiment sur le dossier –, j'ai eu un peu de mal quand vous avez indiqué que l'on était maintenant dans une gestion décentralisée remplaçant une gestion centralisée. Cette gestion décentralisée – je ne vais pas transformer vos propos et vais donc reprendre les notes que j'ai prises – « n'était pas problématique sur le terrain ». Là-dessus, la Région a quand même été condamnée. Il y a donc un danger. Le rôle de l'ensemble de notre collectivité est évidemment que ce danger soit mis à zéro.

J'aurai encore une question tout à l'heure, mais je la poserai de manière plus prospective sur la transparence. Elle n'est pas centrale par rapport aux éléments de compréhension de la situation.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Merci, Monsieur Flamend, pour la présentation. C'est vrai que c'est assez technique, mais c'est un sujet majeur en termes de sécurité des citoyens et des travailleurs. Si l'on a aujourd'hui ces auditions sur cet énorme dossier, c'est malheureusement suite à la mort du jeune Pablo et à la condamnation de la Région en 2026. Il y a également eu l'enquête du journal *L'Avenir* avec toutes ces révélations et le travail du Parlement.

C'est un chantier colossal. On est allé voir dans la *data room* les 60 000 pages. On n'a pas lu toutes les pages, mais on a pu s'apercevoir de l'ampleur du problème. On a essayé d'aller voir ce qui clignote à première vue quand on peut voir des fiches techniques et des rapports. Il y a effectivement des lampes qui s'allument quand on s'intéresse un petit peu à ce qui est technique. J'aimerais d'abord dire que c'est important d'avoir un cadastre centralisé et que c'est quand même un problème majeur de ne pas avoir eu de cadastre depuis tout ce temps. On a vu, dans cette *data room*, des documents qui n'avaient pas le même canevas, le même format. On se demande comment on a pu travailler

comme cela pendant des années avec chacun son formulaire d'évaluation ou son formulaire de conformité. Cela montre l'ampleur de la tâche en voyant toutes ces fiches qui étaient toutes différentes.

Je dois dire que j'ai quand même été frappé par certains secteurs. J'ai fait partie de la Commission d'enquête sur les inondations. Je suis allé voir au niveau des barrages-réservoirs. J'ai été frappé de voir que, sur certains documents, il n'y a pas d'analyse de risques, des plans d'implantation de prises de terre à actualiser et l'absence de sol non conducteur. Ce qui est assez frappant, c'est que, d'une manière générale, tous les barrages posent quand même question. Je ne dis pas que l'on est dans des niveaux de dangerosité. Vous avez expliqué qu'il y a des priorités, mais cela pose question quand il y a des mises à jour qui ne sont pas faites depuis 2020, alors que les inondations ont eu lieu en 2021. J'ai lu qu'il manquait des documents administratifs à mettre à jour. Nous avons eu les inondations en 2021 et j'imagine que l'on a travaillé les ouvrages d'art, en l'occurrence ceux qui ont été malmenés. Du coup, pourquoi ne pas aller jusqu'au bout en complétant la documentation et en actualisant toutes ces fiches de mise aux normes ? Je ne comprends pas que l'on se retrouve avec des documents de 2020 alors que l'on vient d'avoir des inondations en 2021.

Pour les barrages de l'Ouest, il y avait également beaucoup de non-conformités. Il est indiqué – c'est le cas pour plusieurs ouvrages d'art – que les contrôles se font une fois par an, mais les derniers datent de 2022 ; là aussi, cela pose question. C'est quand même des fameux retards. Dans énormément de documents, il y avait aussi les mentions « marché à attribuer ». Comment peut-on accélérer l'attribution de ces marchés pour rattraper ce retard ?

J'avais aussi une question concernant les interventions les plus urgentes. Vous avez expliqué les niveaux de priorité et à quoi ils correspondaient. Dans votre niveau, quelle est l'intervention la plus urgente ? Est-ce, par exemple, la mise à la terre ? En effet, cela paraît quand même problématique et, malheureusement, cela fait partie des drames.

Dans les documents de la *data room*, on a pu voir que, dans beaucoup d'installations, la mention « pas de mise à la terre » était indiquée. Dès lors, cela constitue-t-il un danger de niveau 1 pour vous ?

Vous avez évoqué la somme de 75 millions d'euros pour la remise en état des cabines. Considérez-vous que ce montant est suffisant pour atteindre les objectifs ?

Concernant les 235 installations qui ne sont pas encore prioritaires, vous avez dit qu'il n'y avait pas de danger majeur. Comment peut-on déclarer qu'il n'y a pas de risque puisqu'il n'y a pas eu de priorisation des dangers ?

À propos du personnel, vous avez parlé de 94 agents. Considérez-vous qu'il faudrait augmenter le cadre ?

De manière plus générale, à l'issue de votre présentation, j'ai l'impression que ce qui manque est de savoir comment on en est arrivé à ce chantier colossal. J'imagine qu'il n'y a pas qu'un seul facteur. Néanmoins, pouvons-nous avoir un peu plus d'explications et d'analyses ? Quel est votre regard sur la situation actuelle ? Aujourd'hui, pourquoi est-on obligé d'accélérer les choses ? Pourquoi a-t-on accumulé autant de retard ?

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur Flamend, merci pour la présentation fouillée et détaillée de ce début de matinée. C'est un dossier qui a une charge émotionnelle particulière : il démarre avec un drame humain et cela prend tout de suite une autre tournure. Derrière les chiffres, il y a bien d'autres choses qui se jouent, et j'ai évidemment une pensée pour la famille endeuillée.

Merci pour votre travail. On se rend compte à quel point ce dossier est complexe. Il concerne l'ensemble des communes de notre Wallonie : 3 635 installations réparties au sein du SPW MI, de la SOFICO, d'autres départements du SPW et encore d'autres subdivisions. On mesure bien que cela devient, non pas une usine à gaz, mais en tout cas un dossier particulièrement difficile à appréhender.

On voit l'effort et le travail titanesque effectué. Si j'ai bien écouté, le cadastre a été commencé le 8 avril ; nous sommes fin mai et il est quasiment en cours de clôture ou réalisé à 90 %. Certes, mes collègues l'ont évoqué : après le drame de 2020 et après les inondations de 2021, pourquoi ce travail n'a-t-il pas été fait en amont, à ce moment-là, puisqu'on voit qu'en à peine deux mois, vous avez produit un travail plus que conséquent ?

Ce tableau est-il dynamique ? Je pense que vous avez répondu par rapport à cela, parce que vous avez dit que le tableau est à jour à la date de vendredi dernier, sachant que ce week-end il y a eu des intempéries plus que conséquentes. Par essence, ce tableau doit constamment être mis à jour par rapport à cela.

Sur les différents tableaux, j'ai vu qu'il y avait 11 installations aujourd'hui qui étaient en P1, c'est-à-dire qui cumulaient un risque élevé et des impacts qui pourraient être importants s'ils venaient à se produire. Onze sur 3 635, où l'on parle non pas de simples dysfonctionnements, mais de risques potentiellement importants. Je n'ai pas vu dans quel délai la situation, en termes de sécurité, est non seulement identifiée, mais aussi circonscrite pour s'assurer de ne pas avoir d'autres drames ou d'autres difficultés. Nos pompiers sont les

pieds dans l'eau pour le moment dans beaucoup d'endroits.

Il y en avait 935 en P2. On n'est pas sur un risque imminent et immédiat, mais c'est 26 % du parc. Ce n'est pas anodin comme chiffre.

Dans les différents tableaux qui étaient très intéressants, il n'y avait pas de ventilation géographique. Ce serait intéressant de l'avoir également sur non seulement la ventilation des différents chiffres, mais aussi une ventilation géographique. Le but n'est pas de pointer l'un ou l'autre éventuel mauvais élève, mais il y a peut-être des raisons qui l'expliqueraient. Y a-t-il une disparité ou pas ? Au contraire, est-ce relativement homogène, uniforme et lié à la vétusté et au vieillissement des installations ? Au contraire, en fonction des aléas climatiques qui ne sont pas nécessairement les mêmes sur tout le territoire, en fonction des dates d'installation des équipements, pourrait-il y avoir des disparités ? Il pourrait y avoir des méthodes de travail différentes selon les subdivisions au sein du SPW MI et des différences de prestataires avec des méthodes de travail différentes selon les marchés qui sont passés. Il pourrait s'agir de problèmes récurrents ou de contrats qui n'auraient pas pu être mis en œuvre.

On perçoit dans vos propos qu'il y a eu une décision de centralisation, de reprise en main et d'uniformisation du dossier pour s'assurer d'avoir les mêmes infos, la même visibilité, la même méthode et de pouvoir comparer des pommes avec des pommes. Néanmoins, ces installations sont ancrées géographiquement dans une différente division. Comment faire en sorte après qu'il y ait cette uniformisation, mais, en même temps, que chacun puisse travailler dans une responsabilisation dans la pratique au quotidien ? On ne peut pas se dire : « On s'en fout, c'est Namur ». Même en termes de culture d'entreprise, ce dossier dépasse la résolution technique de ces différents éléments.

Pour ne pas être redondant avec mes collègues, je vais m'arrêter là sur ce premier tour de table, avant de passer la parole, si M. le Président m'y autorise, à mon collègue Di Antonio.

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

M. Carlo Di Antonio (Les Engagés). – Pour compléter un peu les propos de Jean-Paul Bastin, je remercie tout d'abord M. Flamend pour la présentation. Je l'ai trouvée très solide et cela répond à la plupart des questions que je me posais sur ce sujet. Cela montre aussi que des actions sont prises.

Premièrement, pourquoi n'y a-t-il pas eu tout de suite après l'accident – dans les mois, voire même dans les années qui ont suivi – cette prise de conscience sur une organisation un peu différente de ce qui se passait auparavant ? Même chose au niveau des budgets, vous avez fait référence au plan Lumière que je connais bien :

600 millions d'euros en 2016. Il y avait, dans ce budget, environ 75 millions d'euros – ce sont les chiffres que vous avez donnés tout à l'heure – pour tout ce qui concernait les infrastructures électriques. On évoque encore 75 millions d'euros nécessaires maintenant pour avancer, si j'ai bien suivi.

Entre les deux, dans le plan Infra 2020-2024, il n'y a plus que 50 millions d'euros. Donc, il y a une diminution des budgets dans ce plan Infra 2020 qui devra faire l'objet d'une réévaluation à la suite de l'incident tragique évoqué ici. Y a-t-il eu une demande à ce moment-là ? Comment les choses se sont-elles passées ? En tout cas, d'après les chiffres que vous nous donnez, il n'y a pas eu de moyens supplémentaires. Pour l'anecdote, dans le plan Infra 2016, le fameux plan Lumière ne coûtait quasiment rien à la Région, puisque les 600 millions d'euros étaient payés à travers les économies d'énergie générées pendant 20 ans. En effet, il y a 75 % d'économies de consommation par rapport aux infrastructures telles qu'elles existaient sur les réseaux structurants préalablement à ce plan.

Malgré tout ce que vous pouvez nous présenter, on sait que le risque zéro n'existe pas avec de telles infrastructures. Quelque chose de particulier est-il mis en place en ce qui concerne la signalétique sur place ? Je pense à la difficulté d'accéder, à la bonne prise de conscience par celui qui approcherait ce type d'infrastructures, et aux dangers que cela peut représenter. Il n'est pas toujours évident de garder une signalétique efficace et fortement visible. C'est un aspect que vous n'avez pas développé, sauf erreur de ma part. N'y a-t-il pas, là aussi, quelque chose à faire ?

Pouvez-vous nous expliquer comment fonctionne le comité de pilotage dédié à cette problématique ? Ce qui était dispersé entre les différentes directions est désormais centralisé ; comment un service en particulier, un agent ou un groupe d'agents dédié à la fonction assurera-t-il le suivi avec un traitement des signalements problématiques qui remonteraient jusqu'à vous ?

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je vous remercie, Monsieur Flamend, pour votre exposé complet qui nous a permis d'avoir certains éclaircissements. Je remercie aussi les services et M. le Ministre pour la mise en place de la *data room*. Je suppose que nous pourrions disposer des *slides* qui ont été exposés aujourd'hui parce qu'il est important d'avoir ces informations pour continuer à travailler sur le dossier. Étant donné que beaucoup d'informations et de chiffres nous ont été donnés ce matin, il nous faudra un peu de temps pour les digérer.

Il s'agit d'un dossier à forte charge émotionnelle avec un décès en 2020 et une condamnation du

SPW MI. C'est seulement à ce moment-là que l'on se rend compte que les choses bougent. Pourquoi n'a-t-on pas fait bouger les choses depuis 2020 ? Le but n'est pas de désigner un responsable, mais il faut de temps en temps des électrochocs. Nous avons chacun une mission à assurer par rapport à la conformité et au service public ; il faut que chacun prenne ses responsabilités. Depuis 2020, les choses n'ont pas beaucoup bougé. À la suite de la condamnation en 2026, du 8 avril au 30 mai, tout s'emballa et des choses sont mises en place. Je me réjouis que les choses soient mises en place, mais je rappelle qu'il y a eu un décès et qu'il est question de sécurité.

Ce que nous avons découvert sur l'état du réseau électrique dépendant de la Région wallonne dépasse largement la simple accumulation de dysfonctionnements techniques. Nous sommes face à un problème systémique qui révèle des années de sous-investissement, voire de non-investissement, un manque de pilotage et surtout l'absence de prise de décision à la hauteur des risques identifiés. Les risques ont été documentés, mais il n'y avait pas d'organisation entre les services, de cadastre et d'inventaire. Le cadastre se met actuellement en place.

Je tiens à souligner que des documents ont disparu, ce qui est alarmant. Qu'a-t-il été mis en place au sein du SPW MI afin que toutes les infos et tous les documents soient bien répertoriés pour que tout soit à disposition ?

Je tiens aussi à souligner que le ministre actuel a eu le mérite de reconnaître publiquement l'ampleur du problème. Monsieur le Ministre, vous vous êtes rendu compte de la situation et vous avez publiquement reconnu le problème. Vous n'avez pas minimisé les faits. La mise en place d'un *reporting* renforcé, l'établissement d'un calendrier de mise en conformité et la volonté d'assainir la situation vont dans le bon sens. Vous – parce que le ministre est aussi le responsable, c'est dans vos compétences – et le contact avec l'administration avez permis de faire bouger et d'organiser les choses.

Certaines questions sont posées pour voir comment cela s'est fait dans le passé. Néanmoins, pour comprendre le dossier, on a besoin de cela. Je ne pense pas qu'il y a des questions dérangeantes, parce que, quand il s'agit de sécurité, il faut oser les poser. J'ai également un côté très franc. On est ici aussi pour travailler et pour voir la manière de mieux organiser le futur.

Depuis quand l'administration dispose-t-elle d'une vision claire de l'ampleur des non-conformités affectant le réseau électrique ? Pourquoi n'y a-t-il pas eu de réaction après 2020 ? Pouvez-vous nous préciser sous quelle forme les alertes remontaient vers la hiérarchie administrative et vers les cabinets successifs depuis un certain temps ? On se rend compte que cela a

fonctionné. Depuis 2026, le contact avec le cabinet et l'administration s'est mis en route.

Existe-t-il une chronologie précise des notes, audits, rapports et conformité, ou alertes internes adressées aux autorités politiques ? Comment expliquer qu'aucun cadastre centralisé, harmonisé et exhaustif des installations n'ait été exigé depuis aussi longtemps ? On voit cela dans plein de dossiers, mais un cadastre est très important. J'ai interrogé, il y a de 15 jours, pour un tout autre dossier qui illustre cette importance, la ministre-présidente à la Fédération Wallonie-Bruxelles par rapport aux conformités des problèmes d'incendie dans les écoles. Là aussi, une cartographie et un cadastre sont des bases de travail, des bases de données dont on doit disposer ; à l'heure actuelle, avec les moyens technologiques et informatiques à disposition, on doit se poser les bonnes questions. Comment une administration gérant plusieurs milliers d'installations électriques critiques a-t-elle pu fonctionner avec de telles fragmentations entre les directions territoriales ? Des rapports de visites de lieux de travail signalaient explicitement des risques graves pour les agents et les usagers. À partir de quel moment l'administration a-t-elle considéré que la situation dépassait un simple retard administratif pour devenir un enjeu majeur de sécurité publique ? Il faut se poser les bonnes questions.

J'ai aussi quelques questions plus précises par rapport à votre présentation. Vous dites que 94 personnes sont aujourd'hui affectées à ce service. Avait-on le même nombre de personnes auparavant ? Comment cela s'organisait-il ? Est-ce assez important ? Arriverez-vous à relever le défi avec les 94 personnes ?

D'un point de vue budgétaire, vous avez parlé du plan Infra. M. Bastin l'a dit, il y a 11 installations en P1, où les risques sont importants. C'est d'abord vers celles-là que je me tourne. Quel est le timing, le délai par rapport à la sécurité ? Comment voyez-vous les choses pour ces 11 installations prioritaires ? Je prends un autre exemple : les tunnels ou les ponts. On a des catégories et ce n'est pas pour cela que l'on ne doit s'occuper que de celles qui sont prioritaires. Vous l'avez montré avec un tableau, il y a maintenant une prise de conscience.

On a aussi posé une question par rapport à la ventilation géographique par province. Je poserai une question écrite à ce sujet. Cependant, il serait intéressant d'avoir cette cartographie.

J'ai une dernière question pour M. le Ministre. Le calendrier annoncé pour la remise en conformité complète 2027-2029 est-il réaliste ? Suite aux différentes réunions que vous avez eues avec l'administration, pensez-vous pouvoir tenir le timing ? Ce n'est pas pour revenir avec une question dans 15 jours, mais pour connaître votre sentiment. Le travail réalisé ces trois-quatre derniers mois est colossal, mais pourra-t-on tenir les différents timings afin d'assurer la sécurité ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Nonobstant l'émotion qui m'anime dans ce dossier, j'entends des tentatives de réécriture de l'histoire qui me conduisent à évoquer deux ou trois éléments.

On évoque une espèce de paradis des bons contacts entre le cabinet et l'administration. Je veux rappeler que, si aujourd'hui un cadastre centralisé a été demandé, c'est parce que le ministre a été positionné dans une situation où il a formulé des informations incorrectes au Parlement. C'est là le point de départ du cadastre avec l'enquête très fouillée du journal *L'Avenir*.

Deuxièmement, je veux alors ajouter une question par rapport à ces millions d'euros que l'on cherche à comparer de manière, à mon sens, assez grossière. On évoque les millions d'euros de la modernisation du plan Lumière pour ensuite les comparer aux millions du plan Infrastructures 2020-2026. Ces millions sont-ils comparables ? Combien y a-t-il d'installations mises en conformité dans un des deux projets et dans l'autre ? Mon sentiment est que l'on a, d'un côté, une modernisation avec des enjeux qui dépassent assez fortement la question de la conformité électrique et, de l'autre, des millions d'euros qui sont davantage dédiés. Cela m'intéresserait, pour éviter de mauvaises compréhensions, qu'il puisse y avoir une clarification à cet égard. Troisièmement, j'ai entendu qu'il ne se passe rien après l'accident dramatique de juin 2020. Pouvez-vous répondre à cette question ? Ne se passe-t-il vraiment rien en fait ? Quelles ont été les conséquences dans le travail de l'administration et dans l'approche budgétaire ? C'est aussi une question que j'ajouterai pour que l'on évite de partir de ce dossier pour en faire, je ne sais quoi.

Plus encore, j'ai entendu à plusieurs reprises : « Pourquoi n'y a-t-il pas de prise de conscience après 2020 ? » Vous me répondrez pour savoir ce qu'il en est. Pourquoi n'y a-t-il pas de prise de conscience après 2012 lorsqu'on a un arrêté royal avec une obligation de mise en conformité dans les quatre ans ? Pourquoi n'y a-t-il pas de prise de conscience en 2015, lorsqu'un rapport SGS – qui est évoqué dans le jugement du tribunal – indique clairement que le réseau de la Région wallonne n'est pas conforme ?

Je terminerai avec cette citation du tribunal. L'accident s'est produit en 2020, 7 ans et demi après que la réglementation ait été adoptée, sans qu'un début d'exécution par la Région wallonne des obligations qu'elle emportait puisse être vérifié ni même prétendu ou – bien mieux – sans qu'un plan partiel d'exécution de ces obligations ait été concrètement réfléchi ou mis en œuvre. Je vous pose la question.

J'ai concentré mon intervention initiale dans le cadre de la demande que j'avais moi-même formulée le 14 avril dernier, c'est-à-dire voir clair sur l'état

d'avancement du cadastre, la proportion d'installation, l'état de danger, la priorisation des interventions et l'état du plan de mise en conformité. Toutefois, devant les tentatives de réécriture de l'histoire que j'entends de façon vraiment outrancière, j'ajoute ces questionnements. Vous pourrez ainsi nous éclairer.

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

M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Je vais commencer à répondre. Il y a énormément de questions. Effectivement, il s'agit d'un dossier avec une charge émotionnelle forte. On est bien conscients de l'enjeu et l'on a une pensée pour la famille. C'est aussi la raison pour laquelle on n'a pas été en appel dans le jugement. Clairement, notre responsabilité a été pointée dans les considérants. Au niveau du jugement, on n'était pas d'accord sur tous les éléments, mais on ne voulait pas ajouter de peine supplémentaire. On a donc accepté le jugement en tant que tel.

Beaucoup d'éléments dans les publications des trois jours – le samedi, le lundi et le mardi – ne sont pas corrects au niveau de *L'Avenir*.

Je vais juste citer un exemple pour illustrer mon propos : de mémoire, il me semble que le calcul que le journaliste a fait pour estimer les montants nécessaires à investir pour la remise en état des cabines arrive à un montant de 700 millions d'euros. Son calcul n'est pas juste, parce qu'il est parti de l'investissement global sur le réseau structurant – donc sur le PPP – alors que ce montant global concernait à la fois des cabines, mais aussi d'autres rénovations, comme des remplacements de poteaux en béton ou le remplacement de luminaires. Il y a d'autres éléments dans cette enquête qui ne sont pas corrects. On n'a pas voulu rajouter de l'huile sur le feu, mais il ne faut pas prendre pour argent comptant ce qui a été publié dans le journal.

Je peux mettre à disposition un autre élément qui répondra à certaines questions qui ont été posées. Ma collègue Sarah Gabriel a proposé un ordre de service pour la gestion de nos installations électriques. Puisqu'il a été validé par le comité de direction, je propose de le mettre à la disposition des parlementaires ; il n'y a aucun secret derrière. Je ne sais pas s'il était dans la *data room* ou pas, mais on le remettra à la disposition de tout le monde. Il peut être rendu public sans aucun problème. Par contre, ce n'est pas le cas de tous les autres éléments qui figurent dans la *data room*, puisque certaines installations sont critiques en termes de gestion. On ne voulait pas que ces éléments soient publics et potentiellement accessibles à des personnes qui voudraient commettre des actes malveillants.

Par rapport à ce qu'il s'est passé depuis 2020, il y a bien eu une prise de conscience. Je vais citer un élément concret : le budget réservé aux infrastructures

électriques a été augmenté après 2020. De mémoire, on était à 35 millions d'euros dans la première version du plan Infrastructures et l'on est passé à 50 millions. Il y a donc bien eu une réaction par rapport à 2020 et une volonté de mise en conformité des installations a clairement été donnée à l'ensemble du personnel. La différence par rapport à aujourd'hui est que l'on passe vers une vision centralisée et harmonisée, avec des règles définies pour que tout le monde intervienne de manière homogène sur le territoire. C'est le grand changement. En somme, oui, il y a eu une prise de conscience en 2020 par rapport à la gestion de nos infrastructures.

Vous demandez si le budget est suffisant pour atteindre les objectifs en 2027 et 2029. Selon nos estimations actuelles, c'est bien le cas, à condition – comme je l'ai mentionné dans l'exposé – que certaines installations dans des écluses ou dans des tunnels soient renouvelées après 2029, quand il y aura la rénovation complète de l'équipement de génie civil.

Par rapport aux investissements qui ont été faits, à la fois dans le PPP et dans les budgets que l'on avait à disposition, la priorité a bien été mise sur les installations électriques. Cependant, en termes de comparaison, je rappelle qu'il y a énormément de cabines : 3 635 sur le circuit principal et plus de 9 000 au total. L'explication sur le fait que les chiffres présentés dans la *data room* ont bougé entre deux consultations, c'est que nos équipes étaient en train de compléter le cadastre centralisé au fur et à mesure. C'est ce qui explique les différences de chiffres.

Vendredi dernier, vous m'avez également interrogé sur les 11 installations électriques qui étaient en priorité 1. Elles ne le sont plus depuis aujourd'hui ou hier soir. L'intervention a eu lieu sur site pour sécuriser ces installations. Après les événements de ce week-end du côté de Jemeppe-sur-Sambre ou Sambreville, des installations vont probablement s'ajouter à la liste. Cela me paraît évident.

Concernant le personnel, 94 ETP sont en charge de ce sujet et nous ne devons pas oublier que l'on a également beaucoup de marchés publics à notre disposition.

Sur le réseau routier, l'ensemble des cabines sont contrôlées régulièrement par des entreprises extérieures.

Sur le réseau des voies hydrauliques, les interventions sont menées par des entreprises extérieures. Le personnel intervient sur les cabines basse tension au niveau des voies hydrauliques. S'il s'avère que le nombre de personnes est insuffisant pour les interventions, on confiera plus de travaux aux entreprises extérieures. À première vue, l'effectif en charge de la gestion de ce domaine est suffisant.

Plusieurs d'entre vous ont posé la question sur les risques. Cela a été dit par l'un ou l'autre, le risque zéro

n'existe pas. On aura toujours une cabine, à un moment donné, qui sera critique parce qu'il y aura eu un accident, voire des inondations comme ce week-end. Ce sont des installations industrielles et je ne peux pas garantir aujourd'hui que l'on va atteindre le risque zéro. Ce n'est absolument pas possible et je ne peux pas m'engager là-dedans. Par contre, je peux m'engager à ce que l'objectif soit bien de remettre tout en conformité pour 2027-2029, et les années suivantes pour d'autres installations.

Y a-t-il des risques de ne pas atteindre ces objectifs ? Oui, on a cité le covid. Si la guerre au Moyen-Orient continue, les budgets vont exploser. C'est un risque budgétaire. Le risque d'approvisionnement en équipements est important. Pendant la crise covid, les entreprises qui travaillaient pour nous ont été confrontées à un gros problème d'approvisionnement d'équipements électromécaniques. En effet, il y a donc des risques de ne pas atteindre les objectifs de 2027-2029, mais ce sont des risques externes à l'organisation.

Il y avait plusieurs questions sur le cadastre. Je vais peut-être passer la main à Mme Gabriel pour aborder ces questions, car elle est en charge du cadastre et l'a réalisé.

Un petit mot d'introduction : il y a un pilotage du cadastre, qui est effectué à la Direction des systèmes de transport intelligent, dirigée par Mme Gabriel. Un *reporting* va être fait auprès de chaque direction territoriale sur l'état des installations et un point sera mis à l'ordre du jour du comité de direction régulièrement, de manière plus rapprochée au début, et, en fonction de l'évolution, de manière trimestrielle au niveau du comité de direction. Je confirme qu'il y a toujours des réunions régulières entre le cabinet et l'administration sur le suivi de la mise en place de ce cadastre et des actions qui doivent être menées. Le suivi est hebdomadaire, à savoir tous les mercredis en fin de journée.

Mme Sarah Gabriel, Directrice a.i. de la Direction des systèmes de transports intelligents du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Effectivement, il y avait pas mal de questions sur le cadastre. Je vais essayer de reprendre la majorité d'entre elles.

Tout d'abord, on avait des questions sur les différences de chiffres entre le cadastre actuel et ce qui avait été annoncé préalablement.

Ici, je tiens à souligner que l'on a toujours eu une vue sur notre cadastre, même si c'était décentralisé au départ. Cela ne voulait pas dire qu'il n'y avait pas un suivi régulier par les agents, mais il y avait, par exemple, une différence de vocabulaire. Certains services parlaient d'installations de manière générale, d'autres uniquement des installations principales ou des installations secondaires. Ici, le cadastre nous permet

d'avoir une vue vraiment claire pour l'ensemble des services avec un vocabulaire commun, d'où l'importance de ce cadastre. Il faut savoir que l'on a aussi des chiffres qui sont mouvants – on l'a expliqué durant la présentation –, avec un parc en constante évolution. Il faut savoir que, tous les jours, on a des suppressions ou des ajouts d'installations ; on a également des modifications d'installations. C'est pourquoi il y aurait une différence de chiffres de 30 installations entre aujourd'hui et il y a deux mois ; c'est tout à fait normal. On a un parc en constante évolution. C'est quelque chose qu'il faut garder en tête.

En ce qui concerne la différence dans les gestionnaires, il y a effectivement des installations qui sont reprises pour des acteurs privés comme l'OTW, les communes ou autres gestionnaires. Il faut savoir que l'on a des conventions avec certaines entités, des conventions pour la gestion de certaines installations. Il y a aussi le tram qui est mis en place, pour lequel on a une gouvernance commune. Il y a quelques installations qui sortent du cadre du SPW MI, de la SOFICO ou du SPW de manière générale.

Il y avait aussi quelques incohérences dans les chiffres dans les conformités avec des installations non conformes et des installations sans actions requises. Ici, le cadastre centralisé est géré par les différents services qui gèrent les installations. Toutefois, on a mis en place un pilotage. Cela veut dire que l'on va vérifier la cohérence de ces données. On ne peut pas faire non plus en une minute ou en une journée la vérification des cohérences, mais c'est un travail continu. Mon service est en charge d'assurer cette cohérence ; tous les éléments vont être vérifiés pour nous assurer qu'ils sont cohérents, justifiés et que la méthode de priorisation mise en place soit centralisée afin que tout le monde remplisse les données de manière harmonisée et pour ne pas qu'il y ait un service qui l'interprète différemment. Assurer ce pilotage et cette cohérence est un élément primordial.

Il y avait une question sur la différence entre la modernisation et la mise en conformité des installations. Il faut savoir qu'ici on travaille – comme cela a été exposé dans le PowerPoint – sur une méthode de priorité. Il y a des installations qui sont planifiées en P1, P2, P3, P4, et cetera. Il y a une modernisation. La date de modernisation ne veut pas dire qu'elle a été mise en conformité. Cela veut dire qu'il y a eu peut-être un premier travail, une première approche pour passer l'installation de P1 à P2 ou de P2 à P3. On peut travailler par phase. On peut aussi mettre en conformité l'installation dans son ensemble en une seule fois. Toutefois, une date de modernisation ne veut pas pour autant dire que l'installation est forcément conforme immédiatement, mais que l'on travaille par phase de priorité. Il peut y avoir des dates de modernisation qui sont échelonnées de quelques jours, de quelques semaines ou de quelques mois, en fonction des délais qui sont autorisés par la priorisation.

En termes de géolocalisation, il y avait une volonté d'avoir une ventilation géographique. Ici, on a déjà mis en place différentes ventilations, à savoir par service, mais aussi par commune. Il y a aussi les données géographiques qui sont mises en place. Or, on peut évidemment réfléchir à toutes améliorations qui seraient nécessaires pour la bonne gestion de ce cadastre.

Au niveau des P1, il y en avait effectivement 11 identifiées. Aujourd'hui, il n'y en a plus aucune dans nos installations dans le cadastre actuel. Cela va évidemment se remettre à jour. Dès lors, il ne faut pas s'attendre à ce qu'il n'y ait plus jamais de P1 identifiées, parce qu'évidemment on a des installations qui sont en extérieur et qui sont soumises à des contraintes particulières. On a aussi des possibilités de vandalisme et d'accidents. On a des installations qui sont soumises à des conditions particulières. Aujourd'hui, les 11 P1 prioritaires ont été identifiées, ont été traitées et ne sont plus en P1 dans le cadastre. Cependant, ce n'est pas pour autant qu'il n'y en aura plus qui seront mis en évidence à l'avenir.

Nous avons imposé une méthode centralisée pour la gestion de ces terrains, bien qu'il y avait déjà cette identification de danger immédiat avant. On parle d'une intervention dans l'heure pour, a minima, une mise en sécurisation.

M. Dominique Verlaine, Inspecteur général du Département de l'exploitation des infrastructures du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – J'aimerais ajouter quelques compléments puisqu'il y a eu énormément de questions. Je pense que Mme la Députée Hanus avait posé la question de la proportion entre les contrôles internes et externes. Il faut savoir que les contrôles externes par des organismes indépendants sont effectués sur toutes les installations. Les contrôles internes viennent en plus de ces contrôles externes. Il n'y a pas une proportion disant que telles installations vont être inspectées par un organe interne et telles installations par un organe externe. Elles sont toutes contrôlées par des organes internes. Il y a trois niveaux de vérification, si je peux le dire ainsi, au fur et à mesure du temps. Il y a les contrôles externes une fois par an pour les cabines haute tension et une fois tous les cinq ans pour les cabines basse tension. Les contrôles internes viennent en plus de cela, à l'occasion des visites et des interventions. Puis, il y a les entretiens dont M. Flamend a parlé tout à l'heure. C'est une troisième façon de vérifier les installations, puisque, lors des entretiens classiques, on peut aussi constater des dysfonctionnements. Cela permet de remonter ces informations dans le cadastre de trois manières différentes. Ce sont des superpositions et pas une répartition des contrôles les uns par rapport aux autres. C'est important de le citer.

Concernant la question du député Liradelfo au sujet des barrages-réservoirs, ceux-ci ont fait l'objet d'une inspection en 2025. C'est bien clair. Toutes les

installations sont contrôlées au niveau des barrages et il n'y a pas de PI dans les barrages. C'est la façon d'illustrer que ces barrages-là sont sous contrôle au niveau des installations électriques pour qu'elles puissent fonctionner correctement.

Nous avons déjà beaucoup parlé de l'uniformisation, de la centralisation et de la décentralisation. L'uniformisation contrôle à la fois la gouvernance et la façon de gérer les installations. L'intervention reste et restera décentralisée. La différence que l'on va mettre progressivement en place, c'est que l'on sera moins lié à une interprétation ou à une façon plus locale de gérer les installations, sans dire que l'une est mieux que l'autre suivant les endroits. Les sensibilités étaient différentes d'un côté à l'autre. Désormais, nous mettons en place une véritable nouvelle façon de réfléchir pour que l'action soit la même partout, avec un vocabulaire qui soit le même. Au fur et à mesure du temps, à l'occasion de la mise en œuvre du plan d'action dont Sarah Gabriel a parlé, cela va permettre d'arriver à une gestion beaucoup plus uniforme, mais qui restera décentralisée – c'est important.

Ces installations sont colossales – plusieurs d'entre vous l'ont souligné. On parle de 3 600 installations primaires et de 9 000 installations au total quand on prend les secondaires. Ces 9 000 installations vont encore évoluer, parce qu'une installation peut être une caméra sur un poteau. C'est une installation secondaire qui est incluse dans une installation primaire. Je n'ai pas le chiffre et je ne sais pas si nous l'aurons un jour, pour être clair avec vous, mais ce sont des dizaines de milliers de kilomètres de câbles qui permettent de relier tous les équipements que nous avons partout pour gérer nos infrastructures. Les sources et les risques d'incident liés à cela sont importants. On ne peut pas tout contrôler, partout, à tout moment. C'est pour cela que nous faisons des contrôles qui permettent d'avoir une vue globale sur l'ensemble.

Comment remontent ces informations-là ? Elles remontent suite aux contrôles et aux accidents. Malheureusement, il y a tous les jours des accidents le long de notre réseau routier. On voit souvent, quand on se promène sur le réseau, une cabine qui est couchée parce qu'elle a été heurtée par un véhicule. C'est une source d'incident potentiel.

C'est pourquoi, en première intervention, on voit parfois de la rubalise « Police » autour d'une cabine qui a été couchée. Cela vise à limiter le risque d'intervention. Après cela, nos équipes interviennent, introduisent l'incident dans la base de données et remettent en état l'installation. Les risques sont importants et des installations vont changer constamment. Dès lors, ce cadastre doit être une base de données mise à jour en continu. On ne pourra jamais dire que tout sera modernisé en 2027 ou 2029 et qu'il n'y a plus rien à faire pendant pendant 50 ans. Non, il faudra continuer – même si l'on aura une modernisation

suivant ce planning-là – à mettre à jour la base de données et à la faire évoluer parce que les risques sont constants, continus et importants, même si on les maîtrise.

Que fait-on quand on détecte une PI ? Plusieurs choses sont potentiellement faisables : isoler et ne plus permettre l'accès à l'installation. Une autre action qui nécessite de faire une balance de risques consiste à couper l'installation. Par exemple, si l'on parle d'un éclairage de passage piéton, on sait bien qu'en termes de sécurité routière cet éclairage permet à un piéton d'être vu. Si l'on constate que la cabine qui alimente cet éclairage a été couchée lors d'un accident, on fera l'intervention la plus rapide possible. En attendant, on n'a pas de réponse unique à la question de savoir si l'on doit couper l'installation – et donc couper l'éclairage du passage piéton pour citer cet exemple – ou si l'on peut la maintenir en état en prenant d'autres mesures, ce qui est préférable au niveau de la sécurité routière. Cet exemple illustre l'ampleur de la tâche de la gestion des très nombreuses installations sur le réseau.

Mme Sarah Gabriel, Directrice a.i. de la Direction des systèmes de transports intelligents du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Pour répondre spécifiquement aux questions sur les contrôles légaux par un organisme agréé, il y a effectivement eu un retard dans l'attribution de ce marché qui se traduit par un décalage de l'ordre de deux ans dans la réalisation de certains contrôles sur des installations.

Il faut savoir que, pour certains services, nous avons pu mettre en place des contrôles intermédiaires. Dès lors, tout n'est pas resté en *standstill* pendant cette période de deux ans.

Ce retard s'explique principalement par deux facteurs.

Le premier est le choix stratégique de centraliser petit à petit ces missions de contrôles légaux pour l'ensemble du SPW MI et de la SOFICO, mais même plus largement pour l'ensemble du SPW pour les installations haute tension. Un choix stratégique a donc été posé. Il vise à centraliser cette mission au sein d'une seule direction pour couvrir l'ensemble de ces éléments. Cette centralisation impliquait un transfert de missions et, par conséquent, une refonte complète du cahier spécial des charges afin d'aboutir à un marché global capable d'intégrer le périmètre de l'ensemble de ces équipements qui est très étendu.

Le deuxième facteur qui explique ce retard est que le marché initial, donc le marché global, n'a pas pu être attribué en raison de la réception d'une offre jugée irrégulière. Dans ce contexte, il est apparu que le cahier des charges était d'une ampleur trop importante dans sa première version. Il a donc été retravaillé et subdivisé en

plusieurs lots afin de garantir une mise en concurrence effective et une attribution conforme.

Par ailleurs, ce délai était également mis à profit de manière utile pour renforcer le cahier spécial des charges, notamment en y intégrant des prescriptions complémentaires liées au contrôle de la présence éventuelle d'amiante dans nos installations électriques. Cela permet de garantir aujourd'hui un niveau plus élevé en termes de conformité réglementaire et de sécurité.

Le marché a finalement été attribué en 2025 et, depuis lors, la situation est redevenue normale. Les contrôles sont bien en cours pour toutes nos installations électriques. Ils sont réalisés conformément aux prescriptions du RGIE et les plannings sont bien respectés. Les plannings prévoient un an pour toutes nos installations haute tension et tous les cinq ans pour nos installations basse tension et très basse tension.

À titre indicatif, les contrôles en haute tension arrivent à leur terme pour la première année de ce cahier des charges spécifique et les contrôles en basse tension ont déjà atteint environ un quart de leur programmation. Cela veut dire que l'on fera tous les contrôles sur quatre ans. Il faut savoir aussi que l'on a des prescriptions qui vont encore plus loin que le RGIE, notamment pour tous les logements qui doivent être contrôlés tous les 25 ans. On a pris la décision d'aller au-delà de ces prescriptions et de les intégrer dans nos contrôles tous les cinq ans. Nous avons des attentions particulières à ce niveau-là.

Évidemment, nous veillerons à anticiper dès à présent la prochaine procédure de passation. Il est évident que cette situation ne doit pas se reproduire. Afin d'éviter toute rupture entre marchés successifs et garantir la continuité des contrôles à l'avenir, spécifiquement concernant les ouvrages d'art – il y a eu des questions sur ces installations –, l'ensemble des ouvrages d'art hydrauliques sont inspectés conformément au Règlement général des ouvrages d'art hydrauliques. Il s'agit de contrôles internes dont le périmètre englobe essentiellement les aspects génie civil et stabilité.

Pour les barrages-réservoirs, un contrôle externe est également réalisé par un organisme indépendant. Il s'agit d'une application anticipée du décret Barrages qui se met en place. On veille bien entendu à respecter toutes les réglementations. En plus de ces contrôles légaux qui sont réglementaires, on a mis en place des entretiens par organisme agréé où, là aussi, on va plus loin que la réglementation, avec des échéances qui sont à plus court terme et des visites par les agents qualifiés. Là aussi, on va un peu plus loin que la réglementation. Il faut savoir que l'on a une attention particulière sur nos installations. Dans le cas d'installations qui sont plus sensibles, comme des installations à proximité de voies d'eau ou à proximité du public, on peut encore aller plus loin dans ces échéances.

Voilà pour tout ce qui concerne les contrôles légaux. Au niveau du périmètre, que ce soit les contrôles par organisme agréé ou les contrôles internes, c'est l'ensemble de nos installations qui sont bien contrôlées. Il n'y a pas de distinction à ce niveau.

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

M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – J'ai encore deux ou trois éléments, parce que j'ai essayé de parcourir l'ensemble des questions.

Par rapport à d'autres installations critiques, ma collègue vient d'en parler au niveau des ouvrages d'art. Je souhaite aussi mentionner le plan Tunnel qui était dans le PIMPT actuel. L'objectif est de le prolonger. C'est la remise en état de tous nos tunnels. C'est aussi une installation qui est critique. Il y a eu un sous-investissement dans les tunnels, et le plan prévoit une remise aux normes de tous nos tunnels, tant sur les aspects sécurité, génie civil et autres, mais également sur les aspects électromécaniques. Je pense que cette question a été posée deux fois : sur la répartition géographique des non-conformités, on n'a pas fait d'étude sur le sujet, mais on va refaire l'analyse et l'on fournira l'information.

Je voudrais juste préciser aussi sur notre rôle dans la gestion des cabines qui ne sont pas dans le périmètre du SPW MI. On ne gère que le contrôle par organisme agréé de ces cabines. Il revient à chaque propriétaire de la cabine, que ce soit le SPW ARNE – ils en ont quelques-unes – ou le Secrétariat général, les cabines dans les bâtiments. C'est à eux qu'il revient d'analyser le rapport et de faire des interventions sur site. Nous, on ne gère que nos cabines.

On a parlé de documents perdus. Vous avez parlé de documents perdus et je ne sais pas de quoi il s'agit. S'agit-il de la clé USB vidée ? On a donné tous les éléments. Je ne sais pas si cette clé contenait ou pas le rapport sur la direction de Namur, mais je n'ose imaginer que les enquêteurs, s'ils ont vu que le document était vide, n'ont pas eu l'information par ailleurs. Elle se retrouvait à plein d'endroits.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – On ne va sûrement pas polémiquer par rapport à cela, mais le but est de regarder devant. C'est vrai que ce côté m'a un peu interpellée. Je me suis demandé s'il y a des infos qui ne veulent pas être données. L'objectif n'est vraiment pas de percoler par rapport à cela.

M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Je pense que c'est repris aussi dans le jugement, où les juges ont félicité la collaboration avec l'ensemble du personnel, soit tous les documents que l'on a remis. Cela a été épinglé dans le rapport de *Vers l'Avenir*, mais, encore une fois, c'est un des éléments qui

fait que, moi, j'accorde peu de crédit à ce qu'il y a eu dans le *Vers l'Avenir*.

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. – Bonjour à chacune et à chacun, je vous remercie pour les échanges intéressants et nourrissants. Trois éléments sont à souligner de mon point de vue.

Le premier est la nécessité avérée de passer d'un système des cadastres à un système d'un cadastre unique, centralisé, avec une méthodologie claire, applicable à l'ensemble des départements et des directions territoriales du SPW MI. Je constate que, aujourd'hui, nous y sommes. Il reste 236 installations qui ne sont pas encore caractérisées, mais dont j'entends que le SPW MI nous assure qu'ils ne sont pas en priorité 1.

Le deuxième élément – M. le Directeur général le sait –, c'est que j'ai donné des instructions générales pour que les marchés publics au sein du SPW Mobilité et Infrastructures soient des marchés qui s'appliquent à l'ensemble du territoire wallon, quitte à ce qu'il y ait des lots territoriaux et que, par ailleurs, ces marchés publics – cela nous concerne bien au-delà de l'enjeu des installations électriques –, lorsqu'ils nécessitent des renouvellements, soient anticipés avant la dernière année ou la dernière possibilité de prolonger un marché. Cela vaut pour les fondants chimiques, pour les curages, le faucardage sur les canaux ou encore, ici, les différents marchés de services, de contrôle, mais également d'actions concrètes en matière de cabinets électriques. Le SPW MI ne peut pas rester sans marché public à disposition.

Le troisième élément concerne les moyens budgétaires. Je réponds aux questions qui m'ont été adressées. Il est clair que l'enjeu budgétaire n'est pas une limite en matière de sécurité. Cela vaut ici pour le débat en matière de cabines et d'installations électriques, mais cela vaut également pour d'autres éléments relevant des gestions opérationnelles. Il est vrai que la situation actuelle, au niveau de l'état du réseau des infrastructures wallonnes, reflète un sous-investissement depuis des décennies et un cycle de vie qui fait que les infrastructures se sont fortement développées dans les années 60-70 et que, pour une partie d'entre elles, elles sont arrivées en fin de cycle de vie.

Pour ce qui me concerne, ces 75 millions d'euros sont les besoins identifiés par le SPW MI pour les années 2027, 2028 et 2029. Je répondrai certainement encore à des questions dans la foulée de ces auditions, dans le cadre des questions que vous m'adressez tous les 15 jours. Les discussions sont en cours au sein du Gouvernement concernant l'établissement d'un nouveau

plan Infrastructures, qui se base évidemment sur les propositions du SPW MI. C'est un budget conséquent. On parle de plusieurs milliards d'euros sur une période de sept années, de 2027 à 2033. Il est toutefois clair que les besoins identifiés par le SPW MI pour les installations électriques, qui se chiffrent à 75 millions, pour tenir les engagements qui ont été annoncés pour 2027, 2028, 2029, sont dans une enveloppe qui sera disponible, quels que soient les arbitrages politiques sur l'ensemble de la masse budgétaire. Ce sont des investissements auxquels nous ne toucherons pas. Nous mettrons les moyens requis par les estimations du SPW MI.

Voilà, Monsieur le Président, ce que je voulais dire en complément des différentes interventions que j'ai pu entendre.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – J'ai bien entendu les éléments de réponse de l'administration et du ministre. Le premier élément de réaction que j'ai, sur base des contributions des membres de l'administration, mais aussi des collègues, notamment de la minorité, porte simplement sur ce nombre de 3 635 installations. Est-ce un nombre que l'on peut arrêter définitivement ?

J'ai bien compris l'idée selon laquelle il y avait une possibilité d'évolution en fonction de l'état de la situation de l'une ou l'autre installation. Étant donné l'évolution de ces dernières semaines sur ce dossier, des chiffres ont changé à plusieurs reprises. Aujourd'hui, le 2 juin 2026, peut-on arrêter ce chiffre de 3 635 installations existantes en la matière sur le territoire wallon ? C'est ma première question parce qu'en découle un nombre de questions indirectes.

Le risque zéro n'existe pas – c'est une expression que l'on peut utiliser dans de nombreux domaines –, mais l'on doit essayer de tendre vers le risque zéro. Si je reprends les documents présentés et disponibles sur la plateforme d'échange de documents parlementaires, les P1 sont aujourd'hui sorties des installations prioritaires qui nécessitent une intervention urgente. Je constate que, en ce qui concerne les interventions qui nécessitent une action à court terme, 953 installations sont en P2 et 337 en P3, soit une somme de 1 290 installations qui nécessitent des interventions à court terme et qui sont encore classées dans une intervention prioritaire dans un délai de six mois pour les P2.

Monsieur Verlaine, vous avez mentionné pas mal d'éléments sur ce qui fait le cheminement d'une intervention de terrain. Quelle communication avez-vous avec les bourgmestres lorsque vous avez la volonté d'intervenir pour une mise en sécurité rapide, immédiate et urgente ? Les bourgmestres se trouvent-ils dans une position de compréhension et d'appui vis-à-vis de vos services pour assurer ces mises en sécurité rapides ? Vous avez donné l'exemple des luminaires pendant la

nuit. On sait que l'éclairage nocturne tient à cœur des bourgmestres et l'on peut le comprendre. De manière plus générale, quel rôle, quelle interaction et quelle relation avez-vous avec les bourgmestres lors de ce type d'intervention ?

Il a été dit à plusieurs reprises que les PI sont réglées, mais pouvez-vous nous en dire davantage ? S'agit-il de mise en sécurité, pour être un peu sommaire, via une rubalise à laquelle on ne peut plus avoir accès parce qu'il va y avoir des interventions complémentaires ? Le problème de base dans l'installation concernée est-il totalement réglé ?

Certains collègues, notamment M. Hazée, l'ont mentionné de manière synthétique, mais j'aimerais reformuler une question pour vous, en tant que membres de l'administration, à ce sujet. Considérez-vous que, s'il avait répondu dans le temps réglementaire aux obligations qui émanent de l'arrêté de 2012, lequel imposait une mise en conformité de nos installations à l'horizon 2016, on aurait pu éviter une situation telle qu'on la connaît aujourd'hui ?

Monsieur le Ministre, vous avez répondu sur l'enveloppe budgétaire et les 75 millions d'euros que vous comptez dégager pour accompagner et mettre à disposition des services le plan d'action qu'ils ont étayé à l'horizon 2027-2029. À nouveau, ces montants doivent-ils encore faire l'objet d'une discussion, d'une négociation en conclave ou s'agit-il d'une base budgétaire acquise aujourd'hui ?

Je reviens sur une question que j'avais posée, mais qui mérite tout de même des approfondissements. Aujourd'hui, on parle d'une série d'installations électriques, mais notre préoccupation est également l'ensemble des autres installations qui dépendent du SPW MI. Si certaines installations ont été mentionnées dans des cas spécifiques, on s'interroge sur l'état des lieux qui est actuellement en construction, soit ce cadastre pour les installations électriques en voie de finalisation. D'autres installations et infrastructures qui dépendent du SPW MI font-elles l'objet d'un cadastre similaire actuellement ? Comme cela a été dit, je fais référence aux barrages, aux écluses et, en réalité, tout ce que le SPW MI a comme infrastructures sous sa responsabilité. C'est la question qui reste encore pendante chez nous.

On a brièvement parlé – je crois que c'est M. Verlaine qui l'a mentionnée – de la question de la présence ou pas de caméras de surveillance. Je me demandais si ce type de dispositif était utilement installé et uniformisé dans les installations nécessaires. Quels sont l'usage et, plus globalement, le rôle que vous pensez que cela pourrait jouer pour aider à la surveillance et au suivi de nos installations ?

J'ai bien pris note des réponses sur les contrôles externes et internes. On a bien noté les éléments

d'information. Je vous remercie pour la précision, la clarté et l'aplomb dans les éléments d'information que vous avez donnés à ce sujet.

Parmi mes questions qui restent pendantes, je n'ai pas eu, à mon sens, suffisamment d'informations sur les retours de l'interne, c'est-à-dire de l'administration, sur les procédures actuelles lorsque vous constatez des situations qui nécessitent une mise en sécurité immédiate, avec un danger avéré pour les agents ou les citoyens. Quelle est concrètement la procédure ? Que se passe-t-il dans vos services, en termes de retour d'information, pour que vous puissiez alimenter votre matrice ?

Concernant le format de la matrice, j'aurais souhaité savoir exactement le format, la publicité et la transparence d'information. Ici, on a un PowerPoint qui présente votre plan d'action, votre cap, sur les prochaines années, mais quel est le format concret de cette matrice et dans quelle mesure est-elle rendue disponible pour celui ou celle qui voudrait en avoir connaissance, et ce, dans les parfaites considérations des éventuels éléments de sécurité interne qui devraient être respectés ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie également les intervenants et intervenantes pour les réponses. Il y avait beaucoup de questions. Je comprends le travail qui est en cours, qui reste balisé et la complexité inhérente à la matière.

Pour ce qui concerne le cadastre et les autres propriétaires d'installations, si je comprends bien, lorsque nous avons des installations qui viennent de communes, de GRD ou même de privés, c'est parce qu'il y a une convention. C'est pour cela qu'elles se trouvent dans le cadastre, parce que, sinon, on est dans un monde infini, par définition. Quel est le critère en fait ? Peut-on avoir une précision ? Pour ce qui concerne les autres SPW, j'imagine que l'on a 100 % des installations qui sont dans le cadastre. Vous nous le direz. Vous avez alors précisé que le SPW MI s'occupait du contrôle légal. Cela veut donc dire qu'il y a un travail qui peut également leur appartenir pour d'autres éléments. Si j'ai bien retenu, il y avait surtout des bâtiments à cet égard.

Par rapport à l'état de danger, M. Flamend a rappelé que – je pense que personne ne le contestera – le risque zéro n'existe pas. Chacun peut bien sûr le comprendre au vu des incidents, des dégâts qui peuvent survenir et du caractère vivant de la matière. Néanmoins, le risque zéro est une chose, mais l'état de danger en est une autre, en tout cas par rapport aux informations connues. Ainsi, aujourd'hui, peut-on garantir que, là où il y aurait danger à partir de cette connaissance, des précautions sont prises de telle sorte que le risque est alors neutralisé

avant l'intervention dans le degré de priorité qui est prévu sur base de la méthode que vous avez exposée ?

Par rapport au contrôle, Mme Gabriel a pu préciser plusieurs éléments, notamment le fait que l'ensemble des installations étaient soumises au contrôle. Les circuits sont-ils aussi contrôlés ? C'est une question de précision que je voulais vous poser. Alors, qu'en est-il le long des circuits ? Y a-t-il là des coups de sonde ? Je mesure que c'est un monde infini. M. Verlaine a bien indiqué que le kilométrage lui-même était une donnée difficile à établir. Néanmoins, il y a une réalité dont il faut se tracasser, notamment par rapport à la continuité du circuit de terre. C'est en particulier cet élément-là qui retient notre attention.

J'entends que l'article de *L'Avenir* ait pu ne pas être apprécié ou contenir des éléments approximatifs. En effet, il est vrai que, sur le plan budgétaire, je m'étais fait la réflexion : la règle de trois ne fonctionnait pas puisqu'il partait d'un montant pour le plan Lumière qui visait tout autre chose que les seules installations et la mise en conformité. Néanmoins, cela reste un travail très salulaire.

J'avais alors une question plus prospective et iconoclaste, mais je la pose néanmoins pour que l'information puisse être bien comprise. Le 3 février, le ministre indiquait que, pour des raisons de sécurité et de confidentialité, ce cadastre ne pouvait être diffusé ; s'il y a une demande de consultation dans la *data room*, il n'y a pas de difficulté. C'est ce qui a eu lieu. Par prudence, nous avons évidemment admis ce cadre, ne sachant pas trop vers où nous allions. En même temps, de façon très ouverte, je souhaitais partager la question : pourquoi l'ensemble de l'information est-elle en *data room*, en fait ? En d'autres termes, autant il y a des infrastructures critiques dont chacun mesure bien qu'elles représentent un caractère appartenant à la sécurité de l'État – en tout cas, à la sécurité nationale, parce que l'État inclut la population dans ma phrase –, mais cela vaut-il pour l'ensemble des données et des personnes concernées par le dossier ? Par rapport à des démarches comme celles qu'ORES établit, permettant, à partir de données qui sont partagées avec le public, à des citoyens intéressés, via une carte interactive sur le site internet, de signaler, par exemple, des luminaires défectueux et d'ainsi contribuer, à leur échelle, à l'amélioration des choses. Les applications sont sans doute différentes, mais c'est un peu le cas avec une application comme FixMyStreet, qui permet aux communes qui y adhèrent d'avoir également une récolte de signalements sur des dégradations et des incidents mineurs sur la voie publique.

Comprenez-moi bien, je ne mets pas du tout en doute la nécessité d'une sécurité. Je le redis, quand le ministre a posé ce cadre, nous l'avons pris comme étant une donnée. Néanmoins, avec le recul, est-ce quelque chose qui est appelé à évoluer ou non ? Ma question amène-t-elle une réponse négative parce que tel ou tel

élément auquel je ne pense pas conduit à ce que cette analogie, notamment avec les luminaires des gestionnaires de réseau de distribution, ne tient pas la route ? Je voulais profiter de cette occasion pour poser cette question prospective.

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

Mme Anne Lambelin (PS). – Merci pour les éléments de réponse. Je voudrais revenir sur ce que M. Flamend a dit concernant le cadre. Vous avez dit que s'il y a nécessité d'augmenter le cadre, vous confieriez plus de travaux aux entreprises extérieures.

Cela me fait réfléchir à ce que le ministre avait déjà évoqué, à savoir une pénurie dans le secteur – qui est un secteur spécifique au niveau de la mise en conformité – de main-d'œuvre des sociétés extérieures. Je n'ai pas entendu ce problème être pointé dans votre présentation. Quel est votre avis là-dessus ?

Monsieur Verlaine, quand je parlais des barrages, vous avez dit qu'il n'y avait pas de P1 aux barrages. C'est une très bonne nouvelle, mais ma question était de savoir pourquoi on se retrouve avec une non-conformité pour absence de documentation en 2026. J'imagine que des travaux de mise en conformité ont été effectués et que l'on n'a pas été au bout jusqu'à avoir une documentation qui reflète l'installation. Cela me paraît important d'avoir des plans en ordre, surtout sur des infrastructures critiques.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci pour les réponses détaillées et explicites aux questions que nous avons posées. Selon vous, le budget était suffisant pour arriver à une mise en conformité à l'horizon 2027 et 2029 sur les deux échéances, et que les effectifs dont vous disposiez et que vous aviez affectés à ces fonctions étaient suffisants. Vous avez bien expliqué que le risque zéro n'existait pas dans ce cadre, mais que la conformité ferait en sorte que l'état du risque serait diminué à des impondérables et pas à une exposition due à un manque de prévoyance ou de travaux.

J'ai bien compris la notion de l'homogénéisation uniforme centralisée ; vous avez fait en sorte que tout le monde parle la même langue, que les termes puissent dire la même chose et qu'il y ait un glossaire qui, de Herve à Mouscron, en passant par Arlon et par le Brabant wallon, soit exactement le même, mais que les interventions soient néanmoins toujours bien décentralisées. Je reviendrai par une question écrite sur la répartition géographique.

Je souligne aussi le fait que, si les 11 P1 ont été identifiées, ils ont été aussitôt sortis, dès lors que des interventions urgentes ont été faites de manière à ce qu'il ne puisse plus y en avoir. Je remercie aussi, tout au long de cette séquence, la volonté de transparence du ministre et de la majorité, que ce soit dans le cadre de

ces auditions, dans le cadre de la *data room* et dans le cadre de déclarations par rapport au budget qui, en aucune manière, ne pouvait être un frein pour ces enjeux de sécurité. C'est positif pour l'ensemble du fonctionnement du travail de cette assemblée.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je remercie les différents intervenants pour les réponses. Vous avez parlé d'un pilotage centralisé, d'un cadastre complet et d'un plan d'action harmonisé. Ce sont les trois affirmations qui m'ont interpellée et qui vont dans le bon sens pour solutionner le futur de la problématique qui nous a amené ce débat aujourd'hui au Parlement. Le cadastre va faciliter la gestion des interventions et les prioriser ; je m'en réjouis. Comme l'a dit M. Bastin, il est intéressant d'avoir le même langage, parce que, que l'on soit à Herve, à Arlon ou à Ouffet, il faut que l'on puisse avoir le même langage lors d'une intervention. Le cadastre va aussi faciliter les choses.

Par rapport au budget, vous dites que, sauf élément extérieur, il s'agit de votre analyse financière. On y reviendra donc certainement. Je comprends bien que l'on a parfois peur d'annoncer quelque chose, parce que l'on se dit que l'on va se retrouver avec des questions six mois après. L'objectif n'était pas non plus de contrôler au centime près, mais de voir si le budget que vous avez élaboré sous contrainte exceptionnelle allait suffire.

Vous avez bien fait de rappeler le risque zéro aujourd'hui. Même si l'on met tout en œuvre – on voit que les choses bougent et que l'on met tout en œuvre –, le risque zéro n'existe pas, et ce, nulle part et à aucun niveau de pouvoir. En ce qui concerne la rapidité, un cadastre est très important, puisque les 11 cabines prioritaires ont déjà trouvé une solution, d'où l'importance d'avoir ce cadastre et les priorisations.

J'ai déjà salué la *data room* qui a été mise en place, et la totale transparence du ministre lorsqu'il nous répond. En effet, c'est important pour que ce travail parlementaire puisse s'exécuter, mais aussi que vous puissiez continuer à travailler dans des conditions sereines.

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. – Par rapport à l'enjeu budgétaire, ce n'est pas lié au conclave budgétaire. Les 75 millions d'euros y seront, c'est mon engagement.

En ce qui concerne la transparence, j'y suis favorable, sauf s'il y a des contraintes techniques ou des risques supplémentaires qui seraient contre-productifs. Je laisserais alors l'administration s'exprimer sur le

sujet. La transparence est a minima nécessaire sur l'état d'avancement des différentes catégories d'état des actifs. Je suis plutôt favorable pour que, tous les trois mois ou régulièrement, l'administration adresse à ce Parlement – pour ce qui me concerne comme ministre, je le fais pour l'instant hebdomadairement – un *reporting* sur l'état d'avancement, l'état de progrès dans les travaux, les mises en conformité, la modernisation et le remplacement des infrastructures.

Pour ce que vous évoquez concernant ORES, Monsieur Hazée, c'est un signalement auquel les citoyens peuvent participer en cas d'identification de difficultés. Quand un poteau d'éclairage ne fonctionne pas, il y a un espace sur le site d'ORES – je ne sais pas si c'est le cas sur les autres GRD – où l'on peut encoder le numéro du poteau d'éclairage. Cela génère ensuite une action de la part d'ORES. Ce type de mécanisme devrait être mis en place au niveau wallon. C'est une façon de faire participer les citoyens, mais il faut aussi que les choses soient claires et que ce type d'équipement puisse être clairement identifié. La numérotation telle qu'elle est dans le cadastre aujourd'hui doit être clairement identifiable par le citoyen qui constate qu'à tel endroit il y a eu un problème, comme des inondations ou un arbre qui s'est abattu sur une installation. On a vu le nombre d'installations mères et le nombre d'installations secondaires qui existent. Il faut que ce soit efficace. C'est ce que j'ai à dire par rapport à ce que j'ai entendu, mais je laisse l'administration répondre aux questions.

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

M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Madame Hanus, 3 635 est bien le chiffre aujourd'hui. Les évaluations, ce sera +10 ou -10 en fonction de l'évolution du réseau et de la construction de nouvelles voiries. Les 3 635 représentent bien la situation actuelle.

Beaucoup d'installations sont en priorité 2, pour lesquelles on a six mois pour intervenir. D'autres sont en priorité 3, pour lesquelles on a de l'ordre d'un an. L'objectif est bien de mettre aux normes ces priorités 2 et 3, peut-être avec une intervention plus ponctuelle avant une remise aux normes définitive par après. L'objectif est de régler ces priorités 2 et 3 dans les délais repris dans l'ordre de service.

Je n'ai aucun souci pour que la matrice soit distribuée : le nombre de cabines en priorité 1, 2, 3 et l'ordre de service. Beaucoup de questions trouvent réponse dans l'ordre de service. Je le ferai transmettre, il n'y a aucun problème à cela.

Par contre, je ne suis pas favorable à mettre à disposition tous les éléments, notamment les rapports de conformité, parce que l'on va y retrouver quelle cabine commande tel type d'équipement. Je trouve qu'il est

risqué de mettre cela à la disposition du public. C'est pour cela qu'on les a mis dans la *data room*. J'appelle donc à la prudence par rapport aux éléments qui permettent d'identifier les équipements critiques dans nos installations. Je préfère avoir une grande prudence par rapport à cela.

En ce qui concerne la mise à disposition d'un outil pour signaler des problèmes sur le réseau, ORES le fait pour ses luminaires, mais je ne pense pas que l'outil soit mis à disposition pour l'état de ses cabines. L'ensemble des GRD sont dans la même situation que nous par rapport à la mise aux normes de leurs installations.

Sur les délais accordés par le Fédéral en 2012 afin de se mettre aux normes en 2016, je n'étais pas là, mais je peux vous confirmer que c'était impossible à respecter. Il y a eu des négociations entre les entités fédérées, mais on n'en a pas retrouvé de trace écrite. Pour preuve, bon nombre d'installations qui ne sont pas chez nous ne sont pas encore mises aux normes aujourd'hui, que ce soit en Flandre, à Bruxelles ou dans les autres GRD. Le planning était impossible à tenir, d'autant que les entreprises qui interviennent sur le réseau, comme M. Liradelfo l'a fait remarquer, sont en nombre limité et connaissent une pénurie de main-d'œuvre. La situation a évolué depuis 2020 parce que, avant 2020-2022, énormément de nos sous-traitants travaillaient sur la remise aux normes des installations du réseau structurant dans le cadre du PPP. En effet, ils avaient des objectifs bien clairs. Maintenant que la remise aux normes est faite, ils retrouvent un peu de marge de manœuvre pour intervenir sur le reste du réseau.

Concernant le signalement d'incidents sur le réseau, un système a été mis en place – il ne s'appelle pas BetterStreet, mais GAP – afin que notre personnel puisse signaler tous les problèmes sur le réseau, que ce soit le réseau routier ou le réseau linéaire au niveau des voies hydrauliques. Ce système commence à se stabiliser puisqu'il s'agissait d'une mise en place progressive. Il est prévu d'évaluer la pertinence de l'ouvrir ou non à l'extérieur, que ce soit aux communes – c'est déjà ouvert à certaines communes – ou à la population.

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

M. Dominique Verlainne, Inspecteur général du Département de l'exploitation des infrastructures du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Je vais embrayer avec deux ou trois autres questions que vous avez posées, notamment sur la communication entre les autorités locales et les équipes du SPW. Cela se fait pour les installations électriques comme pour le reste. C'est un dialogue constant qui permet de remonter des informations ainsi que de réagir face aux événements qui se passent et qui doivent trouver une réponse conjointe ou un relais d'information entre les autorités locales et les équipes du SPW. Je ne

sais pas si je réponds à votre question en disant cela, mais il y a un dialogue sur le terrain entre les équipes du SPW, qui sont des équipes de terrain et qui remontent les informations aux spécialistes en matière d'installations électriques, comme pour tout le reste des incidents qui peuvent se produire sur le réseau et qui trouvent des solutions provisoires ou définitives dans l'immédiat.

Sarah Gabriel parlera de la façon dont on résout les P1 puisqu'il y a différents types d'interventions possibles.

Vous avez évoqué le cas des caméras. Je citais un exemple parmi plein d'autres d'installations électriques parce que celles-ci concernent tous les équipements que nous avons sur le réseau. L'utilisation des caméras aux fins d'inspection ou aux fins de surveillance de ce qui se passe sort un peu du débat. Je citais cet exemple simplement pour dire que les caméras sont un des équipements qui font partie de nos installations électriques et qui doivent nécessiter une maintenance et une surveillance.

Monsieur Liradelfo, vous avez parlé de la documentation liée aux barrages. Il y a effectivement une documentation qui est remise à niveau pour le moment, avec des interventions qui ne sont pas toujours aisées pour remettre à niveau ces informations. On ne parle pas de sécurité ou d'utilisation des barrages, mais bien de documentation de l'ensemble des installations qui est en cours, soit en interne, soit via des marchés publics qui sont en cours ou en cours de passation.

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

Mme Sarah Gabriel, Directrice a.i. de la Direction des systèmes de transports intelligents du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Pour terminer avec les différentes questions ouvertes, on avait encore une question sur la manière dont on a solutionné les différentes priorités 1 qui sont dans le cadastre. Comme je l'ai expliqué, toutes les priorités 1 pour les installations principales qui avaient été identifiées ont été solutionnées. Il y a plusieurs manières de passer d'une priorité 1 à une priorité 2, 3, 4, 5 ou plus d'action requise. Dans ce qui a été concrètement fait pour ces 11 installations, l'entièreté des travaux a été réalisée. Cela veut dire que les installations sont passées de P1 à P4. Il reste uniquement de la documentation et des schémas à remettre à jour en fonction des travaux qui ont été réalisés. Ces travaux de fond ont été traités par les entreprises. D'autres ont été identifiées comme des cabines devant être démontées. On a mis les installations hors tension. Il n'y a donc plus de tension sur ces installations tandis que le démontage est planifié.

Enfin, pour d'autres installations, on a fait de manière urgente – endéans les 3 heures – une mise en sécurité. On a mis en place un système de balisage pour

que ces installations ne soient plus accessibles à des agents non qualifiés, mais uniquement à des agents spécialisés qui ont cette qualification, avec des procédures claires de consignation et d'accès à ces installations. Il y a tout un travail derrière qui a été mis en place pour les passer de P1 et P2, parce que l'on a diminué le niveau d'exposition. On planifie ensuite les interventions qui seront faites à très court terme. Ici, on a des installations P2 qui vont être traitées cette semaine.

Voilà vraiment les trois axes sur les 11 priorités P1 qui ont été identifiées : soit les travaux ont été faits, soit on les a mises hors tension et l'on va les démonter, soit elles ont été consignées, balisées, avec des procédures claires pour qu'il n'y ait plus d'accès pour des personnes non qualifiées.

Il y avait une question de M. Hazée pour les autres services publics de Wallonie. Toutes les installations sont-elles reprises dans le cadastre ? Au sein du SPW MI, on a différents marchés transversaux, notamment le marché des contrôles légaux qui nous permettent d'avoir une vue sur l'ensemble des installations. Ici, ce marché des contrôles légaux par organisme agréé reprend les installations haute tension de l'ensemble du SPW – et donc pas uniquement du SPW MI. On a intégré toutes les installations haute tension de l'ensemble du SPW. Il restera à intégrer, pour ces autres entités du SPW, les installations à basse tension et très basse tension, sachant que c'est majoritairement ici des installations haute tension pour les bâtiments ; ce ne sont que des bâtiments du patrimoine ou des bâtiments administratifs.

Il y avait aussi une question sur la portée des contrôles légaux. Les contrôles légaux par organisme agréé, c'est la conformité avec la réglementation, le RGIE. Cela va être la présence de documents électriques, le dimensionnement des équipements, les prises de terre, les mesures d'isolement, et cetera. C'est vraiment tout ce qui est repris dans le RGIE. À la question de savoir si tout est contrôlé, y compris les circuits, on contrôle l'ensemble de nos cabines – armoires et coffrets – sur l'ensemble du réseau, mais il n'est pas possible de contrôler l'entièreté des circuits vu l'ampleur de notre réseau.

Ici, on contrôle tout ce qui est prescrit dans le RGIE. Pour les installations identifiées comme plus critiques, c'est-à-dire nos installations plus proches du public ou exposées à des facteurs d'influences externes plus importants, on peut faire des mesures portées par portées et qui nous permettent d'identifier tous les circuits.

Ce qui va nous permettre de garantir la conformité des installations, c'est la conception de l'installation ainsi que les protections qui sont mises sur ces installations-là. On a des contrôles sur toutes nos cabines, armoires et coffrets, et des attentions

particulières sur tous les circuits. On mesure donc les isollements et les prises de terre. Pour les portées par portées, ce sera sur des installations qui sont plus spécifiques.

Je voulais rajouter un petit commentaire sur la documentation. On avait une question sur le fait que l'on ait des rapports qui ne sont parfois pas sur le même *template*. On est soumis aux lois des marchés publics et l'on n'a pas forcément les mêmes visuels en termes de rapport ; en fonction d'un marché public ou d'un autre, ce sera un autre organisme agréé. On a des rapports qui peuvent avoir un formalisme différent, mais avec les mêmes informations, parce que c'est un formalisme qui est agréé.

On prépare également un marché de remise en conformité de la documentation, un marché qui est donc global et transversal pour l'ensemble de nos services. C'est un marché qui pourra sortir rapidement et qui permettra d'avoir un pilotage plus large plutôt que service par service.

Au niveau de la traçabilité de nos documents, on a également un serveur partagé avec l'ensemble des services, où tous les documents relatifs aux installations électriques de nos installations sont repris sur ce serveur partagé. Tous les services ont accès à ce dossier partagé où tous les documents des installations électriques sont repris.

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

M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Pour conclure, on a parlé de l'état des autres équipements, des barrages et des ouvrages d'art. En 2024, il y a eu une étude sur l'état de nos actifs, l'état de nos *assets*. Je pense qu'elle est publique et disponible sur notre site internet ; si pas, je la communiquerai. Cette étude qualifie, *asset* par *asset*, les routes, les tunnels, les électromécaniques, l'état et la préoccupation. Est-ce préoccupant, peu préoccupant ou les budgets sont-ils suffisants pour le maintenir ? Si ce n'est pas disponible, je le ferai parvenir.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – De manière très concise, j'ai bien noté la dernière réponse ; on va aller vérifier la disponibilité de cette étude sur l'état de vos actifs pour pouvoir en évaluer l'ensemble des informations qui peuvent y être disponibles. Notre préoccupation est que, à l'instar de ce qui est maintenant sur la table concernant les installations électriques, ce type de cheminement soit établi pour l'ensemble des infrastructures du SPW MI.

J'ai également noté la possibilité de disposer de la matrice. Ce n'est peut-être pas dans l'ensemble de sa complétude, notamment eu égard à la nécessité de pouvoir préserver certains éléments critiques. On en est

tous conscients, ici, autour de la table, mais cela semble être un pas de plus vers la transparence, mais aussi vers la vision générale de l'état d'avancement des travaux en la matière.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie à mon tour les intervenants et intervenantes pour les réponses complémentaires. Nous allons les relire à tête reposée, parce que je dois dire que, sur certains points, cela dépasse ma compréhension, en tout cas mon expertise. Je pense notamment à cette question des contrôles et à la logique des coûts de son potentiel pour des kilomètres que l'on ne sait pas contrôler centimètre par centimètre. La contrainte doit conduire à une solution qui puisse être mise en œuvre.

Je remercie le ministre pour avoir pris pour lui la suggestion qui avait été faite de rapports trimestriels. Cela me paraît la cadence appropriée pour pouvoir avoir un suivi au niveau du Parlement. Puis, nous aurons aussi l'occasion de revenir avec des questions parlementaires chaque fois que c'est utile.

Enfin, pour ce qui concerne l'enjeu de la transparence et de l'interaction avec le public, je vous remercie pour les éléments de réponses, notamment quant au lien entre l'installation et les équipements. C'est un élément de sécurité qui permet de comprendre la réponse donnée.

Je remercie aussi le ministre pour son ouverture à une réflexion sur ce qu'il y aurait à faire pour améliorer la capacité du public, le cas échéant, à signaler un équipement qui lui apparaîtrait comme défectueux – une cabine avec une porte ouverte, comme on l'a vu sur une photo, ou un fil qui traîne –, et ce, même si le public ne sait pas toujours si c'est bien le SPW MI ou un autre pouvoir public qui est responsable.

Il y a peut-être quelque chose à faire en la matière. C'est une suggestion prospective pour améliorer le modèle, comme l'initiative que vous avez annoncée par rapport à l'état du réseau lui-même.

Cela participe à une meilleure implication du public, d'une information bien comprise et d'une amélioration du service public. Des avancées peuvent alors éventuellement suivre.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Je remercie les intervenants pour la présentation et pour les réponses à nos questions. Il reste peut-être autant de questions qu'il y a de documents dans la *data room* ! C'est un grand chantier, et c'est d'ailleurs une bonne chose que la *data room* ait été prolongée pour que l'on puisse encore aller consulter les documents.

Je vous remercie, Monsieur Flamend, pour les documents que vous comptez nous transmettre concernant les installations. Nous allons rester attentifs et revenir par écrit ou oralement pour continuer à suivre l'état d'avancement.

M. le Président. – Merci beaucoup, Madame Gabriel, Messieurs Verlaine et Flamend, pour tous ces échanges très riches.

Confiance au président et au rapporteur

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

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'indispensable sécurisation de la route des lacs de l'Eau d'Heure »

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'indispensable sécurisation de la route des lacs de l'Eau d'Heure ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, c'est la deuxième fois en un peu plus d'un an que je vous interroge sur ce qu'on appelle, dans ma région, « la route des barrages ». En effet, en avril 2025, je vous indiquais qu'historiquement, « dès que les beaux jours reviennent, la route dite des barrages devient le théâtre d'excès de vitesse et d'infractions en tout genre ». Il semble que, ces derniers mois, un nouveau phénomène de rodéos urbains soit également organisé sur ces routes. Les autorités locales appellent les gestionnaires de voiries – donc la Région wallonne – à l'aide.

En 14 mois, les choses ont empiré et les rodéos urbains se multiplient. Avec le retour de l'été, on peut s'attendre à une hausse substantielle de la fréquentation, donc des excès de vitesse. Dès lors, Monsieur le Ministre, qu'avez-vous fait en un an pour sécuriser cette voirie régionale ? Quels contacts avez-vous eus avec les bourgmestres de Walcourt, Cerfontaine, Chimay et Froidchapelle, ainsi qu'avec les gestionnaires des infrastructures des lacs ? Peut-on espérer que cette fois,

Monsieur le Ministre, vous avez entendu l'appel des autorités locales ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, par leur vision « zéro tué à l'horizon 2050 », la Wallonie, les autres entités fédérées de ce pays et l'État fédéral mettent l'accent sur le changement durable des comportements sur nos routes et l'équipement des infrastructures. Ici, ce n'est pas l'infrastructure qui est en cause, mais bien le comportement inadapté. Les rodéos urbains ne sont pas une utilisation normale d'une infrastructure, en l'occurrence les routes et les parkings autour des lacs de l'Eau d'Heure. Je rappellerai que je suis le ministre régional des Infrastructures routières, non le ministre fédéral de la Police. Ceci n'empêche pas la Région d'agir – je vais vous expliquer comment –, mais cela permet aussi de cadrer le domaine d'action de chacune et de chacun.

La Direction des routes de Charleroi m'indique que, depuis un an, de nombreuses concertations ont eu lieu entre les autorités locales, les bourgmestres, les zones de police, les services du SPW MI et l'ASBL gestionnaire du site touristique des lacs de l'Eau d'Heure.

Le parking du lac de Féronval, qui est la propriété de la Région et qui accueillait des rodéos urbains, avait été fermé par décision du bourgmestre l'an dernier. À la suite de cet événement, il a fait l'objet d'aménagements pris en charge par la Région et a, depuis, pu être rouvert au public. Les choses, semble-t-il, se passent à présent mieux sur ce parking. Toutefois, le phénomène des raids urbains s'est par conséquent déplacé sur un autre parking, celui de la Plate Taille, qui a été le théâtre des derniers événements – si je puis les qualifier de la sorte. Ce parking est du ressort de l'ASBL de gestion des lacs de l'Eau d'Heure, et non du SPW MI. Le gestionnaire a pris des mesures pour fermer le parking en dehors des périodes d'affluence.

De manière globale, la question des rodéos urbains est complexe, car elle allie à la fois des problématiques de gestion d'infrastructures, de maintien de l'ordre et de contrôle policier. Dans ce contexte, la Région assume totalement sa part de responsabilité par la mise en œuvre d'aménagements spécifiques tels que des chicanes, des dispositifs de ralentissement ou encore des bornes centrales, qui sont tous destinés à prévenir, dans toute la mesure du possible, l'utilisation de l'espace public régional à des fins inappropriées.

Toutefois, ces aménagements ne doivent pas obérer l'objet premier d'un parking, à savoir permettre le stationnement des véhicules. C'est donc par la conjonction des moyens d'infrastructures et d'actions de la police que nous pourrions, je l'espère, juguler le

phénomène. Pour ce qui concerne la sécurisation des voiries autour des lacs, une piste cyclable sécurisée a été réalisée l'an dernier entre Boussu-lez-Walcourt et le prébarrage de Féronval. Cela permet d'offrir un itinéraire sécurisé hors chaussée pour les usagers à deux roues et non motorisés.

Concernant la vitesse sur les voiries régionales, deux radars-tronçons sont prévus et en cours de mise en place sur la nationale 589, un premier entre les bornes kilométriques 1.4 et 4.3, et un second entre les bornes kilométriques 6.7 et 8.8. Enfin, je puis préciser que le SPW MI continuera à travailler aux côtés des autorités locales pour lutter contre ces comportements illégaux – je le rappelle – et dangereux.

Le site des lacs de l'Eau d'Heure est un site touristique où la quiétude, la sécurité et la tranquillité publiques doivent être garanties. J'en appelle donc aussi à des sanctions fermes contre les fauteurs de troubles.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, on est d'accord : je pense que des sanctions fermes sont essentielles, parce que, véritablement, les bourgmestres de la région sont complètement démunis par rapport aux différentes situations qu'ils vivent. Cela concerne les rodéos urbains, mais pas uniquement. En effet, les excès de vitesse des véhicules à deux roues sont un véritable problème sur ces routes des barrages.

J'en appelle donc à la sensibilisation, d'une part, et, d'autre part, à ce que la police bénéficie de davantage de moyens pour sanctionner les utilisateurs de ces routes des barrages qui posent un vrai problème de sécurité routière. Encore une fois, Monsieur le Ministre, nous avons les mêmes objectifs en matière de sécurité routière, et je pense qu'il faut vraiment y travailler.

**Question orale
de M. Grégory Chintinne
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la réutilisation de produits de raclage des
routes régionales »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réutilisation de produits de raclage des routes régionales ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, la technique d'entretien des voiries régionales par raclage-pose des revêtements hydrocarbonés produit d'importantes quantités de produits de raclage. Des pays comme la France, l'Allemagne et les Pays-Bas autorisent, voire favorisent et imposent, le réemploi des produits de raclage dans la fabrication de nouveaux revêtements, générant d'importantes économies budgétaires.

Pour rajeunir les bitumes de ces fraisâts et leur assurer les caractéristiques exigées des nouveaux bitumes lors de leur incorporation dans les nouveaux mélanges hydrocarbonés, des adjuvants sont ajoutés.

Dans notre pays, cette technique fut utilisée lors de précédentes crises énergétiques sans être prolongée alors que d'autres pays ont poursuivi.

La France et l'Allemagne imposent dans leurs cahiers des charges de raclage-pose l'incorporation de 40 à 60 % de fraisât dans les nouveaux mélanges. Cette technique présente d'importants avantages : financiers, techniques, environnementaux et de balance commerciale. Cela génère d'importantes économies financières, surtout lorsque les cours du pétrole explosent, par le réemploi d'un matériau noble en voirie, une quantité plus faible de granulats extraits en carrière et la forte diminution de fraisâts considérés comme déchets dans notre Région.

Monsieur le Ministre, vos services ont-ils examiné cette technique ? Si oui, dans quel type de voiries ? En quelles proportions ? Sinon, pourquoi, alors que la technique est bien rodée et bien maîtrisée chez nos voisins qui emploient cette technologie depuis maintenant plus de 20 ans ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, merci pour votre question qui nous emmène dans la technique des revêtements routiers. La DPR indique que le Gouvernement développera les initiatives d'économie circulaire ainsi que de transition bas-carbone, la responsabilité sociétale des entreprises et l'intégration des critères ESG. La Wallonie est donc bien active en la matière.

Ainsi, le SPW Mobilité et Infrastructures, au travers du cahier des charges de référence CCT Qualiroutes, permet déjà le recyclage d'enrobés de voiries, appelé fraisât bitumineux. Actuellement, c'est autorisé pour les couches situées en dessous de la couche de roulement dans des proportions allant de 20 % à 50 %.

Cette utilisation d'enrobés recyclés est effectuée sous différents contrôles prévus par le CCT Qualiroutes afin de conserver une qualité du produit identique à un produit sans apport de matériau recyclé.

L'emploi d'adjuvants pour rajeunir les bitumes n'est pas interdit par le CCT Qualiroutes. Cela laisse la place à toute une série d'innovations sectorielles, dans le respect des caractéristiques essentielles de durabilité du matériau attendu.

Actuellement, un groupe de travail élabore de nouvelles prescriptions qui permettront à l'horizon de l'an prochain :

- d'une part, d'utiliser également en couche de roulement un taux de recyclage d'agrégats d'enrobés bitumineux sous certaines conditions de composition de la nouvelle formulation ;
- d'autre part, d'augmenter les proportions d'enrobés recyclés dans les couches inférieures moyennant des contrôles préalables de la nouvelle formulation d'enrobés pour éviter que des travaux de réfection n'aient lieu et qu'ensuite, ils se révèlent de faible ou de médiocre qualité.

Ces évolutions permettront de laisser une large place à l'innovation du secteur, tout en assurant la pérennité des investissements publics wallons dans l'infrastructure routière.

À noter qu'à ce jour, très peu de formulations contenant des adjuvants sont demandées en validation auprès du laboratoire spécialisé au sein du SPW MI, si ce n'est dans le cas d'utilisation d'enrobés tièdes – où il y a un vrai gisement – également admis par le CCT Qualiroutes.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, nul doute, je vois que vous travaillez sur le sujet. Évidemment, la DPR est claire au niveau de l'économie circulaire. Je reviendrai un petit peu plus tard vers vous, puisque vous me parlez du groupe de travail qui travaille à l'heure actuelle sur la problématique. On se reverra sur le sujet.

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la prévention des accidents impliquant de jeunes cyclomotoristes ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, nous avons eu l’occasion d’échanger en séance plénière sur les accidents impliquant les cyclomoteurs. Vous avez rappelé l’action de l’AWSR avec sa campagne « La route n’est pas un jeu », le rôle de Fédémot et la compétence fédérale en matière de sanctions.

Toutefois, les chiffres restent extrêmement préoccupants. En 2025, 680 accidents impliquant un cyclomoteur ont été recensés en Wallonie, avec près de 700 blessés et sept morts. Près d’une victime sur deux a moins de 24 ans, 15 % ont moins de 18 ans et 65 % des accidents surviennent entre avril et octobre. À kilométrage égal, un usager de deux-roues motorisé court un risque 19 fois plus élevé d’être gravement blessé ou tué qu’un automobiliste.

En outre, certains cyclomoteurs circulent à des vitesses très élevées, alors qu’ils ne sont pas conçus pour cela. Près d’un accident sur trois est un accident « seul en cause », ce qui suggère un lien avec la vitesse et la perte de contrôle. Au-delà d’une campagne de sensibilisation, quelles mesures structurelles allez-vous mettre en place avant l’été ? Comptez-vous développer des modules obligatoires ou systématiques dans les écoles ou dans les maisons de jeunes ? Une concertation est-elle prévue avec le ministère de l’Intérieur et les zones de police pour cibler les contrôles de cyclomoteurs débridés ? Comment comptez-vous sensibiliser davantage les automobilistes aux angles morts et à la visibilité des deux-roues ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, l’objectif du Gouvernement repris dans la DPR est de chercher, à travers différentes mesures, un partage de la route sûr et efficace afin de poursuivre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et, ainsi, diminuer le nombre de décès et de blessés sur les routes wallonnes. Il s’inscrira dans la vision Zéro en 2050 et mettra l’accent sur le changement durable des comportements sur nos routes.

La sécurité routière est une priorité du Gouvernement wallon, qui s’inscrit dans l’objectif d’une mobilité plus sécurisée et plus apaisée. L’enjeu est de réduire le nombre de décès et de blessés impliquant des usagers vulnérables, en particulier lorsque ce sont de jeunes cyclomotoristes, qui sont le plus fortement touchés.

Je le rappelle, c’est rarement la route qui tue, mais bien les comportements inappropriés : vitesse excessive, distraction et conduite sous influence sont les trois facteurs majeurs de l’insécurité routière. Face à ce constat, l’Agence wallonne pour la sécurité routière

mène, chaque année, des campagnes spécifiques à destination des usagers de deux-roues motorisés, mais aussi des automobilistes. La campagne en cours s’adresse également aux conducteurs de voitures et insiste sur la vigilance à adopter à l’égard des cyclomoteurs, notamment en matière de visibilité et d’angles morts.

Ces thématiques sont déjà intégrées aux sessions de sensibilisation menées dans les classes de fin de secondaire au travers du « *Pass* conduite responsable ». Par ailleurs, la sécurité des deux-roues motorisés est ponctuellement abordée via d’autres canaux, notamment dans l’émission *Contacts*, diffusée chaque semaine sur la RTBF et rediffusée sur les plateformes. Investir dans l’éducation et en milieu scolaire permet aussi d’agir de manière plus durable sur un changement de comportements. L’AWSR travaille sur un projet visant à mettre en place un continuum pédagogique de prévention et d’éducation. En outre, le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière a clairement identifié la nécessité d’un ancrage structurel de la sécurité routière dans le cursus scolaire. J’ai porté cette proposition auprès de la ministre Glatigny, à la Fédération Wallonie-Bruxelles, et il a été décidé de mettre en place un groupe de travail chargé de définir les outils pédagogiques mobilisables pour les enseignants.

En ce qui concerne les contrôles des cyclomoteurs débridés, qui relèvent de la police et des parquets, le débridage des cyclomoteurs constitue une infraction pénale qui est contrôlée via des bancs d’essai à rouleaux communément appelés curvomètres. Depuis 2025, des opérations spécifiques de contrôles « 2 *wheels* » sont organisées ponctuellement par les services de police, sur le modèle des marathons « vitesse » ou « alcool ». Ces actions visent différents types d’usagers de deux-roues – cyclomoteurs, motos, vélos électriques, trottinettes électriques et *speed pedelecs* –, avec un accent particulier sur la vitesse, l’état du véhicule et le respect de la réglementation.

Face à cette situation, pour soutenir les zones de police locale, j’ai décidé de déployer, à l’instar de ce qui se fait pour les lidars, un mécanisme de mise à disposition gratuite de curvomètres pour les zones de police qui le souhaiteraient. Un marché public sera lancé cette année pour permettre le déploiement de ce service gratuit dès l’an prochain.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Je suis vraiment satisfait de vos réponses. Je vois que le dossier avance, vous l’avez du moins sur votre bureau. Il est essentiel de travailler sur cette problématique.

Comme je vous l’ai dit en séance plénière, Monsieur le Ministre, les périodes printanières et estivales sont malheureusement véritablement meurtrières pour les

usagers à deux roues. Des campagnes de sensibilisation me semblent être un bon début, mais on ne doit pas s'arrêter là. Aller dans les écoles est une bonne chose et l'intégrer dans le cursus scolaire est encore une meilleure chose. Je me réjouis de cette nouvelle. On avance et c'est plutôt une bonne nouvelle pour les usagers à deux roues.

Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le danger que représente le protoxyde
d'azote ou gaz hilarant pour la sécurité
routière »

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 danger que représente le protoxyde d'azote ou gaz hilarant pour la sécurité routière ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, le protoxyde d'azote, plus connu sous le nom de « gaz hilarant », constitue un véritable danger pour la sécurité routière. Le gaz altère les fonctions cognitives du conducteur, l'empêchant d'analyser une situation d'urgence à temps. Les gestes deviennent imprécis, plus lents, rendant la trajectoire du véhicule imprévisible et dangereuse pour les autres. L'absence totale de réaction transforme un simple incident en un accident mortel à haute vitesse.

Depuis plusieurs mois, les faits divers et les enquêtes journalistiques se multiplient autour d'un phénomène encore trop sous-estimé. En effet, l'usage détourné du protoxyde d'azote a des conséquences dramatiques, notamment sur la route : accidents, sorties de voie, pertes de contrôle du véhicule. De plus en plus de drames impliquent des conducteurs ayant consommé ce gaz, parfois même quelques minutes avant de prendre la route.

Monsieur le Ministre, dispose-t-on des données consolidées à l'échelle de la Wallonie ? Quelles réponses préparez-vous pour limiter l'impact de ce gaz sur la sécurité routière ? Ce dossier a-t-il été abordé lors de la CIM Mobilité ? Le cas échéant, quelles sont les actions envisagées ? Qu'en est-il des politiques de prévention organisées au niveau wallon ? Un volet plus répressif est-il en préparation avec le Fédéral ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vais être très clair : le protoxyde d'azote est une drogue. C'est reconnu par la loi depuis décembre 2023. À ce jour, il n'existe toutefois pas de données chiffrées permettant d'objectiver l'implication spécifique du protoxyde d'azote dans les accidents de la route en Wallonie. Cette absence de statistiques s'explique principalement par les limites actuelles en matière de détection de cette substance. En effet, aucun dispositif de dépistage n'est homologué en Belgique pour détecter le protoxyde d'azote. Ces substances étant rapidement métabolisées et éliminées par l'organisme, la fenêtre de détection est particulièrement réduite. Cette caractéristique implique que les méthodes de contrôle courantes – air expiré, sang, urine – ne sont pas optimales. En l'absence de tests homologués, il n'est donc pas possible d'imputer formellement un accident à la consommation de protoxyde d'azote, même lorsque des éléments matériels tels que des bonbonnes ou des ballons sont retrouvés dans le véhicule.

Ces difficultés expliquent l'absence de données spécifiques dans les bases statistiques d'accidentologie. L'usage du protoxyde d'azote, communément appelé « gaz hilarant », soulève de réelles préoccupations en matière de sécurité routière et de santé publique. Bien que ses effets « euphorisants » soient de courte durée, des études indiquent que les altérations psychomotrices peuvent persister jusqu'à 45 minutes, voire une heure après l'inhalation, compromettant gravement les capacités de conduite. La coordination, le temps de réaction et la perception de l'environnement sont notamment fortement dégradés.

Plus largement, les données disponibles montrent que la conduite sous influence de drogues ou de médicaments pourrait être impliquée dans près de 10 % des accidents mortels en Wallonie, soit environ 20 accidents mortels par an en moyenne. Le risque d'être impliqué dans un accident grave peut, dans ce contexte, être multiplié par 30.

Au niveau wallon, l'Agence wallonne pour la sécurité routière agit principalement sur le volet préventif. Une campagne de sensibilisation consacrée aux risques liés à la conduite sous influence de drogues sera d'ailleurs menée cet été et ciblera en particulier les jeunes via les réseaux sociaux. Les risques liés au protoxyde d'azote y seront explicitement abordés. Par ailleurs, ces thématiques sont également intégrées dans les actions menées auprès des publics jeunes, notamment dans le cadre de sessions de sensibilisation, le « Pass conduite responsable » qui est proposée dans des classes de fin de secondaire.

Sur le plan fédéral, à la demande du ministre compétent, l'institut Vias travaille actuellement au développement et à l'évaluation de dispositifs qui permettraient de détecter le protoxyde d'azote chez les

conducteurs. Des études expérimentales ont déjà démontré la possibilité de détecter cette substance dans l'haleine jusqu'à 45 minutes après la consommation, ce qui ouvrirait possiblement la voie à un renforcement futur du cadre répressif et à la mise sur le marché de tests homologués.

Enfin, des mesures réglementaires ont déjà été prises pour encadrer plus strictement l'usage du protoxyde d'azote. D'une façon générale, depuis fin 2023, son utilisation est limitée à des usages professionnels clairement définis – médicaux, culinaires ou industriels – et l'inhalation à des fins récréatives est strictement prohibée. C'est assimilé à un comportement de consommation de drogue.

À l'échelle européenne, la Commission a par ailleurs annoncé son intention d'interdire la vente de grandes bonbonnes au grand public dans l'ensemble de l'Union dès le mois de février 2027, afin de réduire tous les détournements liés aux disparités législatives au sein des différents États membres. On a vu à la télévision des reportages sur les trafics, notamment entre la France et l'Allemagne, à ce propos.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Le protoxyde d'azote, que l'on appelle le gaz hilarant, n'a plus rien de drôle du tout ici, avouons-le. Cela devient un problème. Il est temps que l'on agisse. Il faut plus de contrôles et de prévention. Une prise de conscience pourra sauver des vies. C'est notre objectif à tous.

M. le Président. – La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 12 heures 45 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 32 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

ORGANISATION DES TRAVAUX (Suite)

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – J'ai une question sur l'organisation du travail, ici en commission, et singulièrement sur la recevabilité des questions que j'avais adressées en préparation de cette semaine de travail parlementaire. Nous avons ce sujet très important, l'affichage aux arrêts de bus du TEC. C'est un sujet pour lequel nous avons déjà eu des questions, il y a deux semaines. L'actualité a manifestement permis

d'introduire une interpellation sur le sujet, et je pense qu'il est nécessaire d'en discuter de manière plus intense et approfondie.

Cependant, là où je reste étonnée, c'est qu'il nous a été répondu pour d'autres questions en Conférence des présidents – du moins, par les services – que des questions avaient été jugées irrecevables, car le sujet avait été traité lors de la Commission précédente, comme mes questions sur les TEC. On nous a répondu que puisqu'il y avait eu une interpellation au sujet du TEC lors de la dernière Commission, ma question n'avait pas été jugée recevable. Idem pour des questions orales sur le DNF qui dépendent d'une autre commission – soyons très clairs – et pour lesquelles il y avait notamment une actualité importante. En effet, des actualités sont sorties sur la situation du DNF, et notamment sur la question des armes. Il en est de même pour une question sur les pesticides.

Je reste un peu étonnée de l'application du règlement à deux vitesses, sur la possibilité d'intervenir à nouveau en commission alors que le sujet a déjà été traité deux semaines avant. Peut-on avoir des explications un peu plus claires sur le mode opératoire ? Certes, vous ne pouvez répondre que sur les éléments qui concernent la Commission. Cependant, ici, la totalité des questions que j'avais déposées ont été refusées pour ce même cas. Je souhaiterais avoir des éclaircissements à ce sujet.

M. le Président. – Malheureusement, Madame Hanus, vous n'en aurez pas, puisque j'étais avec vous au sein de la Conférence des présidents, puisque vous êtes membre du Bureau du Parlement de Wallonie. C'est votre cheffe de groupe, pour ne pas la citer, qui doit, une fois que l'on reçoit la liste des centaines de questions et interpellations qui sont déposées et qui sont sujettes à commentaires des services du greffe du Parlement de Wallonie... C'est à ce moment-là, en Conférence des présidents, s'il n'y a pas eu de résolution des différents cas, que ce débat, les questions et interpellations... Vous en êtes témoin, puisque vous participez à cette réunion. Si cela a été tranché, c'est que votre groupe avait marqué son accord. Ce n'est pas à moi qu'il faut poser la question, c'est à votre cheffe de groupe.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Merci pour les éléments de réponse. Je ne demande pas de refaire une Conférence des présidents, j'essaie simplement de comprendre ce qui fait qu'une question ou une interpellation peut être introduite ou pas en fonction des actualités. Ici, cela m'étonne. Sur la question de mon groupe, les remarques ont été faites et malheureusement non abouties. Je tenais simplement à le signaler.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Président, ce n'est pas du tout pour lancer un débat et je ne veux absolument rien retirer aux propos de Mme Hanus. Je voulais simplement indiquer que les services ne font qu'une proposition d'application du règlement et que, in fine, c'est la présidence du Parlement qui tranche.

M. le Président. – Non, je suis désolé, c'est la présidence du Parlement qui peut trancher lorsqu'il y a des congés. On l'accepte en Conférence des présidents. Pour le reste, nous sommes tous présents en Conférence des présidents. C'est en Conférence des présidents que le tableau nous est soumis et que les différents débats se font. J'ai d'ailleurs moi-même demandé si les interpellations de ma propre Commission étaient bien maintenues ou pas, puisqu'elles ne dépendaient pas de mon groupe politique. Je n'avais donc pas accès à cette information; je l'ai eue en posant la question directement auprès des représentants des services.

Je note votre étonnement post-Conférence des présidents. À la prochaine Conférence des présidents, je me permettrai, en votre nom, de mettre à nouveau le sujet sur la table.

La parole est à M. Mugemangango.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Comme vous réagissez à mes propos, je ne voulais pas que l'on puisse laisser entendre que ce sont les services qui décident. J'imagine que ce n'est pas ce que Mme Hanus a voulu faire entendre. Les services proposent une décision, et c'est évidemment la présidence du Parlement qui tranche avec l'aide – et je ne retire rien à ce que vous dites – et le concours des autres groupes politiques. Toutefois, vous devez quand même le reconnaître, en cas de divergence sur l'acceptation ou non d'une question, c'est bien la majorité qui tranche.

M. le Président. – Par vote. Là, il n'y a pas eu de question, donc pas de débat, pas de vote et donc pas d'étonnement a posteriori.

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Merci pour les éclaircissements, notamment de M. Mugemangango. On sera bien entendu au rendez-vous pour étayer le débat – je vois que vous levez les yeux au ciel à mon propos – et étayer véritablement quelle est la posture dans ce cas, de pouvoir accepter ou non des questions en fonction du fait qu'elles ont été traitées ou pas deux semaines auparavant. Ici, il y a manifestement des éléments à traiter.

M. le Président. – Très bien. J'écrirai donc tout à l'heure au président du Parlement de Wallonie pour inscrire le point à l'ordre du jour de la Conférence des présidents, et je mettrai votre présidente de groupe en copie.

M. le Ministre voulait apporter quelque chose, peut-être avec son expérience de chef de groupe.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Non, parce que sur l'interpellation de M. Hazée, je me suis posé la question de savoir quel était l'élément neuf. J'ai interrogé les services du Parlement, parce que je ne comprenais pas quel était cet élément. On m'a dit que c'est parce qu'Unia avait été cité dans l'article de *L'Écho*. Cela étant dit, je me permets juste de faire l'incise: je n'ai reçu aucun courrier d'Unia ni vu de communiqué de presse sur son site. C'était mis dans la gazette, de sorte que cela vaut parole d'or au Parlement.

M. le Président. – Cela permet à tout un chacun de s'exprimer, puisque M. Hazée va pouvoir faire son interpellation et Mme Hanus va pouvoir réagir dans la foulée. La démocratie est ainsi garantie.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

Interpellation de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression discriminatoire et illégale des horaires aux arrêts de bus LeTEC »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression discriminatoire et illégale des horaires aux arrêts de bus LeTEC ».

Mme Hanus et MM. Mugemangango, Resinelli et Chintinne se joignent à l'interpellation.

La parole est à M. Hazée pour développer son interpellation.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je suis surpris, Monsieur le Président, que le ministre ait eu besoin de cette discussion de procédure pour venir déjà préempter, d'une certaine manière, la réponse qu'il souhaite nous donner et questionner la légitimité même de l'interpellation. Il est chef de groupe honoraire et il mesure bien les éléments qui permettent ou non aux parlementaires de s'exprimer. Puisque chacun et chacune a maintenant pu prendre la parole, je vais peut-être pouvoir démarrer l'interpellation.

Monsieur le Ministre, j'avais adressé mon interpellation au ministre-président. Il vous a chargé de parler en son nom, au nom du Gouvernement. Si j'ai

déposé cette interpellation, c'est pour revenir sur un échange que nous avons déjà eu, voici deux semaines avec vous. Mon ambition était non pas de le poursuivre avec vous – même si c'est toujours intéressant, cela permet peut-être de faire avancer le schmilblick –, mais de tenir compte de l'intervention et de l'alerte sonnée par Unia ce vendredi 22 mai 2026 dans les colonnes du journal *L'Avenir*. Il m'apparaissait nécessaire de revenir vers le ministre-président dès le moment où il n'est plus question seulement du fonctionnement du groupe LeTEC, mais de discriminations et d'illégalités.

Unia explique qu'ils ont rapidement été assaillis de protestations à la suite de l'annonce du recul par le groupe LeTEC et rappelle combien la fracture numérique est une réalité tangible dans notre société. Unia fait référence à l'étude de la fondation Roi Baudouin établie en 2024, qui estime que 40 % de la population était en situation de vulnérabilité numérique. Énéo s'est déjà exprimé dans le même sens sur la base de la même étude, indiquant que de très nombreux seniors sont concernés par cette fracture numérique et s'insurge dès lors contre l'absence d'alternative sérieuse pour une série d'usagers. Nous allons y revenir.

Par ailleurs, Unia précise que, contrairement à une idée reçue, cette difficulté ne concerne pas seulement les seniors, mais aussi des jeunes. Selon l'association, il y a ainsi des jeunes qui savent très bien scroller sur TikTok ou Instagram, mais qui rencontrent des difficultés à utiliser des procédures numériques plus élaborées. Ce sont aussi les enfants : combien d'enfants n'apprennent pas l'autonomie de l'usage des transports en commun lorsqu'ils sont sur le chemin de l'école primaire ? Le nombre d'enfants à l'école primaire qui sont équipés du matériel numérique nécessaire pour utiliser un QR code me paraît extrêmement limité. Ce sont aussi les enfants en situation de handicap, lorsque les bénéficiaires du transport scolaire, par exemple, sont renvoyés vers le transport en commun.

Il faut rappeler que, derrière cela, pour reprendre les rétroactes, LeTEC a annoncé sa volonté de remplacer les horaires affichés aux arrêts par des QR codes, ce qui signifie que, aux arrêts concernés, la consultation de l'horaire ne sera possible qu'en scannant le QR code à l'aide d'un smartphone. Bien évidemment, l'ajout d'un QR code ne pose pas de problème, a fortiori si cela permet d'apporter aux utilisateurs une information en temps réel. Ce n'est pas une difficulté en soi, la difficulté vient du fait de retirer l'atout que représentent les horaires papier pour une partie du public. C'est cet élément qui est questionné par l'interpellation.

J'ai d'ailleurs informé le ministre-président, dans l'interpellation que j'ai déposée, que vous-même, ministre de la Mobilité, avez indiqué – je vais vous citer, puisque ce sont des éléments qu'il faut aussi prendre en compte dans le débat – que les horaires papier sont maintenus à la fois dans les zones où le réseau mobile est insuffisant – forcément – et aux arrêts considérés

comme étant les plus fréquentés, c'est-à-dire ceux comptant au moins 100 validations par mois. Vous avez encore dit que cette évolution devait se faire dans le respect des principes d'égalité d'accès aux services publics et qu'il n'était pas question que cette modernisation se traduise par une exclusion, qu'elle soit sociale, territoriale ou liée à la fracture numérique. Ces propos sont d'autant plus intéressants qu'ils sont incantatoires, puisque l'affirmation est démentie par les faits, les actions concrètes aboutissant au résultat inverse. Cette réponse n'a manifestement pas rassuré Unia, puisque cet organisme s'est ensuite exprimé sur cette base en considérant la décision du groupe LeTEC comme discriminatoire.

À cette discrimination entre les personnes connectées et les personnes moins connectées ou non connectées, il faut encore ajouter – nous l'avons évoqué – une discrimination qui frappera le territoire de façon variée, puisque les arrêts moins fréquentés sont aussi ceux dont les utilisateurs seront moins informés des horaires. Ce sont aussi ceux où la chance de rencontrer un autre usager au moment où l'on se rend à l'arrêt est plus faible. Dans ces zones, le temps d'attente peut aussi être plus élevé.

Bref, je veux aussi intégrer dans la discussion les engagements régulièrement répétés par le Gouvernement sur le plan de la lutte contre la fracture numérique, d'une part, et pour la protection de la ruralité, d'autre part. Le Gouvernement nous dit souvent que personne ne sera laissé au bord du chemin, mais c'est justement ce qu'il se passe ici.

L'élément supplémentaire, en marge de la discrimination, c'est l'enjeu de la légalité, puisque cette décision enfreint la législation. En effet, nous avons adopté dans ce Parlement, en novembre 2024, un décret qui vise explicitement – c'était l'objet du débat – à offrir des garanties d'accès aux services publics pour l'ensemble des publics, y compris le public non connecté. Je vais citer un extrait de ce texte : « Personne n'est contraint de poser un acte ou de communiquer avec l'autorité publique par voie électronique, sauf lorsque l'autorité publique peut se prévaloir d'une exception légale ou décrétable contraire qui démontre que les résultats escomptés d'une démarche ne peuvent en aucun cas être atteints si elle devait être réalisée par voie papier ». Manifestement, nous ne connaissons pas cette exception. Le même décret dispose également ce qui suit : « Afin de préserver l'inclusion numérique et de ne pas défavoriser les publics plus précaires, l'autorité publique s'assure que les moyens de communication choisis n'empêchent pas le public visé par une démarche d'y avoir accès ». Nous sommes en plein dans la discussion qui nous occupe.

J'ajoute encore un autre élément que j'ai omis dans l'interpellation parce que je ne l'avais pas à l'esprit sur le moment : l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par

tram, prémétro, métro, autobus et autocar. À notre connaissance, cet arrêté royal n'a pas été abrogé pour la Wallonie. Or, il indique, en son article 5 : « Chaque arrêt est muni d'un horaire ou d'un tableau indiquant la fréquence de passage des véhicules de l'exploitant ».

À travers les différents angles par lesquels on peut prendre le dossier, on voit bien qu'il y a une difficulté. Ainsi, je vous adresse, avec la même conviction, les mêmes questions que j'ai adressées au ministre-président. Quelle est l'analyse de cette problématique quand on la réexamine avec ces éléments complémentaires intervenus depuis lors ? Comment comprendre, comme le souligne Unia, qu'une décision discriminatoire envers les personnes moins connectées, les seniors, certains jeunes – certainement les enfants – ou les personnes en situation de handicap puisse être soutenue par le Gouvernement ? De même, comment comprendre que le Gouvernement soutienne une décision qui viole la législation, que ce soit le décret wallon de 2024 ou l'arrêté royal de 1976 ? Si ce décret ne sert à rien, quelle valeur a-t-il ? Au bout du compte, le Gouvernement, après avoir réexaminé ces éléments, a-t-il prévu de retirer cette décision ?

M. le Président. – La parole est Mme Hanus qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, je vais me baser également sur les éléments d'information que le ministre a initialement donnés lors des questions d'il y a 15 jours, pour étayer le débat et avoir une réaction adéquate dans le cadre de cette interpellation. Nous vous avons déjà questionné, voilà 15 jours, sur cette question importante de la fracture numérique appliquée au transport en commun et la possible discrimination qui pourrait, aujourd'hui, en découler. Initialement, le collectif citoyen CoMBaLi a été très mobilisé depuis la réorganisation du réseau TEC Liège-Verviers. Il nous a alertés sur cette décision de l'OTW de ne plus avoir d'horaires papier dans les guichets et de limiter l'affichage physique aux horaires des seuls arrêts principaux, les arrêts secondaires pouvant être renvoyés vers de simples QR codes.

Vous nous aviez répondu, sur la base des notes que j'avais prises il y a 15 jours, qu'un travail de refonte de l'information était en cours, qu'il y aurait un déploiement progressif au niveau des arrêts et que 31 000 points d'arrêt étaient aujourd'hui présents sur le territoire wallon. L'idée n'était pas de tout faire basculer vers le numérique du jour au lendemain. Il y aurait une possible protection des zones blanches pour les arrêts concernés, où seraient maintenus les horaires papier, avec la question des arrêts les plus fréquentés, à savoir une centaine de validations par mois.

Le baromètre de l'inclusion numérique 2024 de la fondation Roi Baudouin est pourtant clair : quatre personnes sur 10 en Belgique restent en situation de vulnérabilité numérique. En Wallonie, cela pourrait

concerner jusqu'à 45 % de la population. Malgré cela, l'OTW agit comme si tout le monde avait un smartphone, une connexion et même les compétences nécessaires. Remplacer l'information papier par des QR codes, c'est prendre le risque d'exclure des milliers d'utilisateurs des transports publics. Un service public ne peut pas devenir inaccessible pour celles et ceux qui en ont le plus besoin. Eu égard aux éléments d'actualité dans ce dossier, allez-vous réviser la position prise en la matière et maintenir les affichages papier en lieu et place du QR code ?

M. le Président. – La parole est à M. Mugemangango qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, nous nous joignons à cette interpellation parce que ce dossier nous pose aussi un vrai problème. Le TEC a décidé de remplacer, à de nombreux arrêts, les horaires papier par des QR codes. Le numérique peut être utile et donner les horaires en temps réel, les retards ou les perturbations. Le problème commence quand le QR code ne vient plus en complément du papier, mais à sa place. Concrètement, cela veut dire que pour connaître l'horaire de son bus, il faut avoir un smartphone, de la batterie, du réseau, un abonnement mobile et savoir utiliser l'outil.

Pour une partie de la population, ce n'est pas un souci, mais pour beaucoup de personnes, c'est un obstacle réel qui n'est pas marginal. Le baromètre de l'inclusion numérique 2024 indique que 40 % des Belges de 16 à 74 ans sont en situation de vulnérabilité numérique. On parle bien de millions de personnes. Ce ne sont pas seulement des personnes âgées, mais aussi des jeunes, des personnes précaires, des personnes avec un vieux téléphone ou qui ne sont pas à l'aise avec ce type de démarche.

L'Unia a donc raison de tirer la sonnette d'alarme. Quand on supprime l'horaire papier, on crée une différence entre les usagers connectés et les autres. Ceux qui ont le bon outil ont accès à l'information, les autres doivent se débrouiller. Pour nous, ce n'est pas acceptable dans un service public qui doit être accessible à toutes et tous, pas seulement aux personnes les plus connectées. Ce recul risque de frapper encore plus fort dans les zones rurales ou aux arrêts moins fréquentés.

Vous avez expliqué que les horaires papier seraient maintenus dans les zones où le réseau mobile est insuffisant et aux arrêts les plus fréquentés à partir de 100 validations par mois. Pourquoi les petits arrêts auraient-ils droit à moins d'informations ? Dans un village, à un arrêt isolé, quand il n'y a personne autour pour aider, l'horaire affiché est parfois la seule information directement accessible. Il y a aussi une contradiction avec les discours du Gouvernement sur la lutte contre la fracture numérique. Le décret wallon du

21 novembre 2024 rappelle qu'il faut éviter le numérique par défaut et maintenir des moyens accessibles hors ligne. À quoi sert ce décret si, quelques mois plus tard, une entreprise publique régionale retire l'information papier à une partie des arrêts de bus ?

Le Gouvernement assume-t-il cette suppression des horaires papier ? Combien d'arrêts sont concernés ? Pourquoi avoir retenu le seuil de 100 validations par mois ? Une analyse juridique a-t-elle été faite au regard du décret de novembre 2024 ? Surtout, êtes-vous prêt à demander au TEC de maintenir les horaires papier aux arrêts en complément du QR code ? Le QR code peut aider, mais s'il remplace le papier, il exclut.

M. le Président. – La parole est à M. Resinelli qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, il faut d'abord rappeler de quoi nous parlons. On parle d'une mesure qui a été décidée par le conseil d'administration LeTEC pour maintenir des horaires papier dans des zones où la couverture du réseau – vous l'avez dit, chers collègues – est insuffisante, ainsi qu'aux arrêts de bus les plus fréquentés.

Il s'agit de remplacer ces horaires papier par des QR codes et – je ne vous ai pas beaucoup entendu le dire – aussi par un numéro de téléphone. Il n'est pas nécessaire d'avoir un smartphone pour passer un appel au *call center* du TEC, lequel donnera les informations en temps réel de manière bien plus simple qu'avec un smartphone et un QR code.

On parle des arrêts. Vous avez cité les petits arrêts. J'ai même envie de dire les tout petits arrêts, puisqu'on parle de 100 validations par mois. Cela veut dire trois validations par jour, c'est-à-dire des arrêts où il y a potentiellement trois ou moins de personnes qui montent dans le bus chaque jour.

L'avantage du QR code et de l'information en temps réel par le numéro de téléphone est la modernisation du service public. C'est un avantage pour les usagers qui n'utilisent pas tous les jours le bus. Pour les usagers qui l'utilisent tous les jours, il y a généralement plus de trois montées-descentes par jour à ces arrêts. Quand bien même, si c'est une personne qui utilise le même bus chaque jour, elle connaîtra de facto l'horaire.

En outre, le fait d'avoir cette information en temps réel permet une modernisation et une plus grande flexibilité dans l'organisation des bus. C'est évoluer avec son temps.

Cependant, je suis d'accord avec vous : le rapport d'Unia évoqué doit attirer l'attention du TEC. Il est question que personne ne soit laissé au bord du chemin, comme mes collègues l'ont dit. Ce n'est clairement pas la vision, ni l'ambition ni l'intention du ministre de laisser quelque usager que ce soit au bord du chemin.

Cela a déjà été suffisamment rappelé ici, l'objectif est de permettre qu'il y ait de plus en plus de monde qui utilise le service des TEC. Nous devons à la fois continuer à lutter contre la fracture numérique – cela transparaît dans l'ensemble des politiques de ce Gouvernement – et veiller à ce que nous puissions moderniser les outils pour une plus grande praticabilité de l'outil et pour une plus grande convivialité de l'utilisation, sans laisser personne au bord du chemin.

M. le Président. – La parole est à M. Chintinne qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, avant toute chose, ma collègue l'a dit tout à l'heure, je dois avouer une certaine surprise de voir ce débat revenir aujourd'hui, alors que l'on avait déjà longuement abordé cette question il y a à peine 15 jours en commission. Je le dis d'autant plus sereinement que les réponses apportées à ce moment étaient relativement claires sur les intentions poursuivies, comme sur les garde-fous prévus.

Personne ici – ni le Gouvernement ni l'OTW – ne défend un basculement vers un tout numérique qui abandonnerait une partie de la population au bord du chemin. Ce n'est pas la réalité du dossier.

Ce que l'OTW cherche à faire, c'est améliorer la qualité et la fiabilité de l'information aux voyageurs dans un réseau de plus de 31 000 arrêts, où les horaires évoluent régulièrement et où la mise à jour permanente des supports papier représente une lourdeur opérationnelle et budgétaire considérable. Il faut aussi avoir l'honnêteté de le reconnaître.

Disposer d'informations en temps réel sur les retards, perturbations ou correspondances constitue une vraie amélioration du service rendu aux usagers. C'est même devenu une attente de base pour beaucoup de voyageurs, notamment occasionnels.

Maintenant, cela ne dispense pas d'une vigilance forte sur l'inclusion. Sur ce point, il faut garder une approche équilibrée et pragmatique. Le ministre l'a rappelé, les horaires papier sont maintenus dans les zones où la couverture réseau est insuffisante, ainsi qu'aux arrêts les plus fréquentés. Des alternatives existent également via le *call center* et les points de vente. Cela a été dit par mon collègue, M. Resinelli. Nous sommes donc loin d'une suppression brutale et généralisée.

Pour autant, il faut continuer à être attentif à deux réalités. La première – cela a été cité par la plupart des collègues – est la fracture numérique. Elle existe. Elle ne concerne pas uniquement les personnes âgées. Nous devons veiller à ce qu'aucun usager ne soit exclu de l'accès aux transports publics pour des raisons technologiques. La seconde renvoie à la question de la lisibilité pour les usagers occasionnels, les touristes ou les visiteurs étrangers. Quelqu'un qui arrive dans une

commune qu'il ne connaît pas ne va pas nécessairement télécharger une application ou comprendre immédiatement le fonctionnement du réseau. Une information claire, visible et accessible reste donc indispensable dans certains points stratégiques. C'est pourquoi il faut poursuivre cette modernisation intelligemment : oui au numérique lorsqu'il améliore réellement le service ; oui à davantage d'efficacité dans la gestion ; mais aussi oui au maintien des supports accessibles là où ils sont nécessaires et au développement de l'affichage dynamique ou numérique dans les pôles importants, afin d'assurer une information fiable et universellement compréhensible.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous préciser comment cette évaluation de terrain sera concrètement menée ? Quels indicateurs permettront de mesurer l'impact réel sur les publics les plus vulnérables ? Comment l'OTW entend-il identifier les arrêts stratégiques où un maintien ou un renforcement de l'information physique reste nécessaire, notamment dans les zones touristiques ou rurales ?

Enfin, je me permets une petite ouverture. Lorsque l'on combine plusieurs réseaux – TEC, SNCB, STIB, De Lijn – ou que l'on traverse une frontière régionale, il est évident que la qualité de l'expérience repose précisément sur la continuité du trajet. Des évaluations régulières sont-elles menées concernant la qualité et la fiabilité des échanges de données entre opérateurs belges, notamment en matière d'information en temps réel, de gestion des correspondances ? Des indicateurs communs existent-ils afin de mesurer concrètement la qualité de l'intermodalité vécue par les voyageurs, en particulier lors des trajets combinant bus et train ou traversant les frontières régionales ? En effet, au fond, l'enjeu n'est pas d'opposer numérique et papier ; l'enjeu est d'avoir une information destinée au voyageur fiable, accessible et moderne, au service de tous les usagers.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Messieurs les Députés, petite précision : il y a au total 31 800 arrêts sur le réseau LeTEC. Autre précision, 7 000 d'entre eux, aujourd'hui et depuis des années et des années, n'ont aucun horaire papier affiché. C'est sans doute la résultante d'une offre très large sur le territoire, avec de très nombreux arrêts potentiels, mais sans doute, pour certains, peu ou pas fréquentés.

La démarche de la direction générale LeTEC n'est pas une décision de son conseil d'administration, c'est une décision de son comité de direction. Elle vise à améliorer l'information aux usagers en s'assurant que, sur les 31 800 arrêts, c'est-à-dire plus qu'aujourd'hui, il y ait une information minimale : QR codes, numéro de téléphone, une meilleure lisibilité des panneaux. À ce

dernier égard, c'est une décision de *rebranding* qui a été prise par le conseil d'administration sous la précédente législature. Certains m'avaient interrogé sur le sujet. Je me permets de le préciser au passage.

J'ai toutefois bien lu et été attentif aux remarques et aux questionnements d'Unia, par rapport à la législation wallonne, à ceux qui ont été également rajoutés par rapport à l'arrêté royal de 1976. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à l'OTW de suspendre l'exécution de sa décision, dans l'attente d'un rapport circonstancié sur le sujet.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Aucune personne ne doit rester au bord du chemin. C'est l'élément clé. J'ai entendu les prises de parole dans la majorité pour tenter de justifier encore cette mauvaise décision. Le seul choix possible à notre sens est de faire demi-tour. À ce titre, je remercie le ministre pour la décision sage qu'il a prise de suspendre l'exécution de cette décision. Il y a des enjeux qui sont clairs sur la discrimination. Lorsque l'on ajoute un numéro de téléphone, cela ne va rien apporter, par exemple, à des enfants de l'école primaire qui entreprennent le gain d'autonomie que peut représenter le fait de prendre le bus seul.

Lorsque ces enfants prennent leur circuit, c'est sans doute souvent le même bus et à ce moment-là, ils n'ont pas besoin de regarder l'arrêt. Une circonstance intervient et ils se retrouvent à se demander quand est leur prochain bus. Ils ne se sont jamais posé la question et ils se retrouvent alors sans informations, parce qu'ils n'ont pas le téléphone qui leur permet de l'avoir.

Cette décision de suspendre l'exécution, Monsieur le Ministre, elle est sage aussi sur ce plan. Ensuite, il y a ces questions de légalité. Je me demandais à quoi servirait un décret s'il n'était pas mis en œuvre. Et c'est la raison pour laquelle je questionnais le ministre-président. C'est parce que ce décret avait été adopté dans une autre commission, avec un autre ministre. Mme Galant était à l'initiative ; d'où le rôle d'arbitre qu'il pouvait jouer. Cependant, votre réponse me satisfait pleinement de ce point de vue. Dès lors, il me paraît sage de suspendre l'exécution.

Enfin, puisque vous avez mis en relief des arrêts qui aujourd'hui ne sont pas équipés, c'est l'occasion de faire également progresser l'information sur ce terrain. Je vous en remercie. Je ne déposerai donc pas de motion, puisque la réponse nous permet d'avoir une perspective pour agir.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, il a manifestement été utile de revenir sur le sujet ou, à tout le moins, d'obtenir de l'information nouvelle sur ce dossier en ce qui vous concerne, avec cette décision de

suspendre l'exécution de la décision du comité de direction du TEC, dans l'attente du rapport concerné.

Sur la praticabilité de la décision du comité de direction, si elle vient à être confirmée par la suite, comme je vous l'avais déjà mentionné dans ma réponse il y a 15 jours : pour moi, c'est un mauvais projet de décision, puisqu'elle est maintenant suspendue. On est en train d'alimenter une accessibilité de l'information à plusieurs vitesses en fonction des zones concernées, des arrêts concernés par des zones blanches, et cetera.

Même en termes de ressources humaines et d'aspect tout à fait pratique pour les agents du TEC qui doivent assurer cet affichage sur le terrain, il semble que cela ne relève malheureusement pas du bon sens. Évidemment, je pense que personne autour de la table n'est défavorable à mettre à disposition des QR codes en tant que tels, à partir du moment où ils sont effectivement accompagnés d'horaires papier accessibles pour toutes et tous. Cela va sans doute être la meilleure voie à suivre pour l'ensemble des arrêts du TEC wallon.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Le débat est intéressant. Je suis d'accord avec ce que dit Mme Hanus. C'était intéressant de revenir sur ce débat puisqu'on voit, du moins sur cette question-là, un ministre plus prudent que les membres de sa majorité, puisqu'on entend des membres de sa majorité défendre ce basculement vers l'absence d'horaire papier placé aux arrêts.

Je pense qu'il ne faut pas caricaturer le débat. Aucun membre de l'opposition n'a dit qu'il était contre le basculement vers le numérique. Personne ne dit cela. Nous sommes contre le basculement vers l'exclusion. Ce n'est pas la même chose. De ce point de vue, il faut avancer pour simplifier les procédures. Il faut avancer avec son temps, comme cela a été dit.

Quand j'entends M. Chintinne, par exemple, avec lequel j'étais assez d'accord pour certains de ses arguments, nous dire dans certaines de ses thèses que nous ne devons exclure personne et que nous ne pouvons pas opposer le numérique au papier... Supprimer l'horaire papier pour finalement limiter l'information à un QR code, c'est bien opposer le numérique au papier. Nous disons : allons vers le numérique, mais donnons la possibilité aux personnes qui en ont besoin d'avoir toujours un horaire papier.

Monsieur le Ministre, je pense que votre décision est sage et je ne sais pas si c'est possible, mais il serait intéressant, une fois que ce rapport est entre vos mains, de le transmettre au Parlement pour que l'on puisse continuer ce débat sur une base extrêmement informée.

J'avais aussi envisagé de déposer une motion, mais je ne le ferai pas. On attendra la suite du débat.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, comme je l'ai affirmé dans ma question, je pense qu'il n'est nullement votre intention qu'un quelconque usager du TEC soit laissé de côté. C'est d'ailleurs ce que traduit votre réponse et votre sage décision de suspendre, pour avoir un rapport qui évalue les mesures qui nous sont données par la direction du TEC sur les éléments qui viendraient en compensation de cette disparition des horaires papier, là où ils sont encore. Vous l'avez dit, il y a plus de 7 000 arrêts où il n'y en a déjà plus et où il n'y en a même peut-être jamais eu. On parle donc du QR code – mais pas que –, du numéro de téléphone et de la possibilité d'avoir un horaire papier auprès des points physiques LeTEC.

Il y a lieu – c'est une bonne et sage décision – qu'un rapport puisse se faire pour voir si ces mesures sont suffisantes pour permettre à tout un chacun de continuer à utiliser notre réseau de transports en commun. C'est notre objectif à tous, ici, à savoir que, demain, plus d'usagers empruntent le réseau des TEC qu'aujourd'hui.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse et la décision que l'on a entendue de suspension de la décision de l'OTW. Évidemment, on reviendra sur le sujet – je n'en doute pas – lors d'une commission future.

Je me demandais si ce n'était pas le jour des miracles, quand mon collègue du PTB a dit qu'il partageait pas mal de mon argumentation. En tout cas, je n'ai jamais dit de supprimer complètement le papier. Il faut relire mes propos. Mon propos est que l'on peut mettre en place le numérique s'il rend réellement service. Or, aujourd'hui, ma prise de parole visait justement cela.

M. le Président. – L'incident est clos.

**Question orale
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la reconversion d'anciens bus en services
mobiles de proximité »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la reconversion d'anciens bus en services mobiles de proximité ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, il semblerait que, au Danemark, on transforme d’anciens autobus en fin de vie en unités mobiles de services de proximité, comme c’est également le cas au Québec. Ces bus peuvent accueillir des permanences sociales, de l’aide alimentaire, de l’accompagnement psychosocial et de l’information sur le logement, l’emploi ou l’accès aux droits.

Cette idée mérite d’être examinée en Wallonie. Dans certaines zones rurales, dans des quartiers fragilisés ou pour des publics éloignés des services, l’enjeu n’est pas seulement de se déplacer vers l’administration ou l’aide sociale, mais aussi de faire venir les services là où vivent les citoyens.

La Wallonie dispose régulièrement de bus déclassés ou retirés du service. Plutôt que de les considérer uniquement comme du matériel en fin de vie, ne pourrait-on pas les reconvertir en infrastructures sociales mobiles, en partenariat avec les communes, CPAS, associations, maisons de l’emploi, opérateurs de santé ou acteurs de l’insertion ? Une telle approche relèverait à la fois de l’économie circulaire, de l’innovation sociale et de l’égalité d’accès aux services publics. Quelle est aujourd’hui la stratégie de l’OTW en termes de déclassement de bus ? Une implémentation de l’initiative danoise est-elle envisageable en Wallonie ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l’Opérateur de transport de Wallonie m’indique que les bus sont généralement considérés comme étant en fin de vie commerciale après 17 années de service et 800 000 kilomètres parcourus. Ils sont aujourd’hui revendus et orientés vers des filières de recyclage.

L’OTW souligne également que leur reconversion en infrastructures sociales nécessiterait des investissements importants et incompatibles avec leur durée de vie résiduelle.

En ce qui concerne vos questions relatives aux services publics dans les zones rurales, je vous renvoie vers ma collègue en charge de cette thématique.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – C’est une réponse qui a le mérite d’être claire. En ce qui vous concerne, elle est très concise. Effectivement, pouvoir réinterroger la ministre Dalcq sur le sujet, pourquoi pas ? Je verrai si je peux le faire dans 15 jours ou dans un mois, en fonction de la recevabilité des questions.

Je trouve cela un peu dommage que cela ne mérite pas plus d’attention de votre part. En effet, la question de l’accessibilité des services fait un peu le lien avec la

question précédente. Dans les zones rurales, elle reste toujours de mise et de rigueur. Cela pourrait être, à tout le moins, une question à étudier sur les investissements importants.

Ici, c’est déclaratif et l’on n’a pas beaucoup d’informations sur l’ampleur des investissements. A partir du moment où c’est une forme de reconversion des bus, j’ai du mal à imaginer l’impact si important du point de vue budgétaire. En tout cas, j’entends une porte fermée de votre part à ce sujet. Je vais peut-être poser la question de manière informelle à Mme Dalcq, mais s’il y a déjà une porte fermée de votre part, je ne vois pas comment on pourrait avancer sans bus pour une reconversion d’anciens bus en zone rurale.

**Question orale
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l’incertitude des agents chargés du
transport scolaire »**

**Question orale
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le rôle des accompagnateurs dans le
transport scolaire »**

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’incertitude des agents chargés du transport scolaire » ;
- Mme Dejardin, sur « le rôle des accompagnateurs dans le transport scolaire ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser ses questions.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, le bilan du dramatique accident survenu récemment à Buggenhout s’élève à quatre morts et des blessés graves. Ce bilan nous rappelle avec force, à nous, députés et députées, combien le transport scolaire est un maillon sensible de notre système de mobilité. Sans préjuger des responsabilités dans ce dossier, cet accident met en lumière deux choses, à savoir les risques inhérents au transport d’enfants et l’impérieuse nécessité d’en garantir la sécurité à chaque instant.

Dans ce contexte, je souhaite attirer votre attention sur deux dimensions essentielles : la présence d’accompagnateurs dans les bus scolaires et la qualité

de l'emploi des agents qui assurent ce service public. D'une part, chacun et chacune sait que les conditions à bord d'un car peuvent influencer directement la sécurité du trajet. Les bruits, les conflits entre enfants ou encore la prise en charge de jeunes présentant des troubles spécifiques peuvent perturber la conduite. La présence d'un accompagnateur joue ici un rôle central, au travers de ses différentes actions, comme apaiser, prévenir et encadrer. Un climat serein dans le bus, c'est aussi une meilleure concentration du chauffeur et, in fine, davantage de sécurité pour toutes et tous.

Dès lors, Monsieur le Ministre, pouvez-vous préciser la situation actuelle en Wallonie ? Tous les bus bénéficiant d'un service de transport scolaire disposent-ils aujourd'hui d'un accompagnateur ? Si ce n'est pas le cas, quelles mesures comptez-vous prendre afin de garantir cette présence indispensable dans chaque véhicule ?

Par ailleurs, s'occuper d'enfants, et en particulier d'enfants porteurs de handicap ou présentant des troubles du comportement, requiert – vous en conviendrez – des compétences spécifiques. Or, il semblerait que les exigences en matière de formation ne soient pas toujours à la hauteur des réalités du terrain. Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, nous détailler les dispositifs de formation existants ? Une formation spécifique est-elle obligatoire avant toute prise de fonction ? Comment entendez-vous renforcer la professionnalisation des agents qui réalisent déjà un travail tout à fait exceptionnel ?

D'autre part, la question de la qualité du service ne peut être dissociée de la qualité d'emploi des travailleurs concernés. Aujourd'hui, Monsieur le Ministre, de nombreux agents sont plongés dans une incertitude inacceptable quant à leur avenir. En effet, le volet social de la réforme du transport scolaire que vous portez semble malheureusement au point mort – j'espère que vous allez me dire le contraire –, alors même qu'il conditionne la réussite de l'ensemble du dispositif.

Dès lors, pouvez-vous faire l'état sur l'avancement des discussions relatives aux transferts de personnel et à l'harmonisation salariale ? Quel calendrier concret pouvez-vous communiquer ? Surtout quelles garanties pouvez-vous apporter, Monsieur le Ministre, quant au maintien des acquis sociaux, de l'ancienneté et à l'amélioration des conditions de travail ?

Améliorer le transport scolaire, c'est améliorer le service rendu aux enfants et aux familles, mais c'est aussi reconnaître pleinement celles et ceux qui, au quotidien, en assurent le bon fonctionnement. Sans accompagnateurs formés en nombre suffisant et sans travailleurs sécurisés dans leurs emplois, aucune réforme ne pourra malheureusement atteindre ces objectifs.

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, au nom de la Wallonie, j'ai adressé tout mon soutien et partagé la peine des familles touchées et endeuillées par le drame de Buggenhout. Les règles de sécurité routière s'appliquent intégralement au transport scolaire, au même titre, d'ailleurs, que pour tout autre mode de transport.

Il existe en Wallonie 750 circuits accompagnés au sein du transport scolaire. Ceux-ci sont principalement, mais pas exclusivement, dédiés au transport des élèves de l'enseignement spécialisé. Environ 200 circuits complémentaires de plus petite taille ne sont pas accompagnés. Il s'agit dans ce cas de circuits impliquant un nombre très limité, voire extrêmement limité, d'enfants – quelquefois même, un seul.

Les agents d'accompagnement sont des agents du SPW. Ils bénéficient de formations dispensées durant les périodes de congés scolaires par le SPW et par l'École d'administration publique. Celles-ci portent notamment sur le secourisme, la gestion des conflits, la sensibilisation aux différentes formes de handicap ainsi que sur les droits de l'enfant et les besoins spécifiques du public transporté.

Un accompagnement est également prévu dans les premiers jours d'engagement et une supervision durant toute l'année scolaire par des agents d'encadrement de proximité. Les bureaux régionaux de LeTEC organisent aussi des moments de rencontre avec les agents d'accompagnement, en particulier lors de la rentrée scolaire et durant les périodes de congés. Suivant les besoins exprimés par les agents d'accompagnement, des formations spécifiques sont organisées soit en interne, soit à nouveau via l'École d'administration publique ou encore via des formateurs externes.

Vous le savez, Madame la Députée, avec les collègues du Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, nous sommes engagés dans un chantier qui avait été trop longtemps délaissé : celui de l'amélioration du transport scolaire et de la volonté de réduire les temps de trajet pour les enfants, singulièrement ceux fréquentant l'enseignement spécialisé. À cette fin, le Gouvernement wallon et celui de la Fédération Wallonie-Bruxelles ont validé une note d'orientation avec 14 pistes d'action pour améliorer le service de transport scolaire en le recentrant prioritairement sur les enfants fréquentant l'enseignement spécialisé et ceux qui répondent à la définition du droit au transport.

En termes de changements, cela implique un recentrage des missions. Vous m'interpellez régulièrement sur des situations locales, où les gens ont du mal à comprendre pourquoi le transport scolaire ne

les prend pas. À un moment donné, les moyens que nous avons doivent être concentrés à l'amélioration du service pour celles et ceux qui sont les plus fragiles et qui ont droit au transport.

Cette concentration des moyens que la Wallonie affecte à ce service – plus de 85 millions d'euros chaque année, c'est une politique considérable à l'échelle de la Wallonie – vise à réduire le temps de trajet et à améliorer l'accompagnement des enfants les plus vulnérables. C'est un choix politique clair du Gouvernement que d'investir dans ce service et d'en améliorer l'efficacité. Ces budgets sont chaque année en croissance. Les réformes induites par cette orientation – les 14 pistes – seront progressivement mises en œuvre au cours des prochaines rentrées scolaires. On veut toujours que cela aille plus vite que prévu, mais la complexité de ces dossiers nécessite aussi que l'on fasse pas à pas.

En ce qui concerne le transfert de personnel – l'une des 14 pistes, la volonté de recentrer sur un seul opérateur le service du transport scolaire –, je veux être très clair.

La première piste de travail validée par les Gouvernements wallon et de la Fédération vise à assurer une unité de gestion, puisque aujourd'hui, le transport est organisé par LeTEC, le droit au transport est géré par le SPW, de même que les 750 accompagnatrices et accompagnateurs. On peut dire « accompagnatrices » majoritairement, car le nombre d'hommes effectuant ce métier est ramené à portion congrue.

L'option prise est de regrouper l'ensemble des composantes de ce service de transport scolaire au sein du SPW MI pour gagner en cohérence et en efficacité. Quand un service est déjà extrêmement complexe à organiser et à gérer au quotidien, le fait d'avoir plusieurs lieux de décision, qui éparpillent, rend de l'inefficacité. Si l'on veut améliorer la situation, il faut regrouper.

L'option qui est prise aujourd'hui, c'est de recentrer ces missions au sein du SPW MI, où il y a déjà les 750 accompagnatrices, les équipes également qui gèrent le droit au transport et demain celles et ceux qui organiseront concrètement les marchés publics liés aux bus. Cela signifie qu'une partie des agents de LeTEC devront intégrer le SPW MI. Il est clair, pour répondre à votre question sur le personnel, que cela devra se faire avec la reprise intégrale des conditions de travail de ces personnes. L'organisation de ce transfert se fera également dans le cadre d'une concertation syndicale. C'est un engagement clair que je prends.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses à mes questions. Je ne nie évidemment pas la complexité du dossier. Il y a des choses à revoir dans le transport scolaire de manière

générale, mais derrière un dossier, derrière des procédures, il y a évidemment des personnes. Vous l'avez dit, il y a des enfants qui passent plusieurs heures par jour dans des bus.

Comme je vous l'ai déjà dit, Monsieur le Ministre, pour moi, on ne doit pas opposer les enfants fragiles aux autres enfants. Il est de notre devoir d'assurer un transport scolaire de qualité pour l'ensemble des enfants qui en ont besoin.

Ensuite, il y a le personnel – vous en avez parlé, vous m'avez un peu rassurée –, qui travaille dans des conditions difficiles, que ce soient les chauffeurs ou les accompagnateurs, avec des statuts parfois compliqués. Monsieur le Ministre, il est vraiment important que le message que vous venez de faire passer ici, vous le fassiez passer au niveau du personnel pour le rassurer. Le métier est compliqué. Je sais que les deux métiers sont en pénurie aussi, vu la complexité. Le message, plutôt positif en fin d'intervention, vous devriez le faire passer pour qu'ils puissent partir en vacances et se dire qu'ils auront une stabilité et des conditions de travail qui seront respectées.

Je compte sur vous pour faire attention à ces catégories de personnel dont nous avons vraiment besoin aujourd'hui et qui travaillent dans des conditions extrêmement compliquées. Derrière eux, évidemment, il y a les enfants, nos enfants, leur sécurité et je pense que c'est notre bien le plus cher.

(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 « les freins à l'intermodalité vélo-bus »**

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 « les freins à l'intermodalité vélo-bus ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, à l'heure où les modes de déplacements actifs sont préconisés, l'intermodalité a tout son sens. Les citoyens peuvent ainsi prendre leur vélo pour se rendre jusqu'à une gare, le déposer dans un parking sécurisé et prendre le train avant de terminer leur chemin grâce à un vélo partagé – vélos présents dans quelques gares de Wallonie. La SNCB dispose également de wagons

consacrés à l'intermodalité permettant aux cyclistes de voyager avec leur deux-roues.

Pour les usagers des TEC ou de LeTEC – je ne sais pas comment le dire –, cette intermodalité semble nettement plus compliquée. Il est en effet rare de trouver un parking pour vélos à proximité directe d'un arrêt de bus. Il est également difficilement envisageable de prendre son vélo dans le bus pour des raisons de sécurité et de place. Pour pallier ces freins à l'intermodalité entre les vélos et les bus, LeTEC avait lancé un projet pilote permettant aux usagers d'accrocher leur vélo à l'arrière du bus. Ce projet pilote a dû être arrêté, notamment en raison de la difficulté d'assigner un bus à une même ligne.

Quelles solutions pourraient être envisagées pour permettre aux cyclistes de prendre le bus ? Pouvez-vous m'en dire plus sur les freins rencontrés lors du projet pilote ? D'autres projets sont-ils envisagés pour permettre l'intermodalité vélo-bus ? Outre la possibilité d'équiper les bus en aménagements nécessaires pour le transport de vélos, est-il prévu d'installer des parkings sécurisés pour vélos aux abords des plus grands arrêts de bus ? Si tel est le cas, des arrêts sont-ils privilégiés pour l'accueil de ces aménagements ?

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, par sa Déclaration de politique régionale, le Gouvernement « veillera à la sécurisation et l'amélioration des cheminements piétons et cyclables vers les gares, mobipôles, mobipoints, et arrêts de bus, ainsi que l'installation d'équipements vélo sécurisés et mobiliers urbains aux abords de ceux-ci ».

Le projet pilote qui permettait aux clients du TEC de stocker leur vélo en soute ou de l'accrocher à l'arrière du bus a été jugé non satisfaisant à plusieurs égards :

- la diversité des équipements en fonction des bus ;
- l'équilibre à trouver avec les contraintes d'accessibilité, telles que les planchers bas, et les normes légales ;
- le peu d'utilisation de cette possibilité de la part des clients, qui a pu être constatée.

Aussi, pour répondre aux enjeux de l'intermodalité bus-vélo, LeTEC privilégie l'installation de parkings à vélos qualitatifs aux abords de certains arrêts. Cette situation existe déjà dans certains mobipôles. J'ai moi-même pu le constater à Nandrin, avec Mme Cassart-Mailleux. C'est un très bel équipement.

LeTEC travaille aujourd'hui à identifier les critères de sélection des arrêts à équiper, par exemple, l'offre en transport public, l'intensité de cette offre, la localisation et la présence de cheminements cyclables qui mènent à l'arrêt, de façon à être cohérent.

Pour faciliter l'installation de ces équipements, ce projet devrait aussi permettre la mise à disposition des communes d'un catalogue d'équipements de stationnement vélo, comme des arceaux, des auvents, des box fermés, et cetera. La procédure serait similaire à celle qui permet aujourd'hui aux communes d'installer des abribus pour les voyageurs.

Enfin, LeTEC souhaite aussi mieux visibiliser la complémentarité de son offre avec le vélo sur ses planificateurs d'itinéraires, en permettant de sélectionner ce mode de transport dans ceux disponibles en plus de ses bus et trams et de la marche à pied.

Enfin, je rajouterai, Monsieur le Député, sans vouloir faire de publicité spécifique pour une marque de vélos pliables en la matière, que des vélos de type Brompton sont totalement autorisés dans l'ensemble des transports en commun gérés par LeTEC, qu'il s'agisse de ses bus, de ses *busways*, de son métro ou encore de son tram liégeois.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Daye.

M. Maxime Daye (MR). – Merci pour la réponse complète, Monsieur le Ministre. Effectivement, tout le monde n'a pas les moyens d'acheter ces fameux vélos pliables qui pèsent quand même un petit peu de poids. Il est intéressant de voir que tout un travail est fait.

J'ai juste une parenthèse pour le *rebranding* voulu par la précédente majorité : il serait intéressant de savoir comment on doit prononcer LeTEC. Quand on parle des usagers, doit-on dire « les usagers LeTEC » ou « les usagers du LeTEC » ? Cela pourrait être sympa de leur demander.

Mme la Présidente. – Manifestement, c'est « du groupe LeTEC ».

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

**Question orale
de M. Olivier de Wasseige
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la propreté et le sentiment de sécurité à
bord du tram de Liège »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Wasseige à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la propreté et le sentiment de sécurité à bord du tram de Liège ».

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

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, alors que le tram de Liège constitue une réussite importante pour la mobilité wallonne, plusieurs retours de terrain font état d'une dégradation de la propreté et d'un sentiment d'insécurité à bord de certaines rames et aux abords de plusieurs stations. Des usagers et des conducteurs signalent régulièrement des déchets et des incivilités, ainsi que des situations impliquant des personnes dans un état second ou inconscientes à bord du tram.

Lors du Conseil communal de Liège, j'ai interpellé le bourgmestre sur cette situation. Celui-ci a indiqué qu'une coordination existait avec la police pour les enjeux de sécurité, tout en précisant que les questions relatives au fonctionnement quotidien du réseau et à la gestion à bord relevaient principalement du groupe LeTEC. Au-delà du confort des voyageurs, ces situations peuvent nuire à l'image du tram et à son acceptabilité comme transport public structurant.

Quel état des lieux LeTEC dresse-t-il actuellement concernant les incidents liés à la propreté et à la sécurité sur le réseau du tram liégeois ? Quelles mesures LeTEC met-il en œuvre afin de renforcer les contrôles et la présence d'agents à bord des rames et aux abords des stations afin de lutter contre les incivilités et de renforcer le sentiment de sécurité des usagers et des conducteurs ?

Une réflexion est-elle en cours au niveau régional afin d'adapter les moyens consacrés à la sécurisation et à la gestion des incivilités dans les transports publics structurants, tels que le tram de Liège ?

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 groupe LeTEC est une entreprise publique autonome dotée d'un organe d'administration où siègent les représentants des groupes politiques de ce Parlement. J'entends respecter cette autonomie de gestion. Néanmoins, comme vous m'interrogez sur le sujet, j'ai sollicité l'OTW qui m'apporte les éléments d'informations suivants.

Concernant la propreté, LeTEC organise régulièrement des contrôles à bord des rames ainsi que dans la zone de configuration, comprenant les stations et interstations, dont l'entretien est à charge de Tram'Ardent.

Sur base des constats réalisés par les équipes, la situation apparaît plutôt en amélioration depuis le début de l'année 2026. Le nombre de notifications de manquements adressées au prestataire pour des raisons de propreté a, en effet, sensiblement diminué : nous sommes passés de 31 constats de défaut de propreté sur sept mois en 2025 à six constats sur les quatre premiers mois de 2026. Cette évolution est d'autant plus

significative qu'aucune modification n'a été apportée ni à la fréquence des contrôles ni aux équipes chargées de ces vérifications.

Concernant la sécurité, la situation est plus sensible – LeTEC le reconnaît – et moins directement objectivable au travers d'indicateurs consolidés. LeTEC enregistre toutefois des remontées régulières d'incidents ou de situations problématiques – présence de personnes alcoolisées, bagarres, consommation ou présence de personnes sous l'emprise de stupéfiants, personnes sans domicile fixe et pickpockets.

Face à ces constats, LeTEC a activé des contacts avec la police de la ville de Liège dans le cadre d'une collaboration constructive. LeTEC a notamment demandé que certains trajets de patrouille policière en ville puissent être réalisés à bord des trams, afin de renforcer la présence dissuasive et de contribuer, autant que faire se peut, à réduire ce phénomène.

Je rappelle également, Monsieur le Député, que j'ai rencontré personnellement le procureur du Roi de Liège, en charge des dossiers de faits de violences en lien avec les transports publics, et qu'un protocole d'accord, en tout cas une forme de mode de fonctionnement, a été établi avec LeTEC pour s'assurer d'une remontée directe des incidents et de leur suivi en ce qui concerne les actes de violence liés à l'entreprise de transport public.

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

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse. C'est clair qu'il y a des problèmes de tous genres en termes de sécurité, vous les avez énumérés : l'alcool, les bagarres, les stupéfiants, les SDF et les pickpockets. Moi-même, lors du dernier conseil communal, après avoir justement posé cette question au bourgmestre en reprenant le tram, je peux vous dire qu'il y avait plusieurs personnes à bord qui n'étaient pas très à l'aise à 23 heures par rapport à cette insécurité, même s'il y a cette collaboration qu'il faut renforcer entre LeTEC et la police de Liège.

Pour revenir sur la propreté, je suis content d'apprendre qu'il y a une amélioration. Toutefois, comme vous l'avez dit, sur le nombre de dossiers, il faudrait peut-être regarder l'importance de ceux qui restent. Vous avez probablement vu comme moi, lorsque la presse a relaté mon intervention au conseil communal, qu'il y avait quelques photos particulièrement parlantes et qui poussent probablement certaines personnes à ne même pas monter dans le tram, à voir ce qui s'y trouve. Ce n'est peut-être pas sur le nombre qu'il faut uniquement travailler, mais c'est aussi sur la surveillance qui fait que l'on n'en arrive pas à des incivilités pareilles. Je vous passe les détails.

Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'avenir des lignes de bus Express du
groupe LeTEC »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir des lignes de bus Express du groupe LeTEC ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, lancé en 2020, le réseau de bus Express du TEC s'est progressivement imposé comme un complément important à l'offre de transports en commun en Wallonie. Avec plus de 30 lignes et plus de 4,5 millions de passagers en 2025, ces liaisons longue distance répondent à une demande croissante, notamment dans des zones peu desservies par le rail.

Les usagers soulignent plusieurs avantages : rapidité, confort, coût abordable et alternative crédible à la voiture individuelle. Ce réseau contribue également aux objectifs de mobilité durable et d'accessibilité des territoires. Certaines critiques sont toutefois régulièrement pointées, notamment une fréquence parfois insuffisante, une offre réduite en soirée ou encore l'accessibilité de certains arrêts situés le long d'axes autoroutiers. Dans ce contexte, qu'en est-il de l'avenir des lignes Express ? Sont-elles évoquées dans le nouveau contrat de service public ? Quel bilan le Gouvernement et/ou LeTEC tirent-ils du développement du réseau de bus Express depuis son lancement ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la DPR indique clairement ceci : « Afin de proposer des alternatives de mobilité efficaces et crédibles, le Gouvernement s'engage à renforcer l'offre de transport en commun et sa qualité, notamment vers les pôles d'emploi, zonings, grandes industries, centres-villes, aéroports ainsi qu'en soirée et les week-ends. Ce renforcement s'effectuera à partir du réseau retravaillé, en tenant compte notamment de la demande de transport, avec un type d'offre adapté aux taux de fréquentation et aux réalités de la ruralité. Ainsi, le déploiement des lignes Express s'inscrit dans une transformation plus large de l'offre de transport public en Wallonie, avec un objectif clair : proposer des liaisons rapides, lisibles et efficaces entre les principaux bassins de vie en complément de l'offre SNCB ».

Le contrat de service public révisé confirme cette orientation, je pense que c'est l'article 26 du contrat de service public qui le prévoit. Il reconnaît pleinement la place des lignes Express dans l'architecture du réseau, tout en prévoyant leur adaptation continue en fonction de l'usage réel et des besoins du territoire. L'objectif n'est pas de figer un réseau, mais de le faire évoluer de façon pragmatique.

Cette évolution repose sur deux grands principes. Premièrement, l'efficacité de l'offre : les moyens doivent être orientés vers les lignes qui rencontrent une demande avérée, avec la capacité d'ajuster ou de réorganiser celles qui ne trouvent pas leur public dans leur forme actuelle. Cette logique d'évaluation n'est pas ponctuelle, elle est structurelle et s'inscrit dans la manière dont l'offre est désormais pilotée et construite par l'opérateur de transport.

Deuxièmement, la complémentarité des modes : les lignes Express ont vocation à s'intégrer dans un système global. Cela implique une articulation renforcée avec le rail, tant en termes de tracés que de correspondances, afin d'éviter les incohérences et les doublons, et, ainsi, d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers et d'éviter une concurrence avec le train au risque de déforcer la desserte ferroviaire.

Dans ce cadre, les lignes Express sont intégrées dans une logique de réseau avec une approche qui privilégie l'impact global sur la mobilité plutôt qu'une logique d'offre segmentée, considérée isolément. On ne peut pas regarder une ligne uniquement en elle-même ; il faut analyser comment l'ensemble des lignes s'insèrent dans le réseau et en lien avec le réseau ferroviaire. C'est à l'aune de ce cadre que l'Opérateur de transport de Wallonie a la responsabilité d'évaluer et, le cas échéant, d'ajuster son offre de lignes Express.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses qui sont extrêmement rassurantes ; savoir que ces lignes Express sont bien l'un des objectifs imposés dans le contrat de service public ; faire évoluer le réseau pour qu'il soit efficace, avec des liaisons rapides, lisibles entre les bassins de vie ; et faire plus de connexions entre le train et le bus pour qu'il n'y ait pas de concurrence entre les deux. Ces objectifs me paraissent de bon sens et en accord avec la Déclaration de politique régionale. C'est parfait.

Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le terminus Place Ferrer lors des jours de
rencontre au Standard de Liège »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le terminus Place Ferrer lors des jours de rencontre au Standard de Liège ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, au Standard de Liège, une mesure prévoit que, une heure et demie avant le début d'un match, le tram ne desserve plus la station « Standard » pour des raisons de sécurité et de gestion des flux de supporters, en concertation avec les autorités compétentes. Le terminus est alors reporté à la station « Place Ferrer », située rue Ernest Solvay, tandis que celui des bus est déplacé à l'arrêt « Modeleurs ». Concrètement, cela oblige les supporters à parcourir encore près d'un kilomètre à pied pour rejoindre le stade.

Cette situation peut paraître paradoxale, alors même qu'une politique de transfert modal est encouragée, notamment via le partenariat entre le Standard et LeTEC permettant aux supporters d'utiliser les transports en commun les jours de match moyennant un supplément de 3 euros sur le prix du billet. Ce type d'initiative vise pourtant à réduire l'usage de la voiture, à améliorer la sécurité routière et à limiter la congestion aux abords du stade. Les motifs de sécurité sont régulièrement avancés pour justifier cette organisation. Toutefois, comme dans d'autres championnats, notamment en France ou en Allemagne, les supporters adresses sont encadrés via le système du « combi-car », qui impose un déplacement organisé jusqu'au stade hôte.

Comment expliquez-vous cette apparente contradiction entre les objectifs de transfert modal et les restrictions imposées à la desserte du stade par les transports en commun ? Une réflexion est-elle en cours avec la Ville de Liège, LeTEC et les autorités de police afin d'améliorer l'accessibilité du stade en tram les jours de match tout en garantissant la sécurité ? La Région entend-elle adresser un message clair aux autorités locales afin de favoriser davantage l'usage des transports en commun lors des événements sportifs ?

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 met en évidence une tension apparente entre deux objectifs que nous partageons pleinement : d'une part, encourager le recours aux transports en commun lors des événements sportifs, et, d'autre part, garantir la sécurité et la bonne gestion des flux aux abords des infrastructures sportives qui les accueillent. S'agissant d'une question relevant de l'autonomie de gestion de l'OTW, j'ai sollicité l'entreprise publique qui m'apporte les éléments de réponse suivants.

L'organisation particulière les jours de match du Standard n'est pas le fruit d'un choix isolé, mais résulte d'une concertation étroite entre la Ville de Liège, les services de police et l'Opérateur de transport de Wallonie. Lors de la phase de conception du tram, il est en effet rapidement apparu qu'une exploitation à l'intérieur du périmètre de sécurité défini autour du stade poserait des difficultés majeures, tant en termes de sécurité que de régularité du service.

Concrètement, en phase d'avant-match, les abords immédiats du stade sont fortement occupés par des concentrations importantes de supporters, rendant difficile une circulation fluide et sûre du tram. En après-match, la densité des flux et les risques de tensions entre groupes de supporters peuvent également compromettre l'exploitation normale du réseau.

Dans ce contexte, le report temporaire du terminus à l'arrêt « Place Ferrer » répond à un objectif précis : assurer une exploitation fiable et sécurisée du tram tout en permettant l'évacuation progressive des flux de supporters. La distance à parcourir à pied n'est pas uniquement une contrainte : elle joue aussi un rôle de régulation en étalant les mouvements de foule, ce qui améliore les conditions d'embarquement et la sécurité globale aux alentours du stade.

Ce type d'organisation n'est d'ailleurs pas spécifique à Liège et au Standard. Dans de nombreux réseaux européens, les stades sont volontairement positionnés à distance, précisément pour éviter la concentration excessive de voyageurs au pied des infrastructures sportives.

Cela étant dit, vous avez raison de souligner l'importance de maintenir une politique ambitieuse de transfert modal. Le dispositif mis en place au Standard ne remet pas en cause cet objectif. Au contraire, il vise à garantir que le recours aux transports en commun reste fiable, sécurisé et attractif, condition indispensable à son succès.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je vous remercie pour votre réponse. Vous avez raison, la sécurité, c'est primordial. Sur papier, je comprends l'argumentaire. Je reste toutefois étonnée. À Liège, on a la chance d'avoir une super infrastructure, avec un tram qui arrive jusqu'au stade. Il y a d'ailleurs un arrêt qui

s'appelle « Standard ». Le fait que les jours de match, on ne puisse plus accéder à cet arrêt-là, c'est tout de même un peu du surréalisme à la Belge.

Je suis assez supportrice de football, et je suis déjà allée dans beaucoup de stades en Europe. À Marseille ou à Strasbourg, le tram arrive juste tout près du stade et cela ne pose aucun problème. Je suis donc assez étonnée qu'à Liège, on ne sache pas trouver des solutions de sécurité qui permettent d'amener les supporters jusqu'au stade. La situation actuelle leur impose de parcourir les dernières centaines de mètres à pied, alors que l'on essaie de prôner la mobilité active et la mobilité en commun. Je trouve cela assez paradoxal, même si, je le répète, je comprends votre argumentaire. Je ne comprends toutefois pas que l'on n'arrive pas à trouver d'autres solutions. Je continuerai à creuser la question.

**Interpellation
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les mesures entreprises afin de lutter
contre le blues des élus locaux »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mesures entreprises afin de lutter contre le blues des élus locaux ».

MM. J.-P. Bastin, Hazée, Mugemangango et Mme Cassart-Mailleux se joignent à l'interpellation.

La parole est à Mme Hanus pour développer son interpellation.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, en février dernier, nous avons eu ici, en commission, un premier échange sur cette thématique importante qu'est le blues des élus locaux. Celui-ci se caractérise par des démissions en cascade des élus locaux, qu'il s'agisse d'échevins ou de bourgmestres, et l'essoufflement plus général de nos mandataires locaux. Cette situation prend place alors que le niveau de pouvoir local est un niveau d'expression démocratique mis en tension singulière par des difficultés rencontrées dans l'exercice de la fonction et dans le recrutement de candidats sur les listes électorales. C'est un paradoxe constaté, puisqu'il s'agit en réalité d'un niveau de pouvoir pour lequel les citoyens accordent un niveau de confiance élevé. C'est la raison pour laquelle nous vous interpellons aujourd'hui.

Notre précédent échange s'était inspiré des travaux menés par l'Union des villes et communes de Wallonie, qui continuent par ailleurs de nous inspirer aujourd'hui.

Lors de nos échanges en février dernier, vous avez reconnu, Monsieur le Ministre, l'ampleur du phénomène ainsi que son impact sur la vitalité démocratique locale. Plusieurs pistes ont été évoquées à l'époque, à savoir des mesures de simplification administrative, des réformes au niveau des mécanismes de tutelle, un dialogue continu avec l'Union des villes et communes de Wallonie, un travail mené avec le Fédéral sur la possible correctionnalisation de certains délits d'expression, et enfin, un soutien au Réseau des élus locales de Wallonie, qui sera inauguré lundi prochain.

Le but poursuivi par l'interpellation que nous mettons aujourd'hui à l'ordre du jour, c'est le suivi des objectifs et des engagements concrets que vous aviez mentionnés en février dernier.

Tout d'abord, vous aviez indiqué que votre cabinet maintenait un dialogue régulier avec l'Union des villes et communes de Wallonie sur ce sujet important qu'est le blues des élus locaux. Pouvez-vous nous tenir informés des réunions éventuelles qui se seraient tenues entre votre cabinet et l'UVCW depuis février dernier ? Quels constats particuliers auraient été mis sur la table depuis lors ? En corollaire, quelles mesures opérationnelles complémentaires seraient maintenant sur la table ?

Également dans le cadre des discussions, nous avons abordé la possible création d'un guichet régional d'accompagnement pour les élus locaux comme piste concrète afin d'aider ces derniers dans l'exercice de leurs fonctions, pour orienter les élus confrontés à des menaces ou des situations de cyberharcèlement. L'objectif serait d'avoir un accompagnement dans des questions juridiques auxquelles nos élus peuvent être confrontés, des questions liées à la surcharge émotionnelle ou encore des formations spécifiques pour eux.

Vous aviez mentionné à l'époque que vous n'étiez pas forcément fermé à cette idée de guichet régional d'accompagnement, sans toutefois apporter d'éléments précis sur l'implémentation d'un tel dispositif.

Un tel guichet est-il envisagé ou envisageable au niveau du Gouvernement ? Si oui, quel serait le calendrier ? Quels seraient les partenaires potentiels ? Sous quelle forme ce type de dispositif pourrait-il être envisagé ? Dans la négative, quelles sont les éventuelles alternatives que vous souhaiteriez mettre sur la table comme points d'appui accessibles et identifiés à disposition de nos élus locaux ?

Troisièmement, c'est la question de la protection juridique et assurantielle des élus locaux. Nos mandataires, aussi au niveau local, peuvent être la cible à la fois de menaces, d'attaques personnelles, de procédures abusives ou parfois même de campagnes de dénigrement, malheureusement. Renforcer l'accompagnement juridique des élus locaux avec les

communes, l'Union des villes ou les assureurs des pouvoirs locaux semble être une voie à suivre. S'agit-il d'une voie que vous souhaitez soutenir ?

Quatrièmement, en termes de cybersexisme et de violences spécifiques visant les femmes mandataires, je l'ai dit tout à l'heure, le Réseau des élues locales au niveau wallon sera inauguré lundi prochain, inauguration à laquelle je participerai volontiers. Nous avons salué l'initiative lorsque cela a été annoncé.

Il y a eu cette enquête lancée auprès des mandataires locales. Dispose-t-on déjà de ses premières conclusions ? Dans ce cadre, les formations ou actions de mentorat qui avaient été mentionnées comme pistes concrètes d'accompagnement des mandataires féminines sont-elles des solutions envisagées, retenues, planifiées ? Il y avait votre volonté de soutenir budgétairement l'initiative. Les budgets alloués à cet égard sont-ils en voie d'être pérennisés et/ou amplifiés ?

Au-delà de la réponse pénale que vous aviez mentionnée en février dernier – en lien direct avec le niveau de pouvoir fédéral –, la Région wallonne pourrait également amener une intention d'impulsion, de prévention et d'accompagnement des mandataires. Dans ce cadre, des collaborations avec, par exemple, des zones de police, des services d'aide aux victimes, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes ou d'autres structures spécialisées pour mieux accompagner les éventuelles victimes de menaces, de cyberhaine ou de cybersexisme sont-elles envisagées, pour un renforcement des collaborations entre la Région, les autorités et les services que je viens de citer ?

Le blues des mandataires, comme je le disais en introduction de cette interpellation, est une question importante pour notre démocratie locale, mais également pour l'attractivité du mandat public. Nous devons soutenir une vraie capacité de nos communes et de nos CPAS à attirer différents profils de candidats, qu'il s'agisse de femmes, de jeunes, de travailleurs ou de citoyens, avec des parcours diversifiés.

Dans ce cadre, quel plan d'action concret le Gouvernement entend-il mettre en œuvre pour soutenir cette question fondamentale ?

M. le Président. – La parole est à M. Bastin qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, tout d'abord, je voudrais remercier Mme Hanus pour le dépôt de cette interpellation. S'il y a un sujet qui transcende les clivages entre majorité et minorité, c'est bien celui de la vivacité démocratique de nos différentes communes afin de s'assurer que nos différents mandataires puissent y trouver un écosystème – si je puis dire – épanouissant et non exténuant.

Or, on constate depuis un certain nombre d'années des démissions qui arrivent parfois en cours de mandat, avec un taux qui semble en augmentation, ce qui traduit un système qui pourrait être un peu détérioré.

Je ne peux pas retirer la violence que nous pouvons nous infliger entre nous – mandataires locaux ou hommes et femmes politiques –, comme lors des débats au conseil communal, à l'occasion desquels il y a une violence intrinsèque, où parfois l'on se plaint – à juste titre – de la violence générale. Pourtant, nous nous infligeons aussi des débats qui peuvent être parfois particulièrement vifs. Néanmoins, indépendamment de cet élément qui peut parfois nous amener à une certaine introspection générale, il faut se rendre compte que l'ensemble du système est mis sous pression.

L'Union des villes et communes, lors de la précédente mandature – le président de la Commission en est bien conscient, puisqu'il présidait l'Union des villes et communes, à ce moment-là –, était au pic de l'ensemble des crises que les différents mandataires locaux avaient dû suivre de manière très pragmatique auprès des différents concitoyens. Ces mandataires sortaient littéralement épuisés de ces différentes gestions de crise. Beaucoup avaient décidé de jeter le gant ou de se dire qu'ils ne feront plus jamais cela à l'issue de leur mandat.

Monsieur le Ministre, comment avez-vous pu aborder, accompagner l'ensemble de cet écosystème ? On a vu qu'il y avait différentes initiatives, j'en veux pour preuve que ce lundi 8 juin, il y aura tout un volet concernant les mandataires femmes avec des spécificités, notamment le cyberharcèlement. Ce dernier, s'il est général, a quand même une prégnance d'autant plus marquée si l'on est du sexe féminin. Il faut se rendre compte que, aujourd'hui, seules 20 % de femmes sont bourgmestres. Si l'évolution est positive par rapport aux nombres du passé, nous n'en sommes pas encore du tout à une représentation équitable reflétant la société actuelle.

Il y a également les différentes pressions financières auxquelles les communes ne font pas exception. Parfois, les mandataires sont un peu entre le marteau et l'enclume, avec des difficultés pour boucler les budgets. Une lettre qui arrive au service des finances et qui peut déterminer si votre compte sera en boni ou en mali, et ce, indépendamment de la qualité de votre gestion, à savoir simplement la cotisation de responsabilisation pour les pensions pour souvent des agissements de mandataires précédents qui avaient nommé beaucoup de personnes par le passé, sans qu'il y ait pour autant de réserve financière directement allouée.

Je tiens à souligner le fait que vous avez essayé de réduire l'incertitude, notamment dans le cadre du projet du FERI. Désormais, chaque commune a une lisibilité de ce qu'elle va avoir durant les cinq prochaines années en termes de budget extraordinaire, et pourra voir

comment l'allouer à des budgets ordinaires en fonction des choix qui peuvent être faits d'un côté ou de l'autre.

Je voudrais vous demander, comme ma collègue : quels sont les éléments de dialogue que vous avez, notamment avec l'Union des villes et communes ? Qui est le partenaire privilégié des mandataires locaux, et ce, dans les différentes communes ?

M. le Président. – La parole est à M. Hazée qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je remercie Mme Hanus pour le dépôt de cette interpellation, qui permet de faire le point plusieurs mois après un précédent échange pour lequel l'ensemble des groupes avaient déjà pris part à la discussion. Cela témoigne du caractère transversal et partagé de l'enjeu, ainsi que de sa réalité, même si d'autres professions ont également un blues croissant face aux mesures des gouvernements. Pensons, par exemple, aux enseignants et enseignantes qui ont spécialement le blues pour le moment.

Pour en revenir au débat, Mme Hanus a évoqué à nouveau plusieurs enjeux que nous voulons partager avec elle. Nous pensons tout d'abord à l'enjeu de l'égalité entre les hommes et les femmes, avec ses promesses et ses réalisations en cours pour ce qui concerne le réseau des élus locaux. Nous pensons aussi à l'enjeu de la prévention et de l'accompagnement, avec cette suggestion du guichet. Nous sommes intéressés d'entendre le ministre pour voir si cette idée a pu progresser. Il y a également la question de la simplification, même si les gouvernements compliquent parfois aussi la vie d'une série de publics.

Sur la protection juridique, j'aurais envie de mettre un bémol ou d'apporter une nuance. Lorsque, par exemple, nous avons des mandataires qui viennent lancer des procédures-bâillons de manière totalement outrancière et abusive, je ne les imagine pas être bénéficiaires d'une protection particulière de la commune dans ces actions manifestement problématiques.

J'ai envie de partager également le point de M. Bastin relativement à la violence politique. Même si je suis assez ouvert à une introspection générale, il y a aussi des introspections qui peuvent être plus ciblées quant à la polarisation du débat et à des forces manifestement outrancières qui peuvent exister dans un certain nombre de lieux, parfois même assez déliants.

Un autre point est l'enjeu du financement. Nous n'allons pas le régler à travers cette interpellation, mais, lorsqu'il y a des déficiences opérés par les pouvoirs – fédéraux, communautaires ou régionaux –, cela pèse aussi sur le contexte dans lequel nos élus locaux doivent exercer leur travail.

J'ai envie d'ajouter un élément, que je n'avais d'ailleurs pas pointé lors de nos échanges précédents, parce que j'ai le sentiment qu'il y a une espèce d'accroissement des difficultés dans le rapport entre majorité et minorité dans certaines communes – je suis extrêmement nuancé, il ne s'agit pas du tout d'un mouvement généralisé –, où il y a tout de même une forme de « guérilla » pour empêcher certaines discussions d'être inscrites à l'ordre du jour ou certaines motions. J'ai en tête, par exemple, certaines communes qui ont jugé comme irrecevables des motions portant sur les visites domiciliaires, qui ont un caractère profondément ancré dans les communes. On peut aimer ou pas la discussion, ce n'est pas la question ici et je n'aborde pas le fond. Un grand nombre de communes ont eu ce débat dans un sens ou dans l'autre.

Puis, on a des communes où cela ferraille pour empêcher ces discussions, c'est regrettable. On a parfois des attitudes aussi sur des retraits de points. Bien sûr, le ministre peut être interrogé par recours ou même par question parlementaire et il l'est fréquemment, mais je voulais aussi attirer son attention de manière plus générique sur cet enjeu. C'est aussi la question des PV de collègue, qui font parfois l'objet d'une durée d'attente absolument invraisemblable. On n'imagine pas que le collègue n'ait pas finalisé ces procès-verbaux sans attendre les délais – de parfois plusieurs mois – dans lesquels ils sont mis à la disposition de la minorité. Ce sont des points, à mon avis, qui peuvent évoluer positivement. À nouveau, je précise que c'est une situation dans certaines communes et je ne vais pas m'amuser ici à citer des cas ; je veux plutôt attirer l'attention sur la préoccupation générique.

M. le Président. – La parole est à M. Mugemangango qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, merci à Mme Hanus d'avoir abordé cette question importante. Elle a complètement raison et tout le monde l'a dit : les constats sont évidents.

Une enquête de l'Union des villes et communes, en 2023, portant sur près de 500 mandataires, a mis en évidence des agressions physiques, des insultes verbales, des menaces, sur les réseaux sociaux ou même en direct. Toutes les femmes et tous les hommes qui dirigent les communes de Wallonie et du pays sont confrontés à ce genre de problème.

Il y a d'ailleurs eu aussi une émission *#Investigation* de la RTBF, qui a fait état de beaucoup de difficultés. On constate que, par exemple, 10 % des mandataires locaux concernés par la direction d'une commune ont démissionné, lors de la précédente législature, avant même la moitié de leur mandat. On voit donc à quel point c'est compliqué. C'est une question sur laquelle on doit s'interroger.

Ensuite, comme M. Hazée l'a souligné, il pourrait y avoir une portée plus générale à ce débat, parce que toutes les personnes dont le travail met en contact très régulièrement avec la population – que ce soit les enseignants ou les personnels de soins de santé – sont en butte soit à des déceptions pour eux-mêmes, soit pour les populations concernées. Elles sont parfois confrontées à des actes condamnables ou déplacés.

Pour revenir à la question des élus locaux et ne pas répéter ce qui a déjà été dit, il y a un point particulier que je voudrais souligner, c'est qu'ils sont dans une situation très compliquée parce qu'ils doivent assumer des conséquences de décisions qu'ils ne prennent pas eux-mêmes. Que ce soit au niveau de la Région ou au niveau fédéral, on peut revenir sur les questions de financement, sur les questions budgétaires que les communes affrontent. Ce sont ces bourgmestres qui doivent annoncer, à la fin d'un service, l'apparition de nouvelles taxes, de restrictions, et qui sont confrontés au mécontentement de la population. Y a-t-il une réflexion par rapport aux conséquences que les décisions prises à certains niveaux de pouvoir ont sur les élus locaux qui doivent annoncer ou prendre des mesures ressenties négativement par une partie de la population ?

M. le Président. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, je vous remercie d'avoir permis le débat aujourd'hui et de parler de ce souci important. C'est un constat que la plupart des élus locaux partagent. Nous avons déjà eu ce débat au mois de février. À bien des égards, l'interpellation qui nous revient aujourd'hui reprend les mêmes constats, inquiétudes et demandes qu'en février.

Le vrai constat, c'est le malaise des mandataires locaux qui est réel et profond : surcharge administrative, complexité des normes, difficulté de concilier le mandat avec la vie professionnelle et la vie privée, exposition croissante aux incivilités et menaces, cyberhaine et cybersexisme. Soyons clairs, on ne conteste en rien ce diagnostic, nous l'avions déjà dit en février. Ceci touche directement à l'attractivité du mandat local, à la capacité de recruter de nouveaux profils et au fond, à la vitalité même de notre démocratie communale. Vous savez comme moi que le niveau de pouvoir le plus proche des citoyens, ce sont les communes.

Précisément parce que le constat est partagé sur cet inventaire des difficultés, il faut avancer sur des solutions concrètes. C'est le travail que je suis en train de réaliser. Que ce soit une grande ville comme Namur ou une plus petite – je ne sais pas combien vous avez d'habitants dans votre commune, chez moi c'est 3 000 –, on a les mêmes problèmes.

(Réaction d'un intervenant)

Il faut arriver à organiser les choses pour arriver à des solutions concrètes.

Nous saluons l'initiative déjà annoncée, notamment avec le soutien des réseaux des élus locaux de Wallonie, le travail engagé par l'Union des villes et communes de Wallonie et les échanges déjà noués avec les autorités judiciaires, mais la question posée aujourd'hui reste entière : comment passe-t-on du constat partagé à un dispositif lisible par le terrain ?

Concernant l'accompagnement des mandataires, confirmez-vous votre volonté de mettre en place un point d'appui clairement identifiable – que l'on appellerait guichet, cellule de référence ou portail d'orientation – afin qu'un élu confronté à une menace ou un épisode de cyberharcèlement sache immédiatement à qui s'adresser ?

Sur la dimension répressive de la protection des élus, pouvez-vous nous dire comment votre administration entend traiter les signalements ou les informations dont elle pourrait avoir connaissance dans le cadre de la tutelle des pouvoirs locaux ? Lorsque, à l'occasion d'un dossier, d'un contrôle, d'un recours ou d'un échange avec les communes, des faits potentiellement constitutifs d'infractions apparaissent – menaces, harcèlement, intimidations, cyberviolence, pression –, existe-t-il un protocole clair de signalement ? Surtout, envisagez-vous, dans les cas les plus graves, un mécanisme de transmission systématique vers le parquet ?

Concernant la prévention et les conditions d'exercice de mandat, nous restons convaincus qu'il faut aussi réduire la lourdeur quotidienne. Pourriez-vous nous rappeler les chantiers de simplification administrative et de modernisation des outils qui sont les vôtres ? Le Gouvernement ne reste pas les bras croisés, mais l'objectif, c'est que vous travailliez de votre côté et nous du nôtre sur base d'expériences de terrain, puis que l'on avance avec des solutions concrètes.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames et Messieurs les Députés, merci à chacune et chacun pour vos questionnements qui se recourent globalement. Des questions plus particulières ont été posées, mais je vous renverrai vers d'autres formes de questionnement – par écrit ou une future question orale – pour avoir davantage de précisions, notamment sur les éléments faits en intervention.

Plusieurs initiatives ont déjà été engagées afin de mieux appréhender le phénomène du blues des mandataires locaux et surtout les façons d'y répondre. J'entends que certains se plaignent de l'attitude qu'une majorité peut quelquefois avoir par rapport à la

minorité. Je constate aussi, comme ministre des Pouvoirs locaux interpellé par les mandataires locaux de tous bords, que c'est quelquefois le contraire : ceux qui ont perdu les élections ne digèrent pas leur défaite électorale et harcèlent le collègue communal en place.

Le signal que j'essaie de donner au travers de mes interventions dans le cadre de la tutelle, ce sont en général des éléments d'apaisement. Je rappelle que le respect et le serment que prêtent les élus locaux doivent être respectés. Un conseil communal, ce n'est pas le Far West, la loi de la jungle ne doit pas s'appliquer. Je vois que certains réagissent à mes propos, mais il y a même des communes où je dois envoyer des agents du SPW IAS en mission secrète ou de façon fortement discrète, pour me faire des rapports sur la façon dont se déroulent les réunions des conseils communaux. Cela ne va pas. Chacun doit balayer devant sa porte, aucune formation politique ne peut donner la leçon à une autre. Les excès et les abus sont le fait de quelques individus, mais ils peuvent, à certains endroits, pourrir la situation locale. Je le dénonce. Les réseaux sociaux sont devenus une forme de terrain de jeu où tout est permis, où l'on règle ses comptes à distance derrière un ordinateur. C'est très facile. On lance des accusations contre les uns et les autres. Ce n'est pas cela, le débat démocratique.

J'ai souhaité appréhender globalement cet enjeu, en travaillant avec le représentant des villes et communes. C'est donc l'Union des villes et communes qui est le partenaire de mes services en la matière. Mes équipes et celles de l'administration entretiennent des contacts réguliers – plus que des contacts – sur de nombreuses thématiques, et celle des leviers sur lesquels nous pouvons nous appuyer pour faire face à ces situations inacceptables, à ces dérives qui entraînent in fine une démotivation des élus locaux. Vous connaissez l'adage : quand les députés sont partis...

En la matière, avec l'Union des villes et communes, différents colloques et réflexions portant sur la charge pesant sur les mandataires et les difficultés auxquelles ils peuvent être confrontés ont eu lieu. Avec l'Union des villes et communes, la volonté manifeste et partagée est d'arriver à établir plusieurs propositions et pistes d'action très concrètes.

À ce stade, nous n'en sommes pas encore au niveau de la finalisation. Les échanges ont lieu aujourd'hui. C'est quelque chose qui prend du temps, parce que c'est un sujet sensible. Je ne souhaite pas non plus complexifier la vie des mandataires locaux qui est déjà fort exigeante sur plein d'aspects.

En particulier, Madame Hanus, vous m'interrogez sur l'éventuelle création d'un guichet régional d'accompagnement des mandataires locaux. Comme je l'ai déjà indiqué, je ne ferme pas la porte à cette idée ni à toute autre idée positive. Toute suggestion, idée ou proposition mérite d'être examinée avec attention, afin

de définir clairement les objectifs et d'éviter de tomber dans un excès contre-productif.

Le travail entrepris avec l'Union des villes et communes de façon transpartisane – je m'en réjouis – devra permettre de rassembler toutes les idées utiles qui émergent, d'en faire une analyse d'impacts, et in fine, d'identifier celles qui seront prioritairement mises en œuvre.

S'agissant plus particulièrement des violences et du cybersexisme visant les femmes mandataires, je tiens à rappeler l'importance de l'initiative de la mise en place du Réseau des élues locales de Wallonie. Elle a été prise par mon collègue Yves Coppieters et je la soutiens.

Son colloque inaugural se tiendra ce 8 juin. Cet événement constituera un moment d'échanges, de partage d'expériences, de mobilisation, afin de renforcer la place des élues dans la démocratie locale. Les résultats de l'enquête menée par l'Union des villes et communes de Wallonie auprès de ces élues locales y seront présentés. Plusieurs ateliers concrets seront également proposés, notamment sur les réseaux sociaux et le cyberharcèlement. Je tiens aussi à dire, puisque certains m'ont interrogé sur ces éléments, que, dès qu'un signalement suffisamment solide est porté à ma connaissance, je n'hésite jamais à demander à mon administration de transmettre les faits au parquet.

Bien entendu, le Réseau des élues locales a pour vocation de nourrir les politiques régionales et d'orienter les actions futures en faveur de l'engagement des femmes en politique locale. Je pense que nous partageons tous cet objectif. Je serai donc extrêmement attentif à ce qui ressortira des travaux et des propositions fournies par ce réseau, que je soutiens pleinement. Afin d'en permettre le lancement et l'encadrement, un soutien de 30 000 euros a été mobilisé. Pour ce qui concerne un soutien structurel ou pérenne, je vous suggère d'adresser vos questions au ministre Coppieters, puisque nous avons décidé que ce soit lui qui porte cette initiative. Il est évident que c'est un sujet qui dépasse un seul ministre, mais, à un moment donné, il faut bien sortir les sous de quelque part. L'initiative revient ainsi à Yves Coppieters en termes de financement, ce que je souligne.

Plus largement, la lutte contre le blues des mandataires ne se résume pas à une seule mesure. Elle appelle un travail continu d'écoute et d'accompagnement, mais aussi de simplification des conditions d'exercice du mandat local, auquel je m'attelle concrètement au travers des différentes initiatives engagées. Bien sûr, le travail qui est mené aujourd'hui avec l'Union des villes et communes de Wallonie, ainsi que les différents chantiers et concertations qui sont entrepris, notamment – mais pas exclusivement – au travers du Réseau des élues locales, n'empêchent pas que des initiatives parlementaires soient également prises, y compris de façon

transparente. Je pense que je l'ai dit en réponse à une précédente question parlementaire. Je pense que c'est un sujet qui dépasse les clivages de majorité et d'opposition. Dès lors, si, à un moment donné, des propositions sont portées de façon consensuelle par les différentes familles politiques, je suis évidemment prêt à rentrer dans le débat et à déterminer celles qui peuvent être exécutées. Cependant, vous aurez compris que le travail que je mène prioritairement avec mes services est un travail avec les représentants des mandataires locaux, à savoir l'Union des villes et communes de Wallonie.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les éléments que vous apportez en réponse à une partie des questions que j'ai posées dans le cadre de cette interpellation.

Madame Cassart-Mailleux, effectivement, entre février et aujourd'hui, les constats et le diagnostic en matière de blues des élus sont malheureusement identiques. On voit que ce niveau de pouvoir est mis en tension par la difficulté de l'exercice des mandats, qu'il s'agisse des échevins ou des bourgmestres, avec les démissions en cascade que l'on a vues au cours des derniers mois et des dernières années. Cela a d'ailleurs fait l'objet – cela a été dit tout à l'heure – d'études spécialisées, singulièrement par l'Union des villes et communes de Wallonie.

Sur la main qui est tendue ici, pour notre part, on a une proposition de résolution qui est en cours d'évolution par rapport à nos échanges et aux éléments que l'on reçoit au fur et à mesure des mois. On réfléchira sans doute, à la rentrée, à la déposer pour ouvrir un travail. Celui-ci pourrait être consensuel, puisqu'on sent ici une volonté unanime des différents groupes de faire évoluer le sujet avec des avancées concrètes.

En ce qui concerne plus spécifiquement le guichet – que l'on peut aussi appeler portail ou cellule, comme Mme Cassart-Mailleux l'indiquait tout à l'heure, mais peu importe la dénomination choisie –, son utilité en termes de signalements, mais aussi de prévention et d'accompagnement pour les mandataires locaux, semble être une voie à suivre ou, du moins, à instruire pour aider nos mandataires qui se retrouveraient en difficulté.

Je ne sais pas où j'en suis pour le temps de parole, Monsieur le Président. Je sais que vous êtes très à cheval là-dessus, à juste titre.

M. le Président. – Il vous reste une minute.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je vais maintenant m'attarder sur mes focus les plus importants. Le réseau qui va être inauguré lundi est une initiative importante et nous serons au rendez-vous pour accompagner ce lancement. Je n'ai toutefois malheureusement pas eu d'éléments de réponse sur les aspects concernant la

protection juridique et assurantielle. Je me permets quand même de le répéter : cela me semble être un élément important, mais qui pourrait être débattu dans le cadre d'une résolution future.

Dans le cadre de l'échange, deux éléments sont ressortis de manière importante de la part de nombre de collègues. D'abord, il y a la question du financement des communes et la pression financière dont elles sont particulièrement victimes ces dernières années et ces derniers mois. Il y a là un point d'attention majeur qui reste transversal.

Aussi retenu mon attention la question de la tension majorité-opposition. Parmi les éléments nouveaux constatés, ces derniers mois, nous avons suivi des cas particuliers de communes où les situations de démocratie locale posent question. J'espère que l'on aura des pistes d'apaisement pour accompagner au mieux nos mandataires, qu'ils soient dans la majorité ou dans la minorité, pour qu'ils effectuent leur travail de manière pérenne, et surtout sereine.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les différents éléments de réponse, et notamment l'appel du pied à une initiative parlementaire que nous prenons et que je prends au vol. En effet, comment fait-on pour essayer de réfléchir ensemble aux conditions de la réussite ? Même le terme de « blues » des mandataires, qui avait tout à fait son sens au lendemain des différentes gestions de crise, il faudrait essayer de le tourner de manière un peu plus positive. Comment travailler ensemble, majorité et minorité, de manière transparente et transclivage ?

Il y a différents éléments. La pression financière en est un, la pression climatique en est un autre. Les mandataires sont de garde 24 heures sur 24, sept jours sur sept, sans savoir véritablement quand les intempéries vont tomber. La question de la responsabilité en est encore un. Il y a la question, également, de la pression médiatique. Avec les journalistes et les journaux, ce n'est déjà parfois pas toujours simple, mais il y a au moins une déontologie. Maintenant, avec les réseaux sociaux, on est dans l'immédiateté.

Bien sûr, il y a de la pression entre majorité et minorité ; à l'intérieur des groupes, il peut aussi y avoir beaucoup de pression et de tensions. Comment essayer de faire en sorte qu'il y ait toujours un pluralisme des listes ? Dans beaucoup de communes, on constate de plus en plus une diminution du nombre de listes, voire parfois une seule liste pour une commune, ce qui témoigne d'un affaiblissement de la démocratie au sein des différentes communes. Le travail doit toujours être recommencé, mais on peut ici, au sein de cette Commission, faire un groupe de travail sur les

conditions de la réussite pour s'engager et s'épanouir dans un mandat local.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie également le ministre, ainsi que les unes et les uns pour cet échange. Vous avez fait un rapport d'étape sur vos contacts et le travail en cours avec l'Union des villes et communes. Cela me paraît tout à fait opportun. En plein respect avec l'UVCW et sans être désobligeant, veuillez bien à prendre en compte aussi le regard de la minorité. De manière presque logique, c'est un point de vue qui peut parfois être minoré.

Vous avez évoqué le Far West que ne peut pas être l'enceinte communale, et le débat démocratique communal au sens plus large. Nous partageons pleinement ce rappel. Il y a un cadre légal et il y a aussi, au-delà de ce qui est écrit explicitement dans le code, un cadre de principes démocratiques plus large qui doit s'imposer. Je peux tout à fait entendre qu'il y ait, à côté des illustrations que j'ai prises, où la minorité peut être mise à mal dans sa capacité d'expression, des cas d'excès dans le chef d'anciennes majorités – si j'ai bien compris le décodage. Il faut pouvoir également les tempérer. Vous avez un rôle important comme juge de paix : un recours par rapport à des éclaircissements dans des questions parlementaires, éventuellement force d'initiative et décrétable.

Troisièmement, vous avez ouvert la porte à un travail transpartisan, que ce soit par une résolution – comme Mme Hanus l'évoquait –, que ce soit par une proposition de décret. Par rapport à l'importance de cet enjeu, il y a une forme de code d'alerte – M. Bastin a évoqué l'enjeu également du pluralisme qui s'est étiolé, notamment aux derniers scrutins, dans certaines communes, sans aucune liste concurrente de la liste dominante – et je suis tout à fait preneur et ouvert pour travailler sur ces enjeux également.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, je ne vous ai posé qu'une seule question et vous ne m'avez pas répondu.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Oui et non : vous êtes là pour répondre aux questions. Ma question était : y a-t-il une réflexion, quand on prend une mesure à un niveau de pouvoir supralocal – il s'agit de la Région wallonne, dans votre cas –, sur les conséquences que cela va avoir sur les élus locaux qui vont devoir défendre ces mesures et annoncer aux habitants les conséquences de ces mesures ? Ce n'est quand même pas rien, c'est cela qui se passe, on se retrouve dans des

situations où les bourgmestres doivent annoncer des mesures dont ils ne sont pas responsables – avec le mécontentement qui va avec. C'est vraiment hyper important que vous pensiez à cela. Il se peut que vous n'ayez pas répondu parce que le Gouvernement wallon ne réfléchit pas à cet aspect quand il prend des mesures contre les citoyens ; c'est possible que ce soit le cas. En tout cas, je vous invite à le faire.

Second élément : que ce soit pour la Région wallonne ou pour le Gouvernement fédéral, il est important de communiquer de manière extrêmement claire qui est responsable. C'est toujours un peu le flou organisé. On prend des mesures, mais finalement, qui est responsable du fait qu'il y a plus de taxes dans certaines communes ? Qui est responsable du fait qu'il y a moins de moyens dans certaines communes ? De ce point de vue, ce serait une très bonne chose, pour préserver les élus locaux, que chacun prenne ses responsabilités. Franchement, je vous repose la question : pensez-vous à cela quand vous prenez des décisions impactant les communes ?

M. le Président. – N'hésitez pas à revenir avec une question orale.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Manifestement, elle sera nécessaire.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour le caractère complet de ces réponses. Non seulement il reste encore une partie des réponses, mais il y aura encore un débat qui évoluera certainement.

Dans un premier temps, j'ai retenu les ambiances dans certains conseils communaux et j'avais une réflexion : autant les conseillers des CPAS peuvent avoir des sanctions, autant les conseillers communaux n'ont pas de sanctions. Je voudrais réfléchir à cela. À un moment donné, il y a le rôle du DG lors du conseil communal, mais il y a aussi le respect mutuel de chacun, quand cela se passe comme cela, c'est beaucoup plus simple.

Par rapport au guichet unique ou portail unique, s'il y avait un endroit où l'on peut avoir une partie des réponses, un soutien, une écoute, ce serait quand même assez intéressant. Le travail du concret est, pour moi, primordial et je vais continuer à y travailler.

M. Hazée parlait de liste unique, j'ai eu le cas en 2012, dans ma commune, où je n'avais qu'une seule liste, mais par contre, je ne pense pas que cela va être un cas isolé, on aura de moins en moins de gens qui voudront s'investir en politique communale. Quand on voit ce qui s'est passé en France, on se rend compte qu'il y avait des endroits où l'on n'avait pas de liste. Il y a vraiment un travail concret à réaliser afin de favoriser

encore et de donner confiance à certaines personnes de s'investir pour la chose publique. Le jour où l'on n'a plus personne qui s'investit pour la chose publique ; pour le citoyen, c'est aussi une catastrophe.

Après cette intervention et cette interpellation, on doit avoir un travail de fond qui doit vous aider, qui doit aider le Gouvernement en collaboration et puis après, il faudra évidemment des actions, mais quand on aura une bonne collaboration, on pourra travailler en ce sens.

M. le Président. – Merci beaucoup. Nul doute que l'on en reparlera.

L'incident est clos.

**Interpellation
de Mme Isabella Greco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la nécessité de soutenir les grandes villes »**

**Question orale
de M. Germain Mugemangango
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la pression sur les finances communales et
la garantie de la capacité d'investissement des
villes wallonnes »**

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

- Mme Greco, sur « la nécessité de soutenir les grandes villes » ;
- M. Mugemangango, sur « la pression sur les finances communales et la garantie de la capacité d'investissement des villes wallonnes ».

MM. Mugemangango, Bastin et Chintinne se joignent à l'interpellation.

La parole est à Mme Greco pour développer son interpellation.

Mme Isabella Greco (PS). – Monsieur le Ministre, la Ville de Charleroi a récemment présenté ses comptes 2025 lors de son dernier conseil communal – qui n'était presque pas un Far West, pour changer. Le message qui en ressort est clair : Charleroi est une ville sous pression qui assume ses responsabilités. Les chiffres montrent qu'elle respecte les engagements pris dans le cadre du plan Oxygène et qu'elle va même au-delà. En 2025, l'impact budgétaire des mesures prises atteint 5,66 millions d'euros, alors que la cible fixée

était aux alentours de 3,93 millions d'euros, soit un dépassement de 44 % de l'objectif fixé. En 2026, les mesures adoptées devraient générer entre 25 et 29 millions d'euros d'économies.

Depuis 2016, 460 équivalents temps plein ont été supprimés, soit 16 % des effectifs. En 20 ans, on a diminué de 801 ETP la charge en personnel, c'est-à-dire plus d'un quart du personnel. Le directeur financier lui-même, dans le cadre de ce conseil communal, a tiré la sonnette d'alarme en expliquant que l'on est borderline au niveau du personnel et que, sur le long terme, il ne sera pas tenable qu'un seul agent fasse le travail de plusieurs.

Les frais de fonctionnement figurent parmi les plus bas des grandes villes en Wallonie, avec un montant de 311 euros par habitant contre une moyenne de 411 euros. Cela reste vrai si l'on ajoute aussi les dépenses de transfert vers Tibi et – pour réagir déjà à un article de presse – pour le nettoyage des rues, puisque l'on reste toujours en dessous de la moyenne en matière de frais de fonctionnement. Charleroi paie deux fois plus de zones de police et de CPAS que la moyenne. Les dépenses en frais de réception et en frais de déplacement sont toutes en baisse et les subsides ont suivi le même chemin.

Ces efforts touchent ainsi les dépenses de transfert de personnel, les subsides, les tarifs, les services, les investissements et, donc, concrètement, la vie des Carolos, puisque, in fine, c'est toujours le citoyen ou la citoyenne qui paie l'addition.

Cette convention Oxygène impose aussi une série d'autres lourdes obligations, comme l'indexation des redevances, la fin de certaines gratuités, l'instauration de nouvelles taxes – comme la taxe « piscine », qui a fait couler beaucoup d'encre lors du dernier conseil communal –, des normes de non-remplacement du personnel qui viennent s'ajouter à la diminution déjà opérée, la réduction de certaines dépenses de transfert ou encore la limitation de l'éclairage public nocturne, alors que l'on sait que la luminosité est très importante en termes de sentiment de sécurité dans une ville comme Charleroi, notamment pour les femmes.

Malgré ces efforts considérables, le problème structurel demeure. Les chiffres le prouvent. Ce qui plombe le budget de la Ville de Charleroi, ce sont ses dépenses de transfert, à hauteur de 42 % – on parle de 234 millions d'euros –, c'est-à-dire que près de la moitié des moyens financiers de la Ville de Charleroi sont consacrés à des charges qu'elle ne maîtrise pas : la dotation du CPAS, les pensions, la précarité, la zone de police, les zones de secours et certaines structures communales. Soyons de bon compte : ces dépenses ne devraient pas être à charge d'un niveau de pouvoir communal.

On peut aussi parler des coûts de la centralité, puisque Charleroi cumule les causes. Charleroi finance des services, des infrastructures et des équipements qui sont utilisés bien au-delà de ses frontières, mais qui, pourtant, sont payés par les contribuables carolos. Je veux parler des piscines, des crèches, des infrastructures sportives, de la sécurité liée aux grands événements, d'équipements publics structurants, dans lesquels il n'y a pas que des Carolos. En effet, il n'y a pas que des Carolos dans nos piscines, il n'y a pas que des Carolos dans nos écoles et il n'y a pas que des Carolos qui viennent voir le match du Sporting de Charleroi. Ces charges profitent à un bassin de vie beaucoup plus large, mais elles restent largement supportées par les contribuables carolos. Par exemple, c'est toujours la police de Charleroi qui se charge de la sécurité lors d'un match de football.

La question n'est donc pas de savoir si Charleroi fait des efforts, puisqu'elle en fait. La question est de savoir désormais combien de temps une grande ville va pouvoir continuer à compenser seule des charges qui relèvent en réalité de dynamiques bien plus larges, telles que des dynamiques fédérales, régionales ou supracommunales.

Le manque de prévisibilité du plan Oxygène complique encore la donne. Ses moyens sont en forte diminution : de 112,7 millions d'euros en 2024, on passe à 71,4 millions en 2025 et à 40,4 millions en 2026, sans perspective claire sur cette période qui va s'étaler jusque 2027. Cette absence de trajectoire après 2026 induit son lot d'incertitudes majeures, que ce soit pour la Ville et ses services, pour son CPAS ou pour ses partenaires associatifs et, in fine, pour ses habitants. Encore une fois, ce sont eux qui paient l'addition.

Confirmez-vous le constat posé par Charleroi, selon lequel les grandes villes wallonnes supportent aujourd'hui des charges de centralité et des dépenses de transfert qui dépassent largement leur seul territoire communal ? Le Gouvernement wallon dispose-t-il d'une évaluation actualisée du poids réel de ces charges pour Charleroi, mais aussi pour les grandes villes qui vivent les mêmes réalités ?

Quelles perspectives concrètes votre Gouvernement entend-il offrir pour l'après-Oxygène, à partir de 2027 ? Un mécanisme structurel de soutien aux grandes villes est-il à l'étude actuellement ?

Envisagez-vous une réforme du financement des pouvoirs locaux qui tienne mieux compte :

- du coût de la centralité ;
- de la précarité socioéconomique, avec son lot de complications dans l'exercice d'un budget ;
- de la pression du Fédéral sur les CPAS, puisque certains CPAS sont beaucoup plus importants que d'autres et ont bien plus de bénéficiaires dans certaines communes, ce qui génère des besoins particuliers ;

- des charges de sécurité, c'est-à-dire qu'une grande ville a plus de travail en termes de sécurité – puisqu'elle accueille de plus grands événements – qu'une petite commune qui se gère plutôt comme un village et qui, même si elle connaît aussi des problèmes d'insécurité, n'accueille pas de grands matchs de football, par exemple, ce qui représente une dépense colossale pour un budget communal ;
- du rôle moteur des grandes villes dans leur bassin de vie ?

Plus spécifiquement – je pense que c'est très important de le mentionner –, le Gouvernement est-il prêt à ouvrir un chantier sur le financement des grandes villes wallonnes en y associant les villes concernées, l'Union des villes et communes de Wallonie, les CPAS et les autres niveaux de pouvoir ?

Cela pourrait, par exemple, déjà répondre à l'une des questions soulevées dans un article de presse que j'ai lu il y a quelques jours, selon lequel certaines communes soumises au plan Oxygène peuvent déjà présenter des budgets à l'équilibre, alors que ce n'est pas le cas pour Charleroi. Dans ce cas de figure, si l'on met tout le monde autour de la table, ne trouvera-t-on pas aussi des solutions plutôt structurelles que conjoncturelles ? Pouvez-vous me dire si des mesures fortes seront prises avant les budgets 2027 pour ne pas laisser les grandes villes seules face à la contrainte de poursuivre ce budget ?

En conclusion, quand une ville comme Charleroi fait sa part, respecte ses engagements et dépasse même les objectifs qui lui sont fixés, nous estimons que la Région doit aussi assumer sa charge de travail, prendre ses responsabilités et répondre en remplissant sa part du contrat. Il ne peut pas y avoir de redressement des finances locales si l'on continue à ignorer les charges spécifiques des grandes villes. Il n'y aura pas de Région forte si nous n'avons pas des communes et des villes fortes.

Monsieur le Ministre, vous l'aurez compris : on attend des réponses structurelles, justes et durables. Je pense que le moment est clairement venu de sortir des réponses temporaires.

M. le Président. – La parole est à M. Mugemangango qui a demandé à se joindre à l'interpellation et pour poser sa question.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, nous nous joignons à cette interpellation parce qu'elle permet de revenir sur la situation financière de Charleroi et, plus largement, sur celle des grandes villes wallonnes.

Le problème est clair : les grandes villes sont sous pression. Elles concentrent davantage de pauvreté, de besoins sociaux, de charges liées aux CAPS, à la

sécurité, aux pensions, à la police et aux secours. Pourtant, on leur demande de tenir leurs budgets avec des moyens qui ne correspondent pas à cette réalité. Charleroi en est un exemple parlant. La Ville termine l'année 2025 avec un bonus de 13,4 millions d'euros. Sur le papier, les comptes semblent positifs, mais ce chiffre masque une autre réalité. Sans les prêts Oxygène, Charleroi serait en déficit de 74,25 millions d'euros. Le problème est simplement caché par un prêt.

Un prêt n'est pas une solution durable, puisqu'il doit être remboursé. Au PTB, nous n'avons jamais partagé la logique du plan Oxygène. Les grandes villes n'ont pas besoin de prêts conditionnés qui repoussent le problème à plus tard. Elles ont besoin d'un financement stable et durable.

Au départ, ce plan devait pourtant donner de l'air aux villes et communes en difficulté. Aujourd'hui, avec votre politique, c'est l'inverse qui se produit. Vous durcissez les conditions, vous poussez les communes à augmenter certaines taxes, à supprimer des gratuités, à réduire des subsides, à diminuer le personnel et à fragiliser les services publics. Ce qui devrait donner de l'oxygène devient un mécanisme d'asphyxie.

À Charleroi, cela se voit concrètement : on parle d'environ 200 équivalents temps plein en moins en un an. Ce ne sont pas seulement des chiffres, ce sont des guichets plus chargés, des délais plus longs, des bâtiments plus difficiles à entretenir et des travailleurs à qui l'on demande de faire plus avec moins. Pour les habitants, cela signifie payer plus pour recevoir moins. Plus de taxes, plus de redevances, moins de gratuités, mais aussi des services plus fragiles, plus lents et moins accessibles. À cela s'ajoute un autre problème majeur : quand une grande ville n'a plus de marges financières, elle ne peut plus investir.

Un article de Belga intitulé « Charleroi ne peut plus investir » relaie récemment cette inquiétude. Quand une Ville comme Charleroi ne peut plus investir, ce sont très concrètement les écoles, les voiries, les infrastructures sportives, les bâtiments publics, les quartiers, les services aux citoyens et les projets de rénovation urbaine qui risquent d'être freinés ou abandonnés. Or, dans une ville qui connaît déjà d'importants déficits sociaux, économiques et territoriaux, l'investissement public local n'est pas un luxe, c'est une nécessité.

Les habitants paient donc deux fois aujourd'hui : par plus de taxes et par moins de services. Ils risquent de payer encore demain par moins d'investissements dans leur quartier. Pour le PTB, ce n'est pas acceptable.

Les finances des pouvoirs locaux sont sous pression depuis des années. Belfius soulignait déjà que les communes wallonnes devraient faire face à des défis financiers majeurs durant la mandature 2025-2030. À cela s'ajoutent les décisions du Fédéral, notamment pour les CPAS. L'Union des villes et communes de

Wallonie chiffre à près de 190 millions d'euros par an l'impact de la réforme du chômage pour les communes et les CPAS wallons. D'ailleurs, dans un communiqué du 6 mai 2026, les trois fédérations de CPAS du pays demandent au Gouvernement fédéral un soutien supplémentaire urgent. Elles expliquent que la limitation dans le temps des allocations de chômage provoque déjà, dans de nombreuses villes et communes, une augmentation du nombre de personnes qui se tournent vers les CPAS.

Ce n'est pas seulement une question de revenus d'intégration. Les CPAS doivent aussi absorber de nouvelles règles, de nouvelles missions, davantage de dossiers, plus de travail administratif et des adaptations informatiques. Les fédérations demandent d'ailleurs un répit, une simplification administrative, une meilleure compensation financière et un monitoring clair des charges transférées vers les CPAS et les pouvoirs locaux.

Le Fédéral prend des décisions, mais ce sont les communes et les CPAS qui doivent gérer les conséquences sur le terrain. Au final, si rien n'est compensé correctement, ce sont encore les habitants qui paieront la facture.

Pour les pensions à la charge des communes, à propos desquelles vous avez répondu en séance plénière que c'était pris en main par le Fédéral, le problème reste insurmontable pour les communes. Voici ce que disait l'Union des villes et communes de Wallonie à propos de la faible contribution du Gouvernement fédéral en la matière : « Les dispositifs envisagés ne constituent que des mesures marginales, sans commune mesure avec l'ampleur des besoins, et sont loin de répondre aux attentes légitimes des pouvoirs locaux, en particulier en Wallonie. Quant au budget, le Gouvernement fédéral prévoit 573 millions d'euros sur l'ensemble de la mandature, alors que la facture des pensions locales belge s'élève à environ 4 milliards d'euros pour 2025 uniquement et devrait dépasser, selon les dernières estimations, les 4,5 milliards en 2029 ». Donc, on n'y est vraiment pas.

Même le financement des zones de secours par les provinces n'est qu'un emplâtre sur une jambe de bois. En premier lieu, ce financement met une telle pression sur les finances des provinces qu'elles se débarrassent de services aux citoyens. Uniquement pour le Hainaut, cela représente 70 millions actuellement et montera jusqu'à 120 à 150 millions par an dans les années à venir, soit 20 % du budget de la Province de Hainaut. En plus, si votre réforme des provinces aboutit, l'absence de personnalité juridique dans leur chef empêchera toute perception fiscale et bloquera ainsi le financement des zones de secours.

Le fond du problème est donc bien structurel : les grandes villes portent des charges qu'elles ne maîtrisent pas entièrement. À Charleroi, les dépenses liées aux

pensions, aux CPAS, à la police et aux pompiers représentent, à elles seules, 234 millions d'euros, soit 42 % du budget communal – presque la moitié du budget.

Quand vous dites que les communes doivent corriger leurs fondamentaux, nous vous répondons que le premier fondamental à corriger, c'est le financement même des grandes villes. Une ville ne peut pas résoudre seule la pauvreté. Elle ne peut pas financer seule la sécurité. Elle ne peut pas porter seule le coût des pensions. Elle ne peut pas assurer des services à tout un bassin de vie avec des moyens insuffisants. Une commune n'est pas une entreprise.

Une grande ville comme Charleroi, Liège, Mons ou La Louvière n'a pas pour rôle de couper partout pour équilibrer des tableaux Excel. Son rôle, c'est de répondre aux besoins des habitants. Votre politique est d'autant plus préoccupante qu'elle se traduit déjà directement par une vague de taxes dans les communes, par l'augmentation de certaines taxes et des tarifs administratifs, mais aussi, plus discrètement, par la disparition de services ou la transformation de services gratuits en services payants. Pour un Gouvernement wallon MR-Les Engagés qui affirmait ne pas vouloir augmenter la pression fiscale sur le dos des citoyens, c'est complètement raté.

Aujourd'hui, le plan Oxygène arrive à son terme pour 2026. À partir de 2027, les grandes villes ne savent toujours pas clairement ce qu'il se passera. Pourtant, elles doivent préparer leur budget, leurs services et leurs investissements.

Partagez-vous le constat selon lequel certaines grandes villes wallonnes, dont Charleroi, n'ont pratiquement plus de capacité d'investissement ? Reconnaissez-vous que leurs difficultés ne relèvent pas seulement d'un problème de gestion locale, mais bien d'un problème de financement structurel ? Quelles garanties concrètes donnez-vous aux grandes villes pour l'après-Oxygène, à partir de 2027 ? C'est un sujet sur lequel vous n'avez rien dit en plénière, alors que je vous ai posé la question.

Le Gouvernement wallon va-t-il exiger du Gouvernement fédéral de véritables mécanismes de soutien pour que ce Gouvernement fédéral assume lui-même les coûts qui lui reviennent, entre autres, en matière de pauvreté, de pension et de police ?

Le Gouvernement wallon va-t-il mettre en place des mécanismes efficaces de soutien pour aider les grandes villes à assumer les coûts de centralité et pour stimuler leur capacité d'investissement ? Quelles mesures comptez-vous prendre pour éviter que les communes soient contraintes d'augmenter les taxes, de réduire leur personnel, de couper dans les services publics et de reporter des investissements essentiels ?

Enfin, lors de la dernière séance plénière, vous disiez avoir interpellé le Gouvernement fédéral afin que ses décisions, notamment en ce qui concerne les CPAS et la réforme du chômage, ne soient pas une nouvelle fois payées par les communes, les CPAS et les citoyens. Qu'en est-il exactement de ces négociations ? Donner de l'oxygène aux communes ne peut signifier mettre les habitants en apnée.

M. le Président. – La parole est à M. Bastin qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, les grandes villes concentrent des précarités de manière plus importante que les communes d'autres tailles. Cela se marque notamment dans les dotations aux CPAS, a fortiori quand il y a un changement d'une telle importance que les exclusions du chômage.

Elles concentrent également des infrastructures qui servent au-delà des frontières communales, bien plus qu'aux habitants de la commune. Ces infrastructures ne sont pas rentables par essence et n'ont pas vocation à l'être, que ce soient des bibliothèques, des crèches ou autres.

Les grandes villes doivent également souvent soutenir les commerces de centre-ville, qui vivent des moments difficiles avec la concurrence sur internet et doivent souvent payer un précompte immobilier élevé parce qu'il a été fixé dans les années 1970, à une époque où les centres-villes des grandes villes étaient plus florissants ; leur assiette fiscale a servi de base au calcul du précompte, ce qui était alors un avantage concurrentiel, mais est aujourd'hui devenu un désavantage.

Cependant, il faut prendre garde de ne pas mettre les communes en concurrence les unes contre les autres. Je pense que chaque taille de commune a ses propres enjeux et ses propres spécificités. Il y a des communes de taille moyenne qui peuvent aussi être des centres attractifs et qui ont une assiette fiscale beaucoup plus faible. Elles peuvent avoir des problèmes et des difficultés tout aussi importants que ceux des grandes villes. D'un point de vue financier, de plus petites communes ont sans doute moins de difficultés actuellement. D'un autre côté, elles sont aussi sous la pression de leurs habitants, parce qu'elles n'offrent pas tous les services qu'elles pourraient leur proposer. Parfois, elles n'ont même pas un hall omnisports sur leur territoire alors que nombre de leurs citoyens demanderaient d'en bénéficier. Ces communes doivent parfois s'informer sur le cours du bois afin de savoir si elles sont en mesure d'investir ou pas.

Monsieur Mugemangango, je voudrais aussi souligner un élément à propos des 4 P et des externalités qui pèsent sur les finances communales. Depuis quelques années, parmi ces 4 P, le poste des pompiers est en forte diminution et pourrait même disparaître en

2030. Le plan Oxygène s'est parfois transformé en plan Asphyxie en permettant à des communes de s'endetter pour financer leurs dépenses ordinaires, ce qui a été un mauvais service, mais aujourd'hui, à Charleroi, vous avez fait des efforts pour diminuer le personnel de 812 équivalents temps plein, ce qui indique que vous travaillez peut-être dans un cadre particulièrement important. Ainsi, le dispositif vous a permis de vous fixer un cadre clair pour avoir une trajectoire et des perspectives, sachant que chacun devra faire des efforts sur ces différents points. La prévisibilité est aussi importante.

Si j'ai parlé des pompiers en termes de précarité, je salue aussi le fait que notre formation politique s'est battue et a obtenu au Fédéral une compensation de 300 millions d'euros en enveloppe financière. Quant à savoir si ces 300 millions seront suffisants ou pas, une évaluation est prévue et l'enveloppe reste ouverte. De fait, il y a, aujourd'hui comme demain, moins d'argent public ; des choix devront être faits.

Comment faire en sorte que nos communes puissent relever les différents défis, notamment par rapport aux investissements ? Un mètre courant d'asphalte coûte entre 1 000 et 1 200 euros, soit 1 million d'euros par kilomètre. Or, une commune moyenne peut compter plus de 300 kilomètres de voiries communales.

M. le Président. – La parole est à M. Chintinne qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Grégory Chintinne (MR). – Comme le ministre l'a déjà rappelé, pendant des années, la Région a prêté des sommes considérables aux grandes villes, notamment à Charleroi, pour leur permettre de boucler leur budget ordinaire.

Monsieur le Ministre, je maîtrise un peu le plan Oxygène, puisque je viens moi-même d'une commune où nous avons fait le choix, en 2022, d'y participer. Cela nous a contraints à prendre certaines décisions, mais celles-ci nous ont permis d'avoir une trajectoire sur cinq ans qui est aujourd'hui maîtrisée et qui doit évoluer. Toutefois, je suis bien d'accord sur le fait que certaines réformes et autres mesures ont un impact. Je ne nie pas ce que vous avez dit tout à l'heure, Mme Greco : les charges de centralité sont évidemment bien réelles. En termes de rentrées et autres, n'étant pas moi-même carolo, mais suivant de temps en temps les travaux de votre conseil communal, je me suis un peu intéressé à la situation : Charleroi représente 200 millions d'euros au niveau du Fonds des communes.

C'est sûr que des choix ont été faits au niveau de ce plan Oxygène qui nous amènent aujourd'hui dans une situation où il faut prendre des mesures d'urgence, alors que l'on aurait peut-être pu les anticiper au niveau du plan lui-même. Au début, je n'étais pas très favorable à cela dans ma commune, mais je me suis rendu compte que c'était une opportunité d'assainissement de nos

finances. Bien entendu, cela demande aussi une réflexion et une prise de responsabilité claire de la part des représentants politiques. J'entends toujours parler de taxation et du fait que la gratuité est impossible, mais, en réalité, elle est possible. Le tout est de compenser cette gratuité quand on peut le faire. Je ne transpose pas la situation d'une commune de moyenne taille à une commune de grande taille, parce que les enjeux sont différents, mais je voulais vous partager ce point de vue de municipaliste.

Enfin, comme on en a parlé tout à l'heure et comme M. Bastin vient de le mentionner, il y a tout de même une reprise intégrale par les provinces au niveau du financement des zones de secours. Il faudra encore que le Gouvernement – je pense que le ministre s'y est engagé – retourne auprès du Fédéral pour tenter de faire en sorte que chaque niveau assume ses responsabilités, notamment au niveau des zones de police et des CPAS.

On peut réclamer un soutien – c'est un peu la situation que l'on a vécue –, mais on doit également faire des efforts pour tenir un cap en termes de gestion. Je sais que c'est compliqué, je sais qu'il y a plein d'éléments extérieurs qui interviennent, mais c'est la clé pour la suite et pour arriver à passer outre ce plan Oxygène.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Messieurs les Députés, les finances locales font l'objet d'une attention constante du Gouvernement wallon. À cet égard, les grandes villes connaissent des réalités spécifiques liées à leur rôle dans leur bassin de vie et aux services qu'elles assument. En préambule, je vais rappeler les éléments de contexte, les dispositifs déjà mobilisés et les travaux en cours pour préparer l'après-2026.

D'abord, il faut commencer par les obligations légales, qui ne sont pas neuves. Le Code de la démocratie locale et de la décentralisation dit, depuis des années et des décennies, que les dépenses ordinaires doivent être égales aux recettes ordinaires. Ce sont les règles, c'est la loi. C'est une obligation légale qui, je le répète, n'est pas nouvelle.

La question que l'on peut se poser est : comment en est-on arrivés là ? Qu'est-ce qui a fait que, à un moment donné, il y a eu un décrochage entre les dépenses et les recettes et que l'on a laissé filer les choses ? Pourquoi a-t-on accepté, dans un passé pas si lointain, que certaines communes inscrivent des recettes fictives à leur budget ordinaire ? Il faut aussi se demander pourquoi certaines grandes villes, aujourd'hui, ne parviennent plus à réaliser leurs investissements extraordinaires. Les banques ne veulent plus leur prêter, c'est la réalité. Les banques disent : « C'est trop risqué, on n'a plus confiance ». Monsieur Mugemangango, ce n'est pas la

Région qui impose des choses extraordinaires ou qui refuse de prêter pour des investissements.

Madame Greco, vous me demandez – dans la version écrite de votre interpellation, du moins – quelles perspectives concrètes le Gouvernement entend offrir pour le plan Oxygène à partir de 2027 et si un mécanisme structurel de soutien aux grandes villes est à l'étude. Madame la Députée, c'est votre première législature ici en Région wallonne ; j'étais dans cette assemblée sous la précédente législature avec d'autres, ici présents, et je posais ces mêmes questions à M. Collignon, qui était alors ministre des Pouvoirs locaux. Or, il a un peu fermé les yeux sur certaines situations en termes d'écriture budgétaire, ce qui n'était pas correct. J'ai dénoncé le fait que non seulement on ferme les yeux sur de telles situations, mais aussi que ce qui était proposé comme modèle n'était qu'un emplâtre sur une jambe de bois. Je pense avoir dit que l'on se mettait la tête dans le sable et que l'on mettait la poussière sous le tapis.

Le plan Oxygène est un mécanisme consistant à prêter aux communes : on prête, on paie les charges d'intérêt et 15 % du capital. Toutefois, il y a quand même une contrepartie. Je rappelle que le plan Oxygène, ce sont des conventions, c'est contractuel. Ainsi, il est tout à fait faux de dire que l'on impose ce plan.

Le plan Oxygène est contractuel – je le dis d'autant plus que j'ai critiqué ce mécanisme lorsque mon prédécesseur qui l'a proposé –, avec un triple engagement :

- les banques se sont engagées à prêter pour couvrir un déficit ordinaire dans l'attente d'un redressement des finances locales ;
- la Région s'est engagée à contrôler ce que les communes s'engageaient à faire – le troisième pilier étant les communes – et à payer les charges d'intérêt et 15 % du capital.
- Les communes se sont engagées à entamer des efforts de réduction de leur déficit et de correction de leur trajectoire budgétaire, tout en disant : « Nous avons besoin d'un certain temps pour y arriver ».

Certaines communes ont joué le jeu et ont réduit leur déficit, tandis que d'autres n'ont strictement rien fait. Je ne jette pas la pierre à celles et ceux qui sont aujourd'hui à la tête de ces villes. Ceux qui y étaient avant eux n'ont pas fait d'efforts et mon prédécesseur n'a pas rappelé les règles du jeu. C'est la pure vérité. Après, on s'étonne qu'au lieu d'aller vers une trajectoire d'équilibre, on a une trajectoire d'élargissement du fossé et de déséquilibre. Vous avez raison de dire, Madame Greco, qu'il y a eu 5 millions d'euros d'efforts aux comptes 2025. C'est acté, c'est un fait de la part de la Ville de Charleroi, mais c'est la première fois.

(Réaction de Mme Greco)

Non, je dis cela parce que vous m'appellez à amener des mesures structurelles pour l'avenir, ce que je fais en rappelant que, dans un contrat, chacun doit faire sa part d'effort. Aujourd'hui, pour la première fois, la Ville de Charleroi a fait 5 millions d'efforts structurels. J'espère qu'elle tiendra ses engagements et continuera à redresser ses finances, ce qui n'était pas le cas avec l'ancien bourgmestre, que vous connaissez quand même un petit peu.

On n'a pas beaucoup avancé ; je ne vais donc plus parler de la Ville de Charleroi, mais de ce que fait le Gouvernement wallon, parce que nous ne sommes pas restés inactifs depuis le début de la législature. On a assuré le financement du plan Oxygène pour les grandes villes alors que les banques, qui faisaient partie du triptyque de départ, ne voulaient plus prêter aux communes, faute de confiance envers celles-ci.

Au départ, mon prédécesseur a dit que l'on financerait le plan Oxygène en empruntant d'un seul coup toute la masse budgétaire auprès des banques. Quand il a lancé son marché, il n'a pas tout eu. Les banques n'ont prêté qu'une année à la fois. En 2023 déjà, toute la somme d'argent n'était plus là et il a fallu que la Région en trouve une partie. En 2024, rebelote ; en 2025 aussi. Aujourd'hui, le soutien aux communes comme Charleroi vient à 100 % de la Région wallonne. C'est la Région wallonne qui prête, qui prend les charges d'intérêt et qui paie 15 % du remboursement du capital. C'est la réalité. Quand certains disent que la Région ne fait rien pour les grandes villes, il n'y a rien de plus faux. La Région respecte la convention tripartite du plan Oxygène, dont je rappelle qu'elle est signée volontairement.

On a aussi mis en place un mode de financement spécifique et simplifié pour les neuf grandes villes wallonnes, avec beaucoup plus de souplesse. Avant, c'était relativement rigide sur l'utilisation des moyens des grandes villes. Cette enveloppe a même été augmentée. Nous avons également fait voter – M. Bastin y a fait écho –, en décembre dernier, un décret pour garantir la reprise intégrale, d'ici 2030, de la part communale du financement des zones de secours par les provinces. Ce sont des dizaines de millions d'euros de charges en moins pour les grandes villes de Wallonie.

Permettez-moi, Madame Greco, de m'interroger un peu sur l'attitude – je sais que le PS est un grand parti – du PS provincial du Hainaut qui, lui, ne veut plus aider les communes. Soutenez-vous la démarche du PS provincial du Hainaut de contester devant la Cour constitutionnelle le décret sur la reprise du financement des zones de secours par les provinces ? On met en place des solutions pour partager l'effort.

Mme Isabella Greco (PS). – Quelles sont vos solutions, Monsieur le Ministre ? On est en débat.

M. le Président. – On ne l'est pas.

Mme Isabella Greco (PS). – Quelles solutions y a-t-il pour les 42 % de dépenses de transfert ? La Ville de Charleroi, aujourd'hui...

M. le Président. – Madame Greco, outre le fait que vous n'utilisez pas votre micro et que l'on ne vous entend donc pas, on n'est pas en débat. Vous avez déjà développé votre interpellation.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je dis simplement que j'entends votre demande d'avoir des solutions structurelles pour le financement des grandes villes, mais j'explique un troisième élément que nous avons mis en œuvre depuis moins de deux ans. Mon prédécesseur avait eu l'idée, c'est vrai, mais je le critique sur certaines choses. Il a notamment souhaité – il l'a d'ailleurs annoncé au Parlement – que les provinces reprennent 100 % du financement des zones de secours, mais il s'est arrêté à la moitié du chemin, même pas, au tiers...

Avec le Gouvernement, on a proposé au Parlement un décret qui vise à couler dans le béton la reprise de 100 %, comme M. Collignon l'avait annoncé. Ce que je ne comprends pas – c'est pour cela que je vous demande votre avis et me permets de vous interpellier, bien que ce ne soit pas l'usage...

(Réactions dans l'assemblée)

Je pense que vous aurez une réplique, vous serez à l'aise, Madame la Députée. Je me permets, Monsieur le Président.

(Réaction de Mme Greco)

Je cherche simplement à comprendre la position du groupe socialiste. Soutenez-vous la reprise des charges des pompiers par les provinces ou êtes-vous contre ? J'ai entendu des choses différentes. Christophe Collignon a dit : « Oui, à 100 % », puis le PS provincial a déposé un point au Conseil provincial du Hainaut pour contester auprès de la Cour constitutionnelle le décret voté ici au Parlement, qui vise à mettre en place des solutions structurelles et à aider les grandes villes en particulier. C'est ce que j'essaie de comprendre.

M. le Président. – Vous aurez le moment de la réplique, Madame Greco.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Quatrièmement, je rappelle que tout cela s'est fait avant que le Gouvernement fédéral ne soit mis en place. Adrien Dolimont et moi-même avons alors écrit aux deux présidents des partis francophones qui négociaient la formation d'un gouvernement fédéral pour leur demander qu'un effort soit fait sur les cotisations de régularisation de pension des grandes villes. Nous avons ainsi obtenu ce que le précédent

Gouvernement fédéral, dont vous connaissez la composition, n'a jamais obtenu : 300 millions d'euros.

On dit que c'est insuffisant, mais 300 millions d'euros pour les villes et les organismes paraloaux, qui sont liés aux villes de plus de 100 000 habitants – en Wallonie, cela concerne Liège, Charleroi et Namur –, c'est une vraie avancée. C'est une vraie victoire que le précédent Gouvernement n'avait pas obtenue du Gouvernement fédéral. C'est la réalité. Au total, c'est 1,5 milliard d'euros pour les pensions des pouvoirs locaux sur la législature.

J'entends dire que certaines grandes villes ont des charges très importantes. J'en entends aussi d'autres qui disent : « Attention, il y a aussi des communes rurales qui font face à des besoins car leurs territoires sont très étendus », et cetera. Tout le monde a des besoins, la Région wallonne aussi.

Sur l'enjeu des charges, c'est vrai que ce sont en partie des externalités, mais reconnaissons que certaines de ces externalités sont aussi des choix politiques – pas des majorités actuelles, certes, mais d'une succession d'élus qui étaient aux commandes de ces villes et qui ont exagéré. Je ne cible personne, mais on était dans une logique où, durant la dernière année de travail d'une personne, on la nommait à la commune en disant : « Grâce à cela, tu vas avoir une super pension ». Ainsi, des personnes ont bénéficié de ce système sans avoir cotisé à la caisse de responsabilisation de pensions des agents statutaires pendant toute leur carrière, mais seulement durant la dernière année. Or, il faut bien se dire, à un moment donné, que ce système ce n'est pas la pierre philosophale. Quand on met à charge d'une caisse de pension des gens qui n'y ont pas cotisé, on ne peut pas s'étonner que, quelques années plus tard, il y ait un effet boomerang et que ces mécanismes aboutissent à l'ajout de nouvelles cotisations de responsabilisation pour payer l'addition. Un simple calcul permet de comprendre que l'on devait arriver à cela ; c'était évident.

Peut-être que, à un moment où l'on ne regardait pas trop les déficits et où on laissait aller les choses, on a engagé à tour de bras et l'on a surdimensionné la fonction publique locale. Ensuite, ces gens ont été nommés au moment de partir à la retraite et, aujourd'hui, il n'y a pas assez d'argent dans la caisse de responsabilisation des pensions et l'on doit en appeler aux communes. Or, chaque commune contribue en fonction du nombre d'agents qu'elle a pensionnés ; ainsi, les communes qui paient le plus aujourd'hui sont celles qui, à un moment donné, ont utilisé des mécanismes de recrutement et de nomination sans avoir payé leur juste part à la caisse de pensions. C'est cela aussi la réalité. Je ne le reproche pas à ceux qui sont en gestion maintenant. Il faut aussi ramener les choses dans leur état. Ce n'est pas un reproche sur une formation politique ni sur un élu ou un responsable aujourd'hui,

mais reconnaissons qu'il faut regarder les choses telles qu'elles sont.

Le travail sur les quatre points que je viens de citer, ce n'est pas tout. On va continuer, car le travail ne s'arrête pas là. Quand je dis « le travail », c'est le travail de chacun. Les grandes villes devront prolonger les efforts. J'ai d'ailleurs chargé le CRAC d'analyser spécifiquement la situation de la vingtaine de communes sous plan Oxygène. L'objectif est d'établir une feuille de route pour chaque commune en fonction de sa réalité et des endroits où elle continue à dépenser un peu plus que la moyenne ailleurs. Cette note fera l'objet d'échanges contradictoires pour affiner les secteurs dans lesquels on voit qu'il y a encore matière à agir. Je ne nie pas les efforts qui commencent à être réalisés par les grandes villes. On en voit les premiers résultats dans les comptes 2025. Les résultats de ces efforts devront être confirmés dans les comptes 2026 et au-delà. C'est une condition sine qua non de la poursuite d'un soutien régional.

Il y a aussi certains organismes liés aux communes qui n'ont pas du tout réalisé d'efforts et qui vivent très confortablement. Je pense à certaines intercommunales liées à ces villes. Est-il normal que les communes et les services publics communaux doivent se serrer la ceinture alors que d'autres ne réalisent aucun effort ? J'en parlais avec le bourgmestre de Charleroi et avec ceux d'autres grandes villes. Poser la question, c'est certainement y répondre.

Quant aux charges de centralité sur lesquelles vous m'interrogez, le financement régional en tient largement compte : 53 % du Fonds des communes sont liés à des paramètres en lien avec la centralité. 840 millions d'euros du budget régional sont ainsi alloués en 2026 pour répondre à ce strict enjeu de la centralité. La Région ne laissera pas non plus tomber les villes qui sont dans des situations budgétaires difficiles pour des raisons historiques, mais cela ne peut pas devenir une prime constante au laisser-aller budgétaire ou à la mauvaise gestion.

Nous travaillons donc à construire, au sein du Gouvernement, un soutien structurel aux grandes villes conditionné à des engagements de poursuite des efforts de maîtrise des dépenses et à l'élargissement du périmètre concerné – les intercommunales –, dans le but de retrouver la confiance des banques afin de relancer les investissements communaux. L'objectif est clair : garantir la soutenabilité financière des communes, préserver leur capacité d'investissement, éviter que les services publics locaux soient fragilisés et remplacer progressivement une aide fondée sur l'endettement par un mécanisme plus durable, plus lisible et mieux adapté aux réalités des grandes villes wallonnes.

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

Mme Isabella Greco (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces longs échanges très intéressants. Il y a eu beaucoup d'éléments. Je vais essayer d'être la plus succincte possible et de vous répondre avec toute l'honnêteté que vous avez eue vis-à-vis de la Ville de Charleroi. Quand on parle de 42 % de dépenses de transfert, est-ce vraiment avoir « laissé filer les choses », comme vous l'avez dit ?

Vous me présentez le bilan de votre prédécesseur et des précédents gestionnaires de Charleroi. Vous justifiez votre plan Oxygène. Vous pointez du doigt la gestion du passé. Vous évoquez la piste de la province par rapport à la zone de secours. Moi, je suis orientée résultat : ce qui m'intéresse, c'est ma ville, ce sont mes citoyens et citoyennes, et c'est de m'assurer que ce ne soit pas eux qui, in fine, doivent payer l'addition, parce que c'est ce qu'il se passe actuellement.

Aujourd'hui, je viens avec une démarche constructive qui est orientée solution et résultat. Allez-vous compenser ces 42 % ? On pourra faire tous les efforts du monde – on les fait –, mais, à un moment donné, on va arriver à l'os, on va être borderline. Le directeur financier tire déjà la sonnette d'alarme sur plein de services et de démarches. On ne pourra pas continuer ad vitam æternam sur cette ligne si nous n'avons pas une aide structurelle pour des dépenses de transfert sur lesquelles Charleroi n'a pas la main. Ce sont les fameux 42 % de dépenses de transfert ; 42 %, Monsieur le Ministre, c'est quasiment la moitié d'un budget. Il est évident que l'on ne peut pas être à l'équilibre. Je peux entendre que de mauvaises décisions ont été prises dans le passé et que cela a aggravé la situation, mais aujourd'hui, je vous demande de regarder devant nous et de trouver des solutions gérables.

Outre ces 42 % de dépenses de transfert, il y a la réalité sociologique de cette commune, qui n'est pas la même que celle de ses voisins. Il faut en tenir compte. À Charleroi, plus de 3 500 personnes se sont inscrites au CPAS au cours des 10 dernières années. Les recettes ne sont pas aussi importantes que dans d'autres villes, notamment les villes voisines, auxquelles on offre des services qu'elles ne paient pas. C'est une double, voire une triple peine. Avec de telles conditions additionnées les unes aux autres, l'échec est forcément proche. Il ne faut pas avoir fait un master en sciences de gestion pour le comprendre.

La solution est d'aider les villes en fonction de leurs réalités. Toutes les grandes villes n'ont pas les mêmes réalités. Il faut mesurer cela avec des données recensées et objectivées. Vous l'avez dit avec votre feuille de route : le CRAC est un point de départ que je souligne. Cependant, il convient de se demander quels éléments permettent à une ville de s'en sortir. Il faut que les gens reviennent vivre en ville et que l'on collecte à la hauteur des autres, avec des salaires, et cetera.

Ce qui fait que quelqu'un décide d'aller vivre dans une ville plutôt qu'une autre, c'est qu'il y fait bon vivre, parce qu'il y a un terrain de foot ou un parc bien entretenu à proximité de la maison, des rues propres, un sentiment de sécurité, des services concurrentiels offerts par les écoles, des ATL, des crèches, bref, parce qu'il y a des services publics qui font le taf. La première chose à faire, que l'on oublie – on ne l'a pas évoquée aujourd'hui –, c'est d'arrêter de taper sur le dos des services publics. Cela ne rend service à personne, encore moins aux grandes villes, qui sont déjà accablées par d'autres charges. Je ne vais pas répéter tous les chiffres déjà évoqués.

D'autres villes sont dans le même cas que nous, comme Liège, Tournai, La Louvière, Mons et Verviers. Toutes ces grandes villes ont des charges de centralité qui profitent à des bassins plus larges. Il faut une réponse de ce Gouvernement à ce problème structurel.

Bien entendu, je vais aussi utiliser mon temps de parole pour condamner les propos tenus dans la presse dernièrement par notre ministre-président. Je ne peux pas entendre dire : « Quand on roule à 200 kilomètres par heure et que l'on revient à 130, on est toujours en excès de vitesse ». Cette phrase est d'une condescendance sans précédent. Elle n'apporte aucune solution et est injuste de surcroît.

Je conclus, parce que M. le Président me rappelle à l'ordre avec des gestes de la tête. Charleroi a fait sa charge de travail en tout. On attend la Région wallonne au rendez-vous pour travailler de manière juste, surtout pour les Carolos qui paient l'addition. Je termine en disant merci à tous les agents de la Ville de Charleroi, ainsi qu'à toutes les associations qui continuent à garder le cap et qui font un travail remarquable dans des situations qui sont loin d'être faciles.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, votre intervention partait bien au début, puisque vous vous êtes demandé comment on en est arrivés là. Malheureusement, le récit que vous faites est que la cause principale – je ne nie pas que cela existe – réside dans des erreurs de gestion ou dans de mauvaises décisions politiques prises par les grandes villes et les communes. Ce serait intéressant de faire l'historique à ce sujet. En réalité, si l'on est dans de telles situations dans les grandes villes, c'est à cause de décisions prises à d'autres niveaux de pouvoir. Les interventions de la majorité laissent penser que la question des 4 P est résolue, mais ce n'est pas le cas du tout. Les zones de police coûtent encore très cher aux communes.

Pour la question des pensions – je l'ai dit et vous l'avez admis –, le montant mis sur la table actuellement est sans commune mesure avec le montant qui devrait être mis sur la table. En décembre 2025, l'Union des

villes et communes de Wallonie a souligné que l'on a mis sur la table 500 millions d'euros au niveau national alors qu'il faudrait mettre 4,5 milliards d'euros d'ici 2029. Vous avez parlé, vous, de 300 millions d'euros par rapport à 1,5 milliard d'euros. J'imagine que vous parlez des communes wallonnes. Les montants ne sont pas suffisants.

Quand on parle des zones de secours, je n'ai pas à défendre la position du PS à la Province de Hainaut. Par contre, la Province de Hainaut a bien des problèmes avec ce montant : 70 millions d'euros pour la zone de secours, c'est 10 % de l'ensemble du budget. Maintenant, on va aller vers des montants de 120 à 150 millions d'euros. La conséquence pour cette province, c'est qu'ils sont en train de se débarrasser d'une série de services parce qu'ils ne peuvent pas payer les zones de secours. Comment vont-ils faire demain pour les payer ? Ce n'est pas résolu non plus.

Par ailleurs, vous n'avez pas répondu à la question sur les CPAS que je vous ai déjà posée dans le cadre des questions d'actualité en séance plénière : qu'en est-il de la prise en charge totale des frais que la décision fédérale concernant les chômeurs fait encourir aux communes ? Qu'en est-il de cette prise en charge ? Sera-t-elle prise en charge à 100 % ou à beaucoup moins – ce qui va aussi grever les communes ?

Les 4 P ne sont pas du tout gérés. S'ils étaient remboursés aux communes à concurrence de 100 % depuis 2020, on parlerait de 900 millions d'euros, ce qui correspond à 94 % du déficit cumulé des communes. Si cette décision est responsable de 94 % du déficit, alors la mauvaise gestion ne représente que 6 %.

De ce point de vue, la question simple que je vous ai posée est la suivante : êtes-vous capable d'admettre que, à côté de la question de la gestion – qui est essentielle –, le problème principal qui se pose aux villes réside dans ces déficits structurels liés à des décisions sur lesquelles elles n'ont aucune prise ? On va devoir y revenir, parce que, finalement, ceux qui font des efforts, ce sont les citoyens à qui vous faites payer la douloureuse.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, d'avoir permis un échange constructif, concret et interactif avec les parlementaires, singulièrement l'auteur de l'interpellation.

Par rapport aux pompiers, sur les 4 P, c'est tout de même une réponse très concrète et très pratique. En vous écoutant, j'ai regardé ce que cela représente dans le budget 2025 ou 2026 : 13 millions d'euros, sachant que la Province a déjà pris 50 ou 65 %, en fonction des chiffres que l'on prend. À terme, c'est plus de 20 millions d'euros qui ne seront plus à charge du budget communal de la Ville de Charleroi.

Par rapport aux pensions, les grandes villes sont les seules à ce jour – tant mieux pour elles, même si c’est parfois un peu difficile à entendre pour les autres – à ne pas avoir cette participation du Fédéral dans la cotisation de responsabilité des pensions.

La précarité est également un sujet d’importance ; à cet égard, on a souligné les 300 millions d’euros prévus dans une enveloppe ouverte pour les CPAS, de manière à pouvoir prendre en compte les différents éléments.

Au sujet de la police, oui, cela reste un compte. Avant la création des zones de police, il y avait des polices locales, qui étaient à charge du budget communal de la Ville de Charleroi comme des autres villes.

J’aimerais souligner aussi l’importance de l’augmentation de la prévisibilité des recettes et des dépenses permise par le ministre des Pouvoirs locaux afin, justement, de permettre aux communes de disposer de ces différents éléments et de ne pas naviguer à vue.

Enfin, il y a lieu de réfléchir à la situation où, d’un côté, on doit vivre avec une ceinture serrée, tandis que, de l’autre côté, des structures paracomunales dépendant directement des différentes communes auraient constitué des réserves grâce aux dotations communales.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Au niveau du plan Oxygène, je rappelle qu’il s’agit d’une convention qui a été signée entre les communes et la Région, avec des obligations qui devaient être rendues. Je pense que cela ne concerne pas uniquement Charleroi. Je ne veux pas stigmatiser cette ville, mais chaque fois que l’on entre dans un plan comme celui-là, on tarde à prendre des mesures, puis, quand on doit prendre des mesures, on les prend tardivement. Il est alors certain que les mesures ne sont pas les bonnes. On aurait pu anticiper les mesures, cela n’a pas été fait.

Encore une fois, ce n’est pas une critique vis-à-vis de Charleroi. Je vous dis que je parle d’une ville où l’on a dû prendre des mesures et où l’on a dû réadapter notre plan à cinq ans parce que, clairement, pour gérer une commune, il faut au moins avoir un plan à cinq ans, c’est le minimum.

Merci, Monsieur le Ministre, pour tous les éléments. Je retiendrai ce que vous avez dit à la fin, parce qu’il faut toujours voir le positif. La Région ne laissera pas tomber les grandes villes. Il y a des conditions pour ne pas les laisser tomber et c’est le côté le plus positif de ce que j’ai entendu depuis tout à l’heure.

M. le Président. – Des motions sont déposées en conclusion de l’interpellation de Mme Greco. La première, motivée, est déposée par Mme Greco (Doc. 596 (2025-2026) N° 1), la deuxième, motivée, est

déposée par M. Mugemangango (Doc. 597 (2025-2026) N° 1) et la troisième, pure et simple, par MM. J.-P. Bastin et Chintinne (Doc. 598 (2025-2026) N° 1).

L’incident est clos.

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

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’enquête conduite par la tutelle relative au financement d’une procédure-bâillon illégale ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, *Le Vif* révélait, en date du 16 avril dernier, que le Collège communal d’Andenne avait décidé de payer les frais d’avocat, les autres frais et une partie de l’indemnité de procédure liés à la procédure-bâillon conduite contre le magazine *Wilfried* et sa journaliste, et de ne pas récupérer les frais engagés auprès de l’ancien bourgmestre !

Vous avez indiqué que, dès que vous avez pris connaissance de cette information, vous avez demandé à votre administration de faire un rapport à ce sujet. Vous avez confirmé cette annonce devant cette Commission quelques jours plus tard, en indiquant avoir demandé « d’examiner si les frais d’avocats pris en charge par la Ville respectaient les conditions de licéité des paiements ». J’avais aussi attiré votre attention sur le fait que le questionnement était plus large et visait l’ensemble des faits. Il s’agit par ailleurs de vérifier, compte tenu de la confusion manifeste entre intérêt public et intérêt privé, s’il n’y a pas là une infraction d’ordre pénal.

Je ne reprendrai pas ici les nombreux rétroactes sur le sujet, qu’il s’agisse des échanges parlementaires que nous avons eus au sujet de la procédure-bâillon ou des deux annulations de la délibération du Conseil communal que la tutelle a effectuées sous votre conduite pour cause d’illégalité. Par contre, je reprendrai les termes de la dernière décision : « Les intérêts électoraux d’une personne, même si c’est le bourgmestre, n’ont rien à voir avec l’intérêt communal. Il y a une confusion entre les intérêts électoraux d’un candidat et les intérêts de la commune ».

Derrière ces rétroactes, il y a un enjeu constant, puisqu'une telle action contre la liberté de la presse n'est pas acceptable. Conduite avec des fonds publics, elle est d'autant plus insupportable. Dès lors, Monsieur le Ministre, six semaines plus tard, je viens aux nouvelles pour voir si vous avez reçu le rapport de votre administration ou un rapport intermédiaire de cette instruction. L'enquête a-t-elle bien été élargie à l'ensemble des frais de cette procédure et non aux seuls honoraires d'avocats et, donc, à l'ensemble des pièces qui y sont liées ? Quel est le contenu du rapport ?

Quelles sont les conclusions de la tutelle et votre appréciation sur l'utilisation de deniers publics pour mener cette procédure en justice ? Est-elle légale ? Est-elle conforme à l'intérêt général ? Quelle est la suite à y donner, compte tenu des pouvoirs qui sont les vôtres ? Qu'en est-il, par ailleurs, de la présence d'indices d'infractions d'ordre pénal ?

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 21 avril dernier, vous m'avez interrogé sur les frais d'avocats pris en charge par la Ville d'Andenne dans le cadre de la procédure engagée par son ancien bourgmestre contre une journaliste de la revue *Wilfried*. Dès que ces éléments ont été portés à ma connaissance, j'ai demandé à l'administration d'ouvrir une instruction sur la base de l'ensemble des faits rapportés. Cette instruction est toujours en cours ; je ne préjugerai donc pas des conclusions qui en découleront.

Si, au terme de cette analyse, il devait apparaître que le Conseil communal ou le Collège a décidé d'une prise en charge des frais de défense de l'ancien bourgmestre de la Ville d'Andenne, en contradiction avec mon arrêté d'annulation du 10 avril 2025, je prendrai toute mesure de tutelle nécessaire afin d'en garantir le respect. Bien sûr, il s'agira de vérifier la temporalité des différents éléments pour vérifier si la dépense porte bien sur des prestations réalisées après l'annulation des délibérations.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je note que l'instruction est toujours en cours – c'est une première chose – et que votre intention reste formulée.

Vous avez évoqué des enjeux de temporalité. Je crois me rappeler que lorsqu'une annulation intervient, l'acte est censé n'avoir jamais eu lieu. Se pose alors un débat quant au fait que des dépenses continueraient à être financées par des fonds publics alors même qu'elles n'ont plus de base légale. En tout cas, j'insiste vraiment sur la nécessité d'une intervention de la tutelle pour déterminer une ligne claire quant à la suite à donner aux décisions qui ont déjà été prises.

Pour le reste, je rappelle que la Ville d'Andenne n'a pas contesté l'annulation et que l'ancien bourgmestre n'a pas non plus été en appel contre le jugement qui l'a débouté.

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le suivi de la plainte contre la fausse
demande d'aide sociale au CPAS de Tournai »

Question orale
de Mme Dorothée De Rodder
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les suites de la fausse demande d'aide
sociale introduite au CPAS de Tournai »

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

- M. Hazée, sur « le suivi de la plainte contre la fausse demande d'aide sociale au CPAS de Tournai » ;
- Mme De Rodder, sur « les suites de la fausse demande d'aide sociale introduite au CPAS de Tournai ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, il y a six semaines, nous vous avons interrogé quant à des circonstances problématiques, puisque les travailleuses et travailleurs sociaux du CPAS de Tournai avaient appris qu'un mandataire local avait introduit une fausse demande d'aide sociale afin de « tester les services ». Cette pratique est évidemment indigne de la fonction, car non seulement elle mobilise des ressources de manière inutile alors que la situation est extrêmement critique, compte tenu de tout le contexte de programmation des exclusions du chômage par le Gouvernement fédéral, mais c'est aussi une indignité, parce qu'une telle attitude bafoue l'éthique élémentaire attendue de tout mandataire public.

Ainsi, le 21 avril, vous avez très justement rappelé que « l'article 20 de la loi organique sur les CPAS prévoit que les membres du Conseil de l'action sociale peuvent, en cas de négligence grave ou d'inconduite notoire, être suspendus ou révoqués par la tutelle. » Vous avez aussi confirmé que vous aviez été saisi d'une plainte émanant d'un syndicat et que le dossier avait été transmis à votre administration afin qu'une instruction complète et sereine soit menée.

Avez-vous reçu le rapport de votre administration ou un rapport intermédiaire de cette instruction ? Le cas échéant, quel en est le contenu ? Si les faits sont avérés et si la qualification fautive est confirmée – ce que nous présumons ou espérons, compte tenu de la gravité de l’initiative en cause –, avez-vous été appelé à prendre attitude sur le plan disciplinaire ? Le cas échéant, dans quel sens ?

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, le 21 avril dernier, je vous ai interrogé sur la fausse demande d’aide sociale introduite par un conseiller de l’action sociale MR auprès du CPAS de Tournai, prétendument pour tester le service. Vous avez alors confirmé avoir reçu une plainte syndicale et transmis le dossier à votre administration pour instruction. Vous avez aussi rappelé que l’article 20 de la loi organique des CPAS permet, en cas de négligence grave ou d’inconduite notoire, la suspension ou la révocation d’un membre du Conseil de l’action sociale.

Quelques semaines plus tard, les travailleurs sociaux attendent toujours un signal clair. Un mandataire n’a pas à créer un faux dossier social, à mobiliser inutilement des agents déjà sous pression, ni à se substituer aux voies normales de contrôle démocratique.

Dès lors, où en est cette instruction menée par votre administration ? De premières conclusions sont-elles tombées ? Quelles sont-elles, le cas échéant ? L’acte posé par ce mandataire est-il bien examiné au regard de l’article 20 de la loi organique des CPAS ? Considérez-vous qu’un élu, sous prétexte de tester un service, puisse introduire une fausse demande d’aide sociale sans porter atteinte à la dignité des bénéficiaires et au respect dû aux travailleurs sociaux ? Comptez-vous rappeler formellement aux CPAS et à leurs mandataires que de telles pratiques sont inacceptables et ne peuvent en aucun cas constituer une méthode légitime de contrôle ?

Lors de votre précédente réponse, vous avez parlé de maladresse. Je le redis : il ne s’agit pas d’une maladresse, mais d’un acte délibéré qui fragilise la confiance dans le service public social. Les agents du CPAS de Tournai méritent aujourd’hui autre chose qu’une réponse prudente ; ils méritent une position ferme.

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, nous avons déjà eu l’occasion d’aborder ce dossier dans le cadre de la commission parlementaire du 21 avril dernier, lors de laquelle j’ai rappelé le cadre légal et déontologique applicable aux membres du Conseil de l’action sociale, ainsi que la nécessaire autonomie professionnelle des

travailleurs des CPAS. J’ai également confirmé avoir été saisi d’une plainte et avoir demandé à mon administration de mener une instruction complète afin de vérifier que les règles fondamentales encadrant le fonctionnement des CPAS soient pleinement respectées.

Chaque fois que je suis saisi d’une plainte, je sollicite une instruction, à charge et à décharge, auprès de mon administration. Sur base des éléments de droit et de fait, après analyse, je prends ensuite attitude. Dans ce dossier comme dans d’autres, je ne souhaite pas préjuger des faits. Je vous ai dit, Madame De Rodder, que c’était à tout le moins une maladresse à mes yeux. Le « à tout le moins » est important ; ce n’était pas une façon de préjuger, mais de montrer ma surprise par rapport aux faits rapportés par la presse. Dans ce dossier comme dans d’autres, je ne souhaite pas préjuger des faits ; c’est ma responsabilité de ministre de tutelle des Pouvoirs locaux.

L’administration a donc interrogé le CPAS de Tournai. La réponse de celui-ci vient de parvenir à l’administration régionale, qui analyse actuellement les informations reçues. Le travail étant toujours en cours, je ne me suis pas encore prononcé sur les suites qui pourraient être envisagées sur le plan disciplinaire dans le cadre de ce dossier, ni dans un sens ni dans un autre. Le travail d’analyse doit se poursuivre de manière sereine et indépendante. Je m’astreindrai donc à un devoir de réserve, dès lors que l’instruction n’est pas clôturée.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je prends note que l’instruction est toujours en cours et que des étapes ont déjà été franchies. Je comprends la réserve que vous observez afin de ne pas invalider une procédure qui suivrait. Vous avez bien compris, à travers ces questions, que nous renouvelons toute l’importance que nous donnons à cette affaire. Il y a vraiment une pratique qui est indigne et nous espérons qu’elle ne restera pas sans suite.

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Effectivement, vous aviez pris cette position la dernière fois. Vous comprendrez que nous sommes impatients d’avoir votre éclairage et celui de votre administration concernant ce que nous qualifions de faute. Nous avons besoin que l’administration rappelle son devoir d’exemplarité à chacune et chacun des élus, où qu’ils soient, afin qu’ils ne mettent pas en difficulté le statut de tous les autres.

À tout le moins, nous aurions attendu des excuses du conseiller en question, ce qui n’est pas arrivé à ce jour, sauf erreur de ma part. Nous reviendrons très prochainement pour savoir ce que votre administration a décidé concernant ce dossier. Je vous remercie d’être si attentif à cette problématique.

Question orale
de Mme Dorothée De Rodder
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le recours à la consultance externe pour
analyser le profil financier des provinces »

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 « le recours à la consultance externe pour analyser le profil financier des provinces ».

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, il me revient que la Province de Hainaut aurait été sollicitée, par un courrier daté du 13 mai 2026, dans le cadre d'une étude relative au profil financier des provinces wallonnes. Cette étude impliquerait le recours à une consultance externe.

Cette démarche soulève de légitimes questions d'opportunité : pourquoi recourir à un prestataire externe pour analyser des informations déjà disponibles ? Pourquoi cette mission n'est-elle pas assumée par le SPW, dont le rôle est d'assurer la tutelle sur les pouvoirs locaux ? La démarche est d'autant plus interpellante qu'elle intervient après des décisions du Gouvernement wallon qui fragilisent directement les provinces.

Confirmez-vous qu'une étude relative au profil financier des provinces est en cours ou a été commandée ? Cette étude implique-t-elle le recours à une consultance externe ? Pouvez-vous m'indiquer quel prestataire a été désigné et selon quelle procédure ? Quel est le coût total de cette consultance, options et prestations complémentaires comprises ?

Pourquoi cette analyse n'a-t-elle pas été confiée aux services du SPW, alors que les documents budgétaires et comptables des provinces sont déjà transmis au ministre et à l'administration ? Le Gouvernement reconnaît-il qu'une telle analyse du profil financier des provinces aurait dû précéder toute décision susceptible de les mettre en difficulté ?

Pouvez-vous transmettre au Parlement le courrier adressé aux provinces, le cahier des charges ou la lettre de mission, ainsi que le montant exact engagé pour cette consultance ?

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, dans le cadre de la

réforme de l'institution provinciale, les conseils provinciaux sont amenés à se prononcer sur un plan de ventilation des compétences vers les autres niveaux de pouvoir et sur les compétences appelées à être conservées. Cette réflexion nécessite une analyse harmonisée et objectivée des réalités financières provinciales.

Je vous confirme dès lors qu'une étude a bien été commandée et qu'un marché externe a été attribué au cabinet de consultance Ernst & Young. Le coût de cette prestation s'élève à 80 000 euros hors TVA.

Le recours à une expertise externe répond à un besoin précis : les données budgétaires transmises aujourd'hui par les provinces existent bien, mais elles sont présentées selon des méthodes de lecture qui ne sont pas identiques ni directement comparables. C'est ce que nous indique le SPW IAS. La mission confiée à ce bureau de consultance consiste précisément à analyser ces données, aujourd'hui sous des formats épars, et à en assurer l'harmonisation afin de permettre une lecture comparable et cohérente de la situation financière des provinces. Cette mission ne se substitue nullement au rôle du SPW IAS. Le prestataire travaille en collaboration étroite avec mon administration. Des échanges réguliers et un travail commun sont maintenus tout au long du processus. Je rappelle, à cet égard, que les équipes du SPW IAS assument déjà un volume important de missions, comme en témoigne, par exemple, le traitement de 12 305 dossiers de tutelle en 2024, selon le rapport d'activité du service.

La mission d'appui à l'IAS menée par ce bureau de consultance vise précisément à doter le Gouvernement et ses services des informations les plus utiles pour prendre les décisions les plus éclairées dans le cadre de la réforme prévue par la DPR. C'est donc un outil d'aide à la décision puisque, aujourd'hui, aucune décision ferme n'a été prise. Il y a eu la Déclaration de politique régionale, puis la note d'orientation qui a prolongé la Déclaration de politique régionale, mais nous avons une clause de rendez-vous au plus tard en juillet pour prendre des décisions plus optionnelles. C'est afin de pouvoir disposer de tous les éléments utiles à une bonne décision que – sur suggestion du SPW IAS, d'ailleurs – cette mesure a été prise.

Concernant les demandes de documents, je vous invite à m'adresser vos demandes par écrit et j'y répondrai.

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. J'entends que vous voulez prendre des mesures d'ici juillet, mais certaines Provinces n'ont pas encore été consultées. Pensez-vous que ce soit vraiment un délai raisonnable pour l'analyse de tous ces documents ? J'imagine que vous prévoyez de recevoir cela dans le courant du mois

de juin et j'espère que l'on pourra en disposer. En tout cas, on en fera la demande.

Si vous voulez uniformiser les informations pour les décoder d'une meilleure manière, cela participe à un bon sentiment pédagogique. Je l'entends. Néanmoins, je reste toujours convaincue qu'il faut se poser et ne pas prendre de mesures trop hâtives qui pourraient déstabiliser le service public dans une grande partie de son opérationnalité sur le terrain.

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la préparation face aux crises,
l'implication des citoyennes et citoyens et le rôle
des communes »

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 « la préparation face aux crises, l'implication des citoyennes et citoyens et le rôle des communes ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, l'actualité de ces derniers jours a encore montré toutes les menaces que le dérèglement climatique fait peser sur nos territoires. Cependant, mon but n'est pas d'improviser une question d'actualité ; ma question a un objectif plus structurant et transversal. Nous aurons l'occasion, lors de la séance de demain, de revenir sur les récents orages et sur les inondations qu'ils ont provoquées, particulièrement dans la Basse-Sambre, une partie du Brabant wallon et l'est de Charleroi.

Fin avril, le ministre de l'Intérieur communiquait à propos de la campagne « Prêts. Ensemble. » du Centre de crise national. Dans *La Libre* du 22 avril, il citait ainsi les risques auxquels on peut faire face : « Les situations d'urgence comprennent les cyberattaques, qui impliquent des vulnérabilités matérielles ou logicielles, des risques d'incidents dans les centrales nucléaires, des pénuries d'électricité, de pétrole ou de nourriture ou encore les risques sanitaires, mais également les risques naturels tels qu'une tempête, une inondation, un incendie de forêt ou une vague de chaleur ». Nous y sommes justement.

Certains articles de presse ont surtout titré sur le fameux kit de survie pour tenir 72 heures. En réalité, il s'agit surtout de se conformer à une recommandation de la Commission européenne émise en mars 2025 dans le cadre de la stratégie de préparation et de gestion de

crise. *Le Soir* du 22 avril, par exemple, rappelle que la Belgique a une culture du risque assez peu avancée. La commission d'enquête relative aux inondations de juillet 2021 a notamment pointé cet élément. La France, les Pays-Bas et les pays scandinaves, par exemple, informent leur population des risques et ceux-ci sont intégrés dans le quotidien et les habitudes des citoyens de ces pays, beaucoup plus que chez nous.

Au-delà de ce kit de survie symbolique, il importe donc de préparer la population à bien s'informer – notamment en s'inscrivant à BE-Alert –, à rassembler les numéros de téléphone d'urgence ou encore à réaliser un plan d'évacuation de son logement. Un des objectifs est que les personnes valides n'encomrent pas les services de secours afin que, en cas de crise majeure, de catastrophe naturelle ou de pénurie d'électricité, les ressources puissent se concentrer sur les personnes qui en ont le plus besoin.

Le site web du Centre de crise national indique toute une série de conseils, notamment celui de construire un réseau dans le quartier, de s'appuyer sur les associations, les clubs de sport ou, à défaut, d'en discuter avec ses voisins, ses amis, sa famille... On peut lire, par exemple : « En situation d'urgence, il faut pouvoir compter rapidement les uns sur les autres. Il est donc important de prendre les dispositions nécessaires à l'avance. Un réseau bien préparé connaît les risques potentiels de la Région, les préparatifs à prévoir, se tient informé de l'actualité ou des alertes via BE-Alert, les médias et les applications spécifiques, notamment l'Institut royal météorologique ou les applications météo de notre Région, réfléchit activement à comment s'entraider ou soutenir d'autres réseaux en cas d'urgence. »

Voici un autre objectif auquel les experts font habituellement référence : s'appuyer sur les réseaux de citoyens avant l'arrivée des secours et améliorer l'articulation entre les citoyens et les citoyennes qui s'impliquent et les services de secours. Bref, on a là toute une démarche de prévention et de préparation pour que, lorsque des événements vraiment majeurs interviennent, chacun soit outillé au mieux. On pense aussi aux besoins des personnes les plus vulnérables : les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, les familles avec enfants, et cetera.

Le 10 septembre 2025, suite à la mobilisation de volontaires dans les communes flamandes, je vous ai posé une question sur l'encadrement des bénévoles en cas de crise. Vous m'avez alors renvoyé aux Provinces, qui assurent cette fonction dans le cadre de leur lettre de mission. Par ailleurs, vous n'aviez pas encore eu de contact avec la Croix-Rouge, qui était prête à donner des formations aux citoyens et citoyennes.

Comment les communes wallonnes peuvent-elles aujourd'hui être le relais des recommandations du Centre de crise national ? Quelles sont les initiatives

pour renforcer notre capacité à faire face aux situations de crise ? Comment les communes peuvent-elles aider les citoyens et citoyennes à anticiper les crises sur leur lieu de vie et dans leur quartier ? C'est toute la logique du tissu humain, interpersonnel, social et associatif, qui est souvent informel, mais qui peut aussi faire l'objet de campagnes de sensibilisation pour que ce qui est moins dans la culture chez nous le soit davantage, vu la nécessité qui augmente. Quel est le soutien de la Wallonie par rapport à ces enjeux ? Quelle est l'articulation des missions des Provinces avec la campagne du Centre de crise national ? La Région effectue-t-elle un suivi des actions menées à cet égard ?

Enfin, avez-vous eu, depuis notre dernier échange à ce sujet, un contact avec la Croix-Rouge par rapport à sa disponibilité pour la délivrance de formations en la matière ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, vous m'interrogez sur des éléments qui n'interviennent que de façon très périphérique dans les compétences qui sont les miennes, tant au regard de la loi spéciale de réformes institutionnelles qu'au regard de l'arrêté de répartition des compétences gouvernementales.

Néanmoins, vu l'enjeu, je vais vous apporter les éléments de réponse dont je dispose. La préparation et la gestion des situations d'urgence reposent sur une articulation entre plusieurs niveaux de pouvoir. La planification d'urgence et la gestion opérationnelle relèvent principalement des bourgmestres, des gouverneurs et des autorités fédérales.

La Wallonie intervient dans un rôle d'appui et de développement d'une culture du risque dans ses domaines de compétence. À cet égard, le décret du 13 juillet 2023 organise des obligations régionales en matière de gestion des risques et des crises, ainsi qu'en termes de soutien aux autorités compétentes. La coordination régionale de ces matières relève du ministre-président, que je vous invite dès lors à interroger.

S'agissant du rôle des communes et des gouverneurs, plusieurs initiatives sont déjà menées sur le terrain : formation des élus, exercices de gestion de crise et actions de sensibilisation du grand public. Ces démarches visent à renforcer la préparation des communes et à développer les réflexes utiles auprès des citoyens. Cette action s'inscrit en complémentarité avec les campagnes du Centre de crise national, les gouverneurs et les communes assurant un rôle de proximité et de sensibilisation. Des échanges réguliers permettent d'assurer le suivi des actions et d'identifier les améliorations utiles.

Concernant l'implication citoyenne, certaines initiatives existent déjà, notamment des conférences de sensibilisation et des partenariats locaux. À titre d'exemple, une réserve citoyenne bénévole se développe dans le Brabant wallon au travers du programme BW Response.

Enfin, s'agissant de la Croix-Rouge, je n'ai pas été saisi, à ce stade, d'une proposition structurée relevant de mes compétences. Je ne dispose donc pas d'éléments complémentaires à communiquer.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je mesure que les compétences sont distribuées entre les différents pouvoirs et que, en particulier, la planification d'urgence relève du pouvoir fédéral. Pour ce qui concerne la Wallonie, il y a des compétences partagées entre vous-même, en tant que ministre des Pouvoirs locaux – c'était le point d'ancrage de ma question –, et le ministre-président.

La culture du risque est, quelque part, un impensé ; elle se trouve de manière un peu diffuse, puisque c'est un enjeu de culture, et les différents pouvoirs qui ont quelque chose à dire ou à faire à l'égard de la prévention, de la préparation et de l'anticipation de ces risques peuvent agir. C'était le sens de ma démarche.

Ma conviction, c'est que les citoyens et les citoyennes doivent être considérés, de façon plus organisée et plus structurée qu'aujourd'hui, comme des « entraînants » lorsque de telles dynamiques sont nécessaires. Les experts des grandes crises expliquent généralement que la population, loin des clichés de panique, d'impuissance ou même de comportements antisociaux, se prend souvent en charge. Lorsque de tels événements interviennent – on l'a encore vu ces derniers jours –, on voit l'entraide qui peut survenir. Personne n'imagine que ce sera moins fort à l'avenir. L'intérêt est que les pouvoirs publics puissent, autant que possible, densifier ce tissu social ou associatif et renforcer ces démarches afin que, lorsque des périls graves surviennent, la capacité de la population à y faire face soit la plus forte.

J'entends que vous n'avez pas été saisi par la Croix-Rouge, qui avait plutôt lancé une bouteille à la mer, si j'ai bon souvenir. Il y a peut-être lieu d'initier une démarche proactive à ce sujet. En tout cas, je retournerai aussi vers le ministre-président.

(M. Hazée, 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 réforme des fabriques d'église »

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 des fabriques d'église ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, une réforme des fabriques d'église est en projet. L'objectif est de réorganiser leur fonctionnement pour qu'elles répondent davantage à la réalité actuelle. La DPR consacre d'ailleurs un volet à cette réforme, indiquant que « le Gouvernement modernisera la gestion des édifices de culte, en concertation avec les représentants des cultes ». La rationalisation des fabriques d'église, de leur composition et de leur financement ou encore la réaffectation des bâtiments sont notamment sur la table.

Alors que j'ai déjà eu l'occasion d'échanger avec vos services concernant cette réforme, une nouvelle idée pourrait alimenter les réflexions actuelles. Après discussion avec une représentante du CRISP, la proposition de suppression des fabriques d'église a été formulée. L'objectif serait alors de créer des ASBL afin de pouvoir défiscaliser les dons. Cela permettrait, en quelque sorte, aux fidèles de payer pour les investissements. Ces ASBL seraient également subventionnées par le public sur base d'un plan pluriannuel de projets.

Quel regard portez-vous sur cette proposition de suppression et non de fusion ? Va-t-elle dans le sens des discussions qui ont eu lieu avec les acteurs des cultes ? Où en est cette réforme des fabriques d'église ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR indique que le Gouvernement s'est engagé à moderniser la gestion des édifices de culte en concertation avec les représentants des cultes. Aussi, je mène actuellement, avec l'appui de mon administration, un travail de réflexion en vue de l'élaboration d'un avant-projet de décret relatif au temporel des cultes ; le vote d'un décret relève du Parlement ; le Gouvernement se contente de préparer. Ce travail s'inscrit dans une démarche de concertation avec les organes représentatifs, afin de prendre en compte les réalités et spécificités propres à chacun des cultes concernés.

S'agissant de la proposition que vous évoquez, notamment en matière de recours à des ASBL et de déductibilité fiscale des dons, je prends acte de cette piste et ne manquerai pas de l'intégrer aux réflexions en cours. Je ne souhaite toutefois pas, à ce stade, préjuger des orientations qui seront retenues par le Gouvernement à l'issue des concertations. Compte tenu de l'ampleur du chantier, mon objectif demeure de soumettre au Parlement un texte à l'horizon du premier semestre 2027.

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

M. Maxime Daye (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse et, surtout, pour avoir pris en considération cette proposition assez constructive et intéressante à étudier, d'autant plus que vous avez rencontré les acteurs des cultes et qu'ils ne sont pas opposés à une réforme. C'est donc le moment ; vivement le premier semestre 2027.

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

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les suites de l'enquête administrative
relative à l'affaire sino-hutoise »

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 suites de l'enquête administrative relative à l'affaire sino-hutoise ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre je vous ai interrogé à deux reprises, dans le cadre des compétences de l'autorité de tutelle, au sujet des relations internationales étroites entre la Ville de Huy et l'ambassade de Chine. Le 27 mai dernier, vous avez annoncé avoir ouvert une enquête administrative. Dans le cadre de celle-ci, vous avez « enjoint le Collège à prendre plusieurs mesures ».

Suite au recours introduit par deux conseillers communaux par rapport à la non-exécution de ces mesures, vous venez d'adresser un second avertissement au Collège communal. Dans celui-ci, vous brandissez la menace de l'envoi d'un commissaire spécial du Gouvernement wallon à Huy – ce n'est pas peu de choses – dans un délai d'un mois, compte tenu de l'absence de suite à plusieurs de vos demandes. Nous le comprenons bien ; c'est la logique même que la tutelle

puisse se faire respecter. La logique de votre approche apparaît donc tout à fait claire.

Le Collège a-t-il donné suite au second avertissement, envoyé le 29 mai dernier, il y a un peu plus de deux semaines ? Pouvez-vous détailler les éléments demandés par l'autorité de tutelle qui sont restés sans suite et, partant, les motivations de ce second avertissement ? Celui-ci, je le répète, nous apparaît logique.

De quelle manière avez-vous prévu d'assurer concrètement la mise en œuvre des mesures demandées en décembre et en mai ? Qu'en sera-t-il, entre autres, de la récupération des remboursements attribués à l'ancien bourgmestre faisant fonction ou des justificatifs non fournis des dépenses de la Ville dans sa relation avec les autorités chinoises ?

Quid, par ailleurs, de la récupération des dépenses illégalement remboursées depuis 2018 aux membres du Collège communal par le Collège lui-même, alors que la décision aurait dû être prise par le Conseil communal ?

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 la suite des soupçons d'ingérence étrangère impliquant un mandataire local hutois entretenant des contacts étroits avec la République populaire de Chine, j'ai chargé mon administration de mener une enquête administrative. Les conclusions de cette enquête m'ont conduit à adresser plusieurs injonctions au Collège communal de Huy.

Celles-ci portaient, d'une part, sur l'engagement des procédures utiles en vue de récupérer les remboursements de frais de déplacement indûment versés jusqu'à l'année 2025 comprise, ceux-ci ayant été systématiquement décidés par le Collège communal dans le cadre de l'utilisation de véhicules personnels, alors qu'une telle décision relève de la compétence du Conseil communal. D'autre part, il a été demandé au Collège communal de transmettre l'ensemble des documents sollicités par les conseillers communaux requérants, dans le cadre de leur droit de regard exercé au travers de demandes adressées en mai 2025 et en juillet 2025.

Enfin, le Collège communal a été invité à procéder à une vérification complète des dépenses de la Ville de Huy liées aux relations avec la République populaire de Chine, à corriger tout montant qui s'avérerait erroné et à transmettre à mon administration les précisions et justificatifs nécessaires dans un délai de deux mois.

Deux recours ont ensuite été introduits les 16 janvier et 24 février 2026 par les conseillers communaux requérants, ceux-ci estimant que ces injonctions

n'avaient pas été exécutées. L'instruction menée par mon administration a confirmé qu'aucune suite suffisante n'a été apportée à plusieurs des demandes formulées.

C'est dans ce contexte que, par courrier du 19 mai dernier, j'ai adressé un nouvel avertissement au Collège communal de Huy. Celui-ci visait les éléments demeurés sans réponse, à savoir l'exercice effectif du droit de regard des conseillers communaux, ainsi que la vérification et la justification des dépenses liées aux relations avec la Chine. J'ai indiqué qu'à défaut d'exécution de ces injonctions dans un délai d'un mois à compter de la réception du courrier, je procédera à la désignation d'un commissaire spécial, conformément aux articles L3116-1 et L3116-2 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, afin d'assurer leur mise en œuvre effective.

À ce jour, le Collège communal n'a pas encore donné suite aux avertissements qui lui ont été adressés. Mon objectif est simple et demeure avant tout de garantir la bonne gestion communale et le respect des obligations légales.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse parfaitement claire quant aux détails de la démarche que vous avez poursuivie.

Je note aussi que le Collège n'a pas encore répondu. Nous avons déjà franchi plus de la moitié du délai. J'espère donc qu'il réagira à temps. Je vous remercie pour votre engagement à aller jusqu'au bout de cette affaire.

**Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la réutilisation du stock bâti de
360 000 habitations dans le cadre du Stop béton
à l'horizon 2050 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réutilisation du stock bâti de 360 000 habitations dans le cadre du Stop béton à l'horizon 2050 ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je viens de poser la question à votre collègue, M. Coppieters.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Aurai-je la même réponse de votre part ? Je vous le dirai après. Le suspense reste entier.

J'ai interrogé M. Coppieters en parlant du bien-être des aînés, qui est une valeur sociétale que je mettrais même au-dessus du Stop béton. Cependant, on peut faire d'une pierre trois coups, puisqu'on peut à la fois :

- rendre nos aînés plus heureux et les faire évoluer dans un logement plus adapté ;
- résoudre une partie de la problématique de l'accessibilité au logement ;
- progresser dans le cadre du Stop béton.

Selon une étude de l'IWEPS, il existe un stock de 230 000 maisons occupées uniquement par des propriétaires âgés de 65 ans et plus. À ces 230 000 maisons, qui doivent évoluer au cours des 20 prochaines années – on peut imaginer que le stock va se renouveler –, on peut ajouter 130 000 habitations aujourd'hui inoccupées. Cela fait donc 360 000 habitations qui constituent un stock bâti qui doit être transformé ; vous voyez où je veux en venir.

Ce chiffre n'est pas seulement une donnée statistique ; il décrit une transformation profonde de notre société et de notre organisation territoriale. Il met en évidence, d'abord, une question de bien-être et de santé publique. Dans certains cas, des personnes âgées vieillissent seules, dans des logements qui sont devenus trop grands ou inadaptés, avec des difficultés d'accès aux services et à la mobilité ; c'est tout le plan « Bien vieillir en Wallonie » qui est concerné. Ces logements inadaptés peuvent conduire à des situations d'isolement résidentiel que certains qualifient de piège, car on est piégé dans un urbanisme d'un autre temps.

Cela met aussi en évidence l'enjeu – c'est plutôt une compétence de Mme Neven – du logement et de la crise d'accès pour les familles, dans un contexte où un parc important existe, mais reste sous-occupé et inadapté.

Enfin se pose une troisième question : dans le cadre de l'aménagement du territoire et de la transition vers le Stop béton à l'horizon 2050, un stock de 360 000 logements ne se refuse pas ; cela constitue potentiellement une alternative majeure à l'artificialisation de nouveaux sols.

Comment votre stratégie territoriale intègre-t-elle ce stock de 360 000 logements qui sont amenés à évoluer à une échéance de 20 ans ? Quelles mesures concrètes sont prévues pour favoriser le recyclage du bâti existant, sa rénovation et sa reconversion dans les centralités dans une logique de Stop béton à l'horizon 2050 ? D'avance, merci pour vos éléments de 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. – Madame la Députée, votre question très intéressante m'a permis de lire un document dont j'avais entendu parler, mais que je n'avais pas lu, et qui met en évidence de fortes disparités sur notre territoire en matière de dynamique de logement. J'en profite donc pour remercier l'IWEPS pour son travail, ainsi que celles et ceux qui y ont collaboré.

Même si les chiffres mis en évidence par l'IWEPS ne constituent pas une véritable surprise, ils permettent toutefois de quantifier avec précision, notamment à l'échelle communale, des réalités que l'on pressentait. Ils confirment, chiffres à l'appui, ce que nous observons depuis plusieurs années : la Wallonie ne manque pas de bâti, elle manque d'une utilisation plus cohérente et plus responsable de son territoire.

Le volume évoqué de plus de 360 000 logements doit toutefois être appréhendé avec nuance, dans la mesure où il recouvre des situations très diverses qui ne sont pas toutes mobilisables à court ou moyen terme. Face à cette réalité, le Schéma de développement du territoire inscrit notre Région dans une trajectoire structurée vers l'arrêt de l'artificialisation nette des sols à l'horizon 2050 et le renforcement de l'efficacité de nos aménagements. Ce choix repose sur des constats objectifs : le vieillissement de la population, la sous-occupation du bâti existant, la pression foncière croissante et les coûts collectifs liés à la dispersion de l'urbanisation, qui sont toujours plus élevés.

Dans cette perspective, la rénovation, la transformation et la reconversion du bâti existant sont placées au cœur de la stratégie territoriale de la Wallonie. Le stock de logements existants, implanté sur des terrains déjà artificialisés, constitue à cet égard une alternative majeure à la consommation de nouveaux espaces naturels, agricoles ou autres. La planification à 20 ans repose donc sur un principe de responsabilité territoriale. Chaque hectare déjà bâti doit être interrogé avant d'en artificialiser un nouveau.

Cette logique s'impose à l'ensemble des acteurs publics, à tous les niveaux de pouvoir. Mon rôle de ministre du Territoire est précisément d'organiser cette cohérence. Il consiste à fixer un cadre clair, lisible et exigeant, dans lequel les politiques sectorielles peuvent s'inscrire de manière coordonnée. À cet égard, les schémas de développement communaux constituent des outils déterminants pour affiner la stratégie selon les réalités locales. Ils permettent d'identifier les gisements de logements existants, de structurer la densification qualitative dans les centralités et d'encadrer les mutations du bâti en fonction des réalités locales.

J'encourage donc, une fois de plus, les communes à s'en saisir pleinement. Elles sont déjà très nombreuses, mais toutes ne se sont pas encore lancées dans le travail. Je rappelle également que les SDC doivent dorénavant se conformer aux principes directeurs du SDT. C'était un oubli du précédent CoDT, qui est maintenant corrigé. C'est une correction importante qui est désormais bien inscrite dans le droit wallon.

S'agissant du vieillissement de la population, cet enjeu dépasse le seul champ de la politique du logement et pose clairement une question d'aménagement du territoire. Maintenir des personnes dans des logements isolés, mal situés ou inadaptés génère des coûts collectifs et des situations d'isolement, tandis que le rapprochement de l'habitat vers les centralités, les services et les transports publics constitue un levier de bien-être et de sobriété foncière.

Concrètement, le Code du développement territorial offre déjà des leviers importants pour favoriser le recyclage du bâti : division de logements, reconversion de bâtiments, restructuration des tissus existants ou densification encadrée dans les centralités. Cette dynamique repose également sur un accompagnement renforcé des communes dans l'identification et la mobilisation de ces gisements, ainsi que sur l'adhésion progressive des acteurs et des citoyens. C'est un volet extrêmement important. Je pense que tous les élus locaux, singulièrement les échevins de l'urbanisme et leurs services, doivent faire preuve de pédagogie dans la transformation nécessaire de l'évolution urbanistique de nos territoires.

Comme le conclut le travail de l'IWEPS, la transition résidentielle implique de mobiliser un ensemble de politiques publiques pour répondre à deux enjeux majeurs : l'accessibilité du logement et son adéquation aux besoins. L'aménagement du territoire y contribue dans une logique d'optimisation spatiale et de sobriété foncière fondée sur des choix clairs : recycler plutôt qu'étendre, restructurer plutôt que disperser, planifier plutôt que subir.

J'ajouterai, in fine, que la décision prise voici un an et demi par ce Parlement en ce qui concerne la baisse des droits d'enregistrement de 12 % à 3 % pour la monopropriété lève un frein majeur à la mobilité des logements. En effet, l'étude de l'IWEPS identifie 233 000 maisons occupées par des propriétaires âgés de plus de 65 ans. Pour ceux qui sont monopropriétaires, passer de la propriété d'une maison à celle d'un appartement n'est donc plus sanctionné fiscalement. Cette réforme contribue aussi à une politique de logement efficace à l'échelle de notre territoire et nous aidera à atteindre le zéro artificialisation nette.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je vais commencer par remercier l'IWEPS et vous remercier,

Monsieur le Ministre, d'avoir lu cette étude. Ma question aura au moins servi à vous sensibiliser ; par contre, vous me répondez exactement comme si la problématique n'était pas une problématique humaine de transition de résidence, comme cela a été mis en évidence. Vous me répondez que l'on poursuit le plan classique Stop béton, mais il y a aussi le SDT et, jusqu'à nouvel ordre, j'ai entendu pas mal de vos réponses aller dans ce sens. Il y a une problématique majeure, par rapport aux aînés, de transition et de mobilité résidentielle que vous devez intégrer. C'est ce que je disais il n'y a pas plus de trois minutes à M. Coppieters : à un moment, si la résidence ne change pas et si ces aînés restent piégés dans cet urbanisme, cela n'ira jamais.

Dès lors, je m'attendais à des réponses beaucoup plus pratico-pratiques qui permettraient à ces gens de quitter un logement inadapté où il n'y a pas de services, où ils sont isolés, pour aller vers des logements plus adaptés où il y a plus de services et plus de centralité. Quand vous me dites que vous avez baissé les droits d'enregistrement et que vous avez ainsi trouvé le moyen politique de résoudre ce problème, j'aime autant vous dire que c'est méconnaître complètement la situation spécifique des aînés à l'heure actuelle. Ils sont aussi piégés là parce qu'ils ne savent pas revendre leur maison et acheter un appartement autre part. Cela n'existe pas. Il faut absolument que vous relisiez l'étude de l'IWEPS, ainsi que d'autres études complémentaires sur la situation des aînés, pour que l'on ait une solution structurelle à long terme.

Encore une fois, il s'agit d'un stock bâti de 360 000 habitations, ce qui constitue un enjeu majeur pour la Wallonie. De plus, cela concerne trois politiques majeures. Je ne regrette pas d'avoir posé la question ; il faut absolument que vous convergiez et que nous ayons une politique qui analyse cela transversalement.

**Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les délais d'obtention des permis
d'urbanisme »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les délais d'obtention des permis d'urbanisme ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je vous ai encore entendu vous exprimer à ce

sujet ce matin sur les ondes de La Première. Un article de *Moustique* dit également que plusieurs acteurs de la construction, notamment l'UPSI – l'Union professionnelle du secteur immobilier – et la Fédération des entrepreneurs généraux de la construction, dénoncent la durée des procédures de permis, en particulier pour les projets d'envergure.

Selon les données relayées dans cet article, une étude de 2024 portant sur les projets de plus de 20 logements estime qu'une procédure complète incluant les différentes étapes et recours durerait, en moyenne, entre 28 et 65 mois en Flandre. Les chiffres avancés par l'UPSI évoquent, toujours en Flandre, des durées moyennes de quatre ans et 10 mois, contre cinq ans et deux mois en Wallonie et jusqu'à six ans et quatre mois à Bruxelles, pour l'obtention d'un permis exécutoire.

Permettez-moi de venir devant vous en disant que ces chiffres, qui sont largement utilisés dans le débat public, soulèvent plusieurs questions méthodologiques. Quelles étapes de la procédure ces durées incluent-elles ? Les mêmes étapes sont-elles considérées pour chaque Région ? S'agit-il de retours d'expérience du secteur ou de données administratives consolidées ? Disposez-vous de données officielles permettant de mesurer les délais réels de traitement des permis d'urbanisme en Wallonie, notamment pour les projets de grande ampleur ? Avez-vous rencontré les auteurs de ces études ? Ces chiffres ont-ils été analysés ou objectivés par votre cabinet ? Le cas échéant, confirmez-vous ou nuancez-vous ces ordres de grandeur ? Ces chiffres font le débat public et l'on en arrive à compter en années.

Enfin, le Gouvernement a annoncé des objectifs de simplification et d'amélioration de la prévisibilité des procédures. C'était à la radio ce matin. Comment ces critiques sur les délais s'inscrivent-elles dans votre réforme de l'urbanisme, notamment au regard des objectifs de développement territorial et de sécurisation juridique des projets ?

Monsieur le Ministre, on s'entend bien. J'imagine que vous allez me rappeler les pas de géant que vous avez faits en matière de numérisation des permis ou de digitalisation. C'est une chose. Ce n'est pas ce que je vous demande. Je vous dis que l'on a aujourd'hui, dans le débat public, des délais d'octroi des permis qui se comptent en années. Ces chiffres sont-ils justes ? Avez-vous rencontré les auteurs de l'étude ? Quelle est leur méthodologie ? Si vous devez nuancer les chiffres, faites-le, s'il vous plaît, car cela me pose beaucoup de questions.

M. le Président. – La prochaine fois, écrivez également la réponse que vous souhaitez de M. le Ministre. Ainsi, on gagnerait du temps.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Président, si c'est moi qui commence à écrire les

réponses du Gouvernement, cela va vraiment vous changer la vie, à vous en particulier.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, j'entends les préoccupations exprimées par certains acteurs du secteur de la construction quant aux délais d'obtention des permis d'urbanisme. Elles s'inscrivent directement dans les priorités fixées par la Déclaration de politique régionale, qui vise à renforcer la lisibilité, la prévisibilité et la sécurité juridique des procédures en matière d'aménagement du territoire. Ces interpellations méritent d'être prises au sérieux, mais elles appellent également quelques clarifications méthodologiques.

En Wallonie, les délais de traitement des permis sont strictement encadrés par le CoDT depuis les réformes de 2017 portées par Carlo Di Antonio. Selon les procédures, les autorités disposent de 30, 60, 75 ou 115 jours. En cas de recours administratif, le délai de décision ministérielle est également fixé par le CoDT. Ces délais de rigueur constituent donc un cadre juridique de référence fort et garantissent la prévisibilité de l'action administrative.

Les durées de plusieurs années parfois évoquées dans le débat public ne correspondent pas à ces délais légaux. Elles résultent, le plus souvent, d'une addition de phases qui dépassent l'instruction administrative proprement dite : modifications successives des projets, études complémentaires, procédures de publicité, recours ou réintroduction des demandes. En fait, pour l'opérateur, un projet débute au moment où il commence à travailler dessus et où il dépose ses premiers dossiers, et cetera. Or, quelquefois, quand un opérateur passe plusieurs fois dans le cycle, il compte l'ensemble des cycles concernés pour estimer le délai au moment où il obtient son permis. Ces éléments relèvent de la vie complète d'un projet et ne peuvent être assimilés aux délais fixés par le CoDT. J'ajoute que ces délais intègrent probablement les procédures de recours au Conseil d'État, lesquelles peuvent prendre un à deux ans pour les dossiers relativement simples, mais peuvent être plus longues pour des dossiers plus complexes.

Par ailleurs, les chiffres relayés reposent essentiellement sur des retours d'expérience sectoriels. Ils ne constituent donc pas des données statistiques consolidées et reposent sur des périmètres méthodologiques variables selon les Régions. Ainsi, à ce stade, aucune base homogène et comparable ne permet de confronter ces estimations à des données administratives objectivées.

Avec la dématérialisation des permis, on aura justement des données très précises concernant le délai de traitement des dossiers. C'est vrai que c'est un

chantier promis par beaucoup en des temps antérieurs et que nous menons tambour battant.

(Réaction de Mme Cremasco)

Merci. C'est en cours. Le premier dossier a été introduit hier sous mes yeux.

Mon cabinet est évidemment en contact avec l'ensemble des acteurs concernés, notamment au travers du comité des utilisateurs, dont fait partie l'UPSI, mais aussi Embuild, l'Ordre des architectes et l'Union wallonne des architectes. C'est un comité que j'ai mis en place quasiment dans la foulée de mon arrivée au ministère – c'était à l'automne 2024 –, initialement pour accompagner la procédure de dématérialisation des permis. En effet, la logique de dématérialisation qui était entreprise par l'administration ne visait qu'à dématérialiser les procédures internes à l'administration. Moi, je dis que c'est l'ensemble qui doit être accompagné.

La mise en place du comité des utilisateurs a fonctionné de façon positive parce que les acteurs étaient impliqués dans le dossier. On l'a d'ailleurs progressivement élargi à d'autres enjeux que la dématérialisation des permis. C'est également un changement de méthode de travail. Les contributions de ce comité d'utilisateurs mettent en évidence une réalité plus large et plus nuancée, notamment la nécessité d'améliorer la lisibilité et le suivi des procédures sur l'ensemble du cycle de projet.

S'agissant des données wallonnes, l'administration ne dispose pas encore d'un outil statistique pleinement consolidé permettant de mesurer de manière automatisée et exhaustive la durée complète des procédures, en particulier pour les projets complexes. J'ajoute que les projets complexes sont souvent aussi des permis uniques. Dès lors, il y a là des procédures conjointes avec les procédures environnementales.

La dématérialisation vise donc à disposer, à court terme, d'un suivi objectif de l'ensemble des étapes, d'indicateurs fiables et d'un monitoring précis des délais afin d'identifier de manière factuelle les points de ralentissement ou d'engorgement des dossiers. On en connaît d'ailleurs certains – comme la complétude des dossiers – sur lesquels certains jouent, à la fois celui qui reçoit le dossier, mais aussi celui qui l'envoie.

Aujourd'hui, quand on dépose un dossier et que l'on oublie quelques pièces, ce n'est pas grave, l'administration va nous le rappeler. Cela peut arriver. Avec le système de dématérialisation, si votre dossier n'est pas complet, au moins formellement, vous ne pouvez pas l'envoyer. S'il est complet, l'administration le reçoit le jour même et le délai pour le traitement du dossier est ouvert ; la commune ou le fonctionnaire délégué ne pourra pas dire qu'il ou elle n'a pas pu examiner le dossier de façon complète.

Il y a aussi les avis techniques tels que la lutte contre les inondations ou les normes d'exigence des services d'incendie, qui sont des éléments externes à la procédure purement urbanistique. À nouveau, la dématérialisation des permis va permettre d'y voir plus clair sur ces éléments, de les objectiver et de fonder des adaptations législatives si nécessaire. La dématérialisation permettra aussi de voir s'il existe des disparités régionales ou communales, dont il conviendra éventuellement de comprendre la raison d'être.

Cette évolution s'inscrit pleinement dans le choc de simplification administrative porté par le Gouvernement. En parallèle, j'ai engagé plusieurs mesures concrètes pour renforcer la fluidité et la prévisibilité des procédures :

- la simplification et la rationalisation des formulaires de demande – c'est déjà fait ;
- la clarification des exigences de complétude des dossiers – c'est en cours ;
- le renforcement du dialogue entre les autorités compétentes et les porteurs de projets en amont du dépôt des demandes.

Ces mesures visent à sécuriser juridiquement les décisions tout en améliorant la lisibilité des procédures.

Enfin, les critiques relatives aux délais doivent être replacées dans le cadre plus large de la réforme de l'urbanisme. Il ne s'agit pas de rechercher une accélération mécanique, mais une action publique efficace, lisible et juridiquement sécurisée. Le développement territorial suppose des projets bien conçus, correctement instruits et pleinement intégrés dans leur environnement. À cet égard, la prévisibilité des procédures constitue un levier essentiel de confiance pour les citoyens, les communes et les investisseurs.

Tous les changements législatifs sont possibles, mais ils dépendent aussi de ceux qui font vivre les règles. De ce point de vue, je ne peux que saluer l'état d'esprit que j'ai constaté au sein des différentes directions territoriales du Département du territoire que j'ai rencontrées au cours des derniers mois.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, merci d'avoir commencé en répondant directement à ma question pour ensuite développer quelques chapitres sur votre politique et sur vos actions pour la dématérialisation des permis. En effet, vous avez entamé votre réponse en rappelant le délai pour obtenir un permis : 30, 60, 75 ou 115 jours. Ce sont les délais de rigueur ; j'ai d'ailleurs eu le plaisir d'assister, comme vous, aux nombreux débats dans ce Parlement qui ont mené à cette procédure.

Cela étant, tout ce qui entoure cette procédure – la genèse d'un projet bien ficelé – prend du temps. CQFD : ce n'est pas sur la réduction de la procédure

qu'il faut absolument se focaliser et passer des jours et des nuits pour gagner deux jours, mais bien sûr la construction même du projet. Les recours constituent une autre problématique, mais la construction même du projet est particulièrement lente, surtout en Wallonie, où l'on a des projets particuliers, comme les friches industrielles, dont la genèse en tant que telle pose problème, c'est-à-dire qu'il faut arriver à faire éclore de tels projets en s'assurant de leur qualité.

Pour ce faire, il y a des outils de concertation qu'il faut utiliser en amont. Plus il y aura de concertation en amont, notamment lors de la réunion de projet, mieux cela se passera. Je vous pose donc un gros *warning* sur le fait de maintenir cet outil de la réunion de projet, qui permet de se mettre d'accord en amont.

Du reste, je vous rejoins complètement sur la complétude du dossier : il ne sert à rien de s'imposer des délais de rigueur quand tout le monde joue sur la complétude du dossier et quand il faut des mois et des mois pour enfin parvenir à déposer un dossier complet. On verra si cela s'améliore avec la dématérialisation.

En tout cas, merci d'avoir remis l'église au milieu du village, si je puis me permettre l'expression.

(Mme Cremasco, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

**Question orale
de M. Maxime Daye
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le projet d'éolienne géante de Storm près
de l'E19 »**

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 projet d'éolienne géante de Storm près de l'E19 ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, la société Storm a annoncé la tenue, aujourd'hui, d'une réunion d'information préalable à l'introduction d'une demande de permis unique pour l'implantation d'une éolienne de grandes dimensions à proximité de l'aire autoroutière d'Orival, le long de l'E19, sur le territoire de Nivelles.

Au-delà de la commune d'implantation, plusieurs communes de l'arrondissement de Soignies – notamment Braine-le-Comte, Écaussinnes et Seneffe – figurent dans le périmètre des incidences environnementales potentielles du projet.

La Déclaration de politique régionale prévoit une évolution du cadre éolien visant à renforcer la prévisibilité, l'acceptabilité locale et la prise en compte des réalités territoriales. Cela me semble d'autant plus important lorsque les impacts d'un projet dépassent largement les limites administratives de la commune d'accueil.

Comment le Gouvernement wallon entend-il garantir, en pratique, une implication effective des communes concernées par les incidences d'un projet éolien lorsqu'elles ne sont pas la commune d'implantation, mais subissent néanmoins les impacts paysagers, acoustiques ou de mobilité ?

Une réflexion est-elle en cours dans le cadre de la révision du cadre éolien annoncée par la DPR afin de renforcer le rôle des communes voisines concernées par un projet, notamment en amont de l'introduction formelle d'une demande de permis ?

Enfin, pouvez-vous préciser si des lignes directrices régionales existent aujourd'hui afin d'assurer une information homogène des communes concernées lors des réunions d'information préalables, particulièrement pour les projets de grande ampleur ?

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 réunion d'information préalable – RIP – relative au projet d'implantation d'une éolienne sur le territoire de la ville de Nivelles sera effectivement organisée aujourd'hui, le 2 juin. En plus de Nivelles, les fonctionnaires technique et délégué compétents en première instance ont désigné huit autres communes comme étant susceptibles d'être affectées par le projet repris en objet, à savoir : Braine-l'Alleud, Braine-le-Château, Braine-le-Comte, Écaussinnes, Genappe, Ittre, Lasne, les Bons Villers, Pont-à-Celles, Seneffe et Tubize.

Toutes les communes citées en ont été averties par un courrier de l'administration qui leur a été envoyé le 13 janvier dernier. Les modalités d'organisation de la réunion d'information préalable sont fixées par le Code de l'environnement, lequel impose notamment que des représentants de toutes les communes désignées doivent être invités à celle-ci. Les informations sont donc communiquées simultanément à toutes les communes, ce qui garantit leur homogénéité.

Je rappelle, par ailleurs, qu'une vidéo de la réunion est réalisée. Celle-ci et tous les documents diffusés lors de la réunion peuvent être consultés à distance pendant 15 jours par toute personne qui le souhaite. Voilà pour ce qui concerne la procédure administrative applicable en termes d'information des autorités communales et des citoyens.

Outre cette dimension, j'invite systématiquement les développeurs de projets d'énergie renouvelable que je rencontre à prendre contact avec les autorités locales en amont de tout projet pour mieux comprendre les réalités locales. Je les encourage également à proposer une participation communale et citoyenne à leurs projets.

Le paysage et le vent étant des biens publics, je souhaite que les développeurs compensent leur impact sur le territoire par un apport financier aux communes directement impactées. Je veillerai à défendre ces éléments lors de la révision du cadre éolien prévu par la DPR afin de garantir qu'ils soient pleinement pris en compte dans l'évolution des orientations régionales en la matière. C'est un travail qu'il faudra mener en concertation avec l'Union des villes et communes de Wallonie et Edora – la Fédération des producteurs d'énergies renouvelables.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Daye.

M. Maxime Daye (MR). – Merci, Monsieur le Ministre.

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

**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 délivrance des permis d'urbanisme et
les critères d'implantation des distributeurs
BATOPIN »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Bue à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la délivrance des permis d'urbanisme et les critères d'implantation des distributeurs BATOPIN ».

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

Mme Valérie De Bue (MR). – Monsieur le Ministre, pour rappel, le consortium BATOPIN, fondé par les quatre grandes banques belges, a pour objectif de déployer un réseau neutre de distributeurs automatiques de billets sur le territoire belge. Il s'agit d'un enjeu majeur pour garantir l'accès au cash aux habitants de notre Région.

Ceci a d'ailleurs été rappelé récemment par le vice-Premier ministre David Clarinval. En effet, le Gouvernement fédéral a inscrit la question de l'accès au cash dans son accord 2025-2029. Le cap est le suivant : en 2027, plus aucune commune ne doit être sans distributeur. Un plan d'action fédéral vient d'être adopté

dans l'objectif de garantir durablement la présence de distributeurs et d'imposer des standards en matière d'accessibilité, de fonctionnement et de sécurité.

Néanmoins, l'implémentation de ce plan dépend aussi de certaines compétences wallonnes, dont les vôtres, Monsieur le Ministre, en matière d'Aménagement du territoire.

Pouvez-vous nous expliquer comment vous avez ajusté votre méthodologie pour atteindre les objectifs fédéraux adoptés en avril dernier ?

Ma question se justifie d'autant plus que, en réponse à une question écrite que je vous ai adressée en novembre dernier, vous m'avez indiqué que « 18 procédures ont fait l'objet d'un recours devant le Gouvernement, dont huit ont abouti à l'octroi d'un permis ». Cela fait donc plus de 50 % de permis refusés en recours. Comment expliquer cette tendance qui, d'après les responsables de BATOPIN, n'existerait pas en Flandre, où plus de 90 % des permis seraient délivrés lorsqu'un recours est introduit ? Même si vous sembliez ne pas partager ce constat, il nous revient que les autorités wallonnes auraient tendance à refuser les demandes de permis pour des ATM lorsque ces derniers sont situés sur des axes structurants et non en centralité. Or, la déception citoyenne est palpable lorsque des projets annoncés ne sont pas concrétisés.

Pourriez-vous faire le point sur ce dossier ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'accès effectif aux services essentiels, dont celui aux distributeurs automatiques de billets, constitue un enjeu important pour le Gouvernement wallon. Je me réjouis que le Gouvernement fédéral prenne ses responsabilités en la matière pour faire en sorte que les banques assument leur obligation de mettre des distributeurs de billets de façon homogène sur le territoire des trois Régions.

Néanmoins, cela ne signifie pas que les autorités publiques donnent un blanc-seing à ce consortium bancaire. Les autorités régionales et communales veillent à ce que l'implantation de ces équipements s'inscrive pleinement dans les règles d'aménagement du territoire en vigueur et qu'elle soit respectueuse du cadre de vie et de la sécurité des citoyens. Cette approche permet de garantir un équilibre entre accessibilité des services et préservation de la cohérence territoriale.

Comme vous en faites mention, les chiffres relatifs aux implantations de distributeurs BATOPIN ont déjà été communiqués dans une réponse antérieure. Ces données étaient arrêtées au 4 décembre 2025. Depuis lors, trois recours supplémentaires ont été introduits.

Ceux-ci ont conduit à trois décisions de refus, partagées tant par l'administration que par la Commission d'avis sur les recours.

Ces refus reposent sur des considérations urbanistiques objectives : les projets concernés se situaient dans des zones nécessitant une dérogation au plan de secteur, présentaient une localisation excentrée par rapport aux centres villageois et exposaient les riverains à des risques manifestes en matière de sécurité. Certains dossiers soulevaient également des enjeux liés aux risques d'inondation, à une intégration insuffisante en zones d'espace vert ou à des conditions de sécurité inadéquates aux abords de voiries régionales.

Ces décisions ne remettent pas en cause l'objectif d'un accès au cash. Elles traduisent la volonté du Gouvernement wallon de garantir des implantations adaptées, cohérentes et sécurisées. Dans chaque situation, le demandeur est invité à examiner des localisations alternatives mieux intégrées afin de permettre, le cas échéant, une décision favorable. J'insiste à chaque fois auprès de mes services et de l'administration pour que des pistes de solutions soient clairement identifiées pour ce genre de projets.

Je rappelle également que si un dossier fait l'objet d'un recours auprès du Gouvernement, c'est qu'en première instance, au niveau de la commune ou du fonctionnaire délégué, un refus a été décidé et motivé par des considérations de droit et de fait très claires, soutenues par les autorités locales.

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

Mme Valérie De Bue (MR). – Merci d'avoir fait le point. Il y a un objectif clair que plus aucune commune ne soit sans distributeur. On sait que c'est un sujet sensible dans la population, particulièrement dans les communes plus rurales.

Vous l'avez dit : il faut beaucoup de dialogue et de concertation avec les promoteurs. Effectivement, il y a des règles en vigueur, mais j'imagine que c'est aussi le cas ailleurs. Vous avez parlé de pistes alternatives de solutions. En tout cas, on doit examiner en amont toutes les solutions possibles, non seulement pour répondre aux besoins et attentes de la population, mais aussi pour intégrer ces infrastructures au cœur de nos villes et villages ou, du moins, pour permettre une bonne accessibilité.

Je compte sur vous, Monsieur le Ministre, pour travailler avec vos services en ce sens.

**Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le changement des conditions concernant
le permis de démolition des tours de Tihange 1
et 2 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le changement des conditions concernant le permis de démolition des tours de Tihange 1 et 2 ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, lors de la réunion de la Commission du 19 mai dernier, je vous ai interrogé sur le permis de démolition des tours de refroidissement de Tihange 1 et 2, délivré par la Région dans le cadre du démantèlement du site nucléaire. En effet, la Commune de Huy a introduit un recours contre cette décision et vous deviez vous prononcer sur ce recours le 21 mai dernier. Des éléments rendus publics dans la presse ce 23 mai indiquent qu'une condition ou un ajustement aurait été apporté au dossier après délivrance du permis, avec pour effet d'en modifier la portée opérationnelle.

Pouvez-vous confirmer le statut juridique actuel du permis de démolition ? Celui-ci est-il pleinement exécutoire ou a-t-il été suspendu, limité ou modifié par votre décision ? Pouvez-vous préciser si les conditions actuellement applicables au permis sont celles fixées lors de la décision initiale ou si des modifications ont été apportées postérieurement à sa délivrance et, dans ce cas, sur quelle base juridique ?

Enfin, cette séquence interroge la stabilité et la lisibilité des décisions d'urbanisme relatives à des infrastructures industrielles majeures. Comment le Gouvernement garantit-il que les permis délivrés conservent une sécurité juridique complète, y compris en cas de recours ou d'évolution du dossier ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, j'ai délivré, le 21 mai dernier, le permis unique pour le démantèlement des tours de refroidissement des réacteurs 1 et 2 de la centrale de Tihange. Les analyses des impacts sur l'homme et l'environnement de cette démolition, réalisées lors de l'instruction de la demande et des recours, ont en effet démontré que, d'un point de vue environnemental comme urbanistique, rien ne

s'opposait à la délivrance d'un permis relevant des seules compétences de la Région wallonne.

En ce qui concerne la question de la concertation transfrontalière, je pense qu'il y avait des questions de Mme Bluge, auxquelles je me permets de répondre également. Dans le cadre de la Convention d'Espoo, le démantèlement des tours de refroidissement de Tihange 1 et 2 est un chantier de démolition qui doit être analysé comme tel : la centrale de Tihange 1 est implantée à plus de 20 kilomètres de la limite la plus proche du territoire wallon et il a été conclu qu'aucune incidence n'était attendue au niveau du territoire voisin, à savoir la Région flamande. Aucune consultation transfrontalière ou transrégionale n'était donc nécessaire, selon l'analyse réalisée par l'administration wallonne.

Par ailleurs, l'article 143 de la Constitution, en son paragraphe premier, dit que « dans l'exercice de leurs compétences respectives, l'État fédéral et les différentes entités fédérées agissent dans le respect de la loyauté fédérale en vue d'éviter des conflits d'intérêts ». Cet article a une étendue générale qui n'est restreinte que dans quelques cas particuliers, dont les permis uniques ne font pas partie.

Même si la mise en œuvre immédiate du démantèlement des tours de refroidissement et des équipements non nucléaires annexes relève des compétences régionales, elle a également un impact qui va au-delà de celles-ci, puisqu'elle pourrait empiéter sur la compétence nucléaire qui, elle, relève de l'État fédéral. Il ne s'agit pas d'un élément purement théorique, puisque Engie et le Gouvernement fédéral ont annoncé l'ouverture de négociations le 30 avril dernier. Je note, en outre, que cette annonce est postérieure à l'envoi du rapport de synthèse de l'administration et a donc constitué un nouvel élément concrétisant cette volonté fédérale.

C'est pour ces motifs que j'ai accordé le permis unique à Engie, tout en le soumettant à des conditions suspensives : « Aucun acte matériel de mise en œuvre du permis unique, en ce compris tout acte ou travail préparatoire, ne peut être entrepris tant que tout acte, toute décision ou toute autorisation fédérale requise pour la fermeture ou le démantèlement effectif de Tihange 1, prise par l'autorité administrative fédérale compétente, n'a pas été adoptée et n'est pas devenue exécutoire ».

Ce permis régional – puisque vous m'interrogez sur la sécurité juridique – peut toujours faire l'objet d'un recours auprès du Conseil d'État de la part du demandeur de permis, comme de toute personne physique ou morale justifiant un intérêt. À ce jour, selon les informations dont je dispose, aucun recours n'a été déposé. Il est donc prématuré de spéculer sur une éventuelle évolution de ce dossier sur le plan judiciaire.

M. le Président. – Il n'y aura pas de réplique.

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'accapement de chemins et sentiers
publics et l'actualisation de l'atlas »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accapement de chemins et sentiers publics et l'actualisation de l'atlas ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le 3 février dernier, je vous ai interrogé sur la volonté du Gouvernement de pérenniser les chemins et sentiers publics, notamment face aux accapements, des velléités documentées par le magazine *Médor* dans une série d'articles traitant de cette thématique.

À la question de l'actualisation de l'atlas des chemins et sentiers vicinaux, qui date de 1841, vous avez répondu en citant votre prédécesseur : « La méthodologie d'inventaire prévue initialement n'était pas réaliste, tant en termes de moyens nécessaires que de qualité du résultat, en lien avec le projet pilote mené entre 2016 et 2019 auprès de 18 communes ».

Dans ma réplique, je vous souhaitais d'être le ministre qui reprendrait ce dossier en main et qui relancerait une démarche construite pour l'actualisation de l'atlas, avec les pistes que vous avez évoquées quant aux conseils et soutiens aux communes et autres intervenants. Vous avez ainsi cité la Direction juridique, des recours et du contentieux du SPW Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie, qui répond quotidiennement aux questions d'agents régionaux ou communaux, d'architectes et de citoyens. J'ai également souligné la chance d'avoir dans les mêmes mains les compétences de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, ce qui est une configuration inédite et spécialement utile par rapport à ce dossier.

Par ailleurs, vous avez évoqué l'idée de charger l'ASBL « Tous à pied » de venir en aide aux opérateurs dans le cadre de la protection du patrimoine viaire, mais aussi, dans un certain nombre de cas, pour la revivification de ce patrimoine.

Depuis lors, le magazine *Médor* a poursuivi et approfondi son enquête sur l'appropriation des chemins et sentiers en Wallonie. Plus de 302 sentiers bloqués ont ainsi été répertoriés sur le site internet du journal depuis

le lancement de l'enquête en avril 2025. Ce sont les chiffres qui étaient disponibles au moment où j'ai déposé ma question, il y a une semaine ; 302 sentiers bloqués, c'est quand même très impressionnant.

Une série de huit articles met en lumière le phénomène d'accaparement des chemins et sentiers aux quatre coins de la Wallonie. Plusieurs articles font état de réelles difficultés dans les communes pour faire respecter le bien public. Par exemple, l'enquête qu'il a publiée au sujet de la politique de Villers-la-Ville, laisse pantois, puisqu'il apparaît que l'autorité locale semble privilégier l'intérêt privé au détriment de l'intérêt public.

Avez-vous pris des initiatives depuis notre échange précédent pour avancer dans la protection des chemins et sentiers et – c'est en tout cas le vœu que je formule – remettre à l'agenda le travail d'actualisation de l'atlas de 1841 ? Dès lors que vous avez jugé que la méthodologie d'inventaire prévue initialement n'était pas réaliste, avez-vous envisagé une autre méthodologie ? Avez-vous pris contact avec l'ASBL « Tous à pied » pour évoquer le soutien aux opérateurs, notamment aux communes, pour le maintien et la vérification du patrimoine viaire ?

Enfin, n'est-il pas nécessaire de sensibiliser les communes sur le rôle majeur des chemins et sentiers pour la mobilité locale et interlocale et, dès lors, sur les enjeux d'intérêt général que cela représente ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la question que vous soulevez met en évidence un enjeu réel pour notre territoire : la préservation, l'accessibilité et le maintien d'un maillage cohérent des chemins et sentiers publics, qui constituent à la fois un patrimoine collectif et un levier important pour les mobilités locales qu'il convient de préserver.

Les situations d'entrave ou d'accaparement que vous évoquez sont connues et souvent complexes. Elles résultent fréquemment de situations anciennes mêlant usages, tolérances et conflits d'intérêts, et nécessitent un traitement au cas par cas.

Depuis le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale, ces chemins et sentiers relèvent d'un concept unifié de voirie communale protégé juridiquement, indépendamment de la propriété de son assiette. Ce cadre confère aux autorités communales les compétences nécessaires pour constater l'existence des voiries, prévenir ou sanctionner les atteintes et, le cas échéant, engager des procédures de rétablissement. Ces mécanismes ont prouvé leur efficacité.

S'agissant des initiatives prises depuis notre précédent échange, mes services ont poursuivi leur accompagnement des communes dans l'appropriation et la mise en œuvre de ce cadre. Cet accompagnement se matérialise par un appui juridique régulier dans le traitement de situations d'entrave, par la diffusion du guide de la voirie communale et par la sensibilisation des autorités locales à l'importance du maintien du maillage viaire dans une logique d'intérêt général.

Cette approche vise à assurer une mobilisation effective des outils existants, qui constituent aujourd'hui le principal levier d'action, mais il est vrai qu'elle dépend d'un certain volontarisme communal. J'ajouterai également que c'est une dimension qui est prise en compte dans l'établissement des nouveaux schémas de développement communaux. Mon objectif est de garantir l'application cohérente et pleinement opérationnelle du cadre décretaal en vigueur et de la sécurité juridique des décisions.

S'agissant de l'actualisation de l'atlas des chemins des voiries communales, le décret en prévoit bien le principe. Toutefois, l'expérience pilote menée entre 2016 et 2019 a mis en évidence les limites de la méthodologie initialement envisagée, tant en termes de moyens requis que de fiabilité des résultats. Dans ce contexte, aucune nouvelle méthodologie pleinement satisfaisante n'a pu être arrêtée à ce jour. La relance de ce chantier est nécessaire et suppose, sans doute, de définir une approche plus pragmatique, proportionnée et soutenable pour les communes, en s'appuyant autant que possible sur les données existantes et les décisions déjà enregistrées. Ce travail doit également être mené en lien étroit avec l'ASBL « Tous à pied », pour laquelle j'ai décidé d'assurer une subvention quinquennale. L'arrêté intégrera cette orientation que je souhaite impulser.

Enfin, la sensibilisation des autorités locales constitue en effet un enjeu essentiel. Elle s'opère au travers du cadre décretaal existant, de l'accompagnement des services du SPW et des outils mis à leur disposition. Cela doit se poursuivre pour garantir, dans la durée, la protection et le développement du maillage viaire.

J'entends agir dans ce dossier avec une double exigence : assurer la protection effective des chemins et sentiers publics, et garantir la sécurité juridique des interventions, dans le respect des responsabilités de chaque niveau de pouvoir.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Nous avons un problème avec cet accaparement des sentiers. Lorsqu'on est sur plus de 300 sentiers – et encore, c'est une enquête libre, elle peut encore se poursuivre –, cela veut dire qu'il y a vraiment un phénomène. Je peux entendre qu'il y a une diversité de situations et qu'il ne faut pas toutes les aborder de la même façon. Cependant,

lorsqu'on constate une forme de stratégie d'accaparement, cela confine au scandale. Il y a manifestement quelque chose à faire.

J'entends qu'un travail de sensibilisation a déjà démarré. Comme vous l'indiquez, cela a sa limite, à savoir le volontarisme communal. Lorsque l'autorité communale elle-même a un regard très positif à l'égard de certains intérêts privés contre l'intérêt public, il y a une difficulté. Il faut sans doute remettre l'ouvrage sur le métier pour que ce genre de situation donne au moins lieu à un regard extérieur qui puisse empêcher que les choses se fassent en sous-main ou à travers des manœuvres fort complexes.

Quant à l'important chantier d'actualisation de l'atlas, j'entends une volonté de chercher un chemin pragmatique, soutenable et proportionné. Cela reste néanmoins encore à faire. Vous m'indiquez que vous allez charger l'ASBL « Tous à pied » d'agir en ce sens, mais le cadre de sa subvention – qui est certes canalisée, mais un peu réduite – ne sera pas à la mesure du chantier. Je reviendrai d'ici quelques mois pour voir si davantage d'énergie a pu être investie dans cet enjeu.

**Question orale
de Mme Marie Jacqmin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'accord sur l'extension du zoning de
Waremme »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Jacqmin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accord sur l'extension du zoning de Waremme ».

La parole est à Mme Jacqmin pour poser sa question.

Mme Marie Jacqmin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la presse a fait écho à l'accord trouvé entre les porteurs du projet d'extension du zoning de Waremme et les riverains concernés, cet accord permettant le retrait du recours qui pesait encore sur ce dossier. Cette issue concertée permet de concilier développement économique local, accessibilité et acceptabilité du projet, et apaisement des tensions entre les différentes parties prenantes.

L'extension du parc d'activité économique de Waremme constitue en effet un enjeu pour le développement économique de la Région, notamment en matière d'accueil des entreprises, de création d'emplois et de renforcement des infrastructures économiques locales. La Région wallonne avait d'ailleurs déjà soutenu ce projet via une subvention

importante destinée aux premiers aménagements et équipements, mais il fallait que ce projet soit concilié avec le respect du voisinage et l'aménagement du territoire du quartier.

Le Gouvernement wallon a-t-il été officiellement informé du retrait du recours et de l'accord intervenu entre les différentes parties ? Quel est désormais le calendrier prévisionnel des prochaines étapes du projet d'extension du zoning de Waremme ? Les travaux d'aménagement pourront-ils débuter rapidement à la suite de cet accord ? Si oui, selon quel phasage ?

Quel est, à ce stade, le budget total prévu pour la réalisation complète du projet, en ce comprises les infrastructures publiques et les éventuelles mesures d'intégration environnementale ou paysagère ? La méthode de concertation ayant permis d'aboutir à cet accord pourrait-elle constituer un exemple intéressant pour d'autres projets de développement territorial en Wallonie ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, le projet d'extension du parc d'activité économique de Waremme a été retenu par le Gouvernement en mai 2018 dans le cadre de la programmation pluriannuelle SOWAFINAL 3 en faveur de l'intercommunale SPI, compte tenu de son intérêt structurant et stratégique. Un collectif de riverains m'a directement interpellé l'année dernière sur les impacts hydrologiques des travaux d'extension du parc d'activité ; s'en est suivie, à ma demande, une concertation entre les représentants des riverains, de la SPI et des services de l'administration.

À la suite de ces échanges, le conseil de la partie requérante a effectivement transmis, en date du 26 mai, une copie du courrier adressé au Conseil d'État confirmant la demande de retrait du recours introduit par les riverains. L'accord intervenu – que je salue – fait suite à un dialogue structuré avec l'implication active des parties prenantes, fondé sur l'écoute et la recherche de solutions concrètes, et dans lequel l'autorité locale a joué un rôle clé. Selon les informations reçues de la SPI, l'accord porte sur des adaptations à apporter au dispositif d'intégration paysagère et de gestion des eaux.

L'extension du parc d'activité économique de Waremme est aujourd'hui entièrement aménagée. Les terrains sont équipés et prêts à l'emploi. Les prochaines étapes concernent désormais la mise en œuvre des adaptations prévues dans le cadre de l'accord avec les riverains, la finalisation des démarches administratives et juridiques pour la gestion des espaces communs et de la copropriété, ainsi que la préparation de la commercialisation des parcelles. La disponibilité

effective des terrains est envisagée à l'horizon de la fin de l'année 2026.

Le décompte final du dossier n'est pas encore finalisé, mais, à ce stade, la prévision du budget global du projet est estimée à 7,88 millions d'euros hors TVA. Le financement relève essentiellement du programme régional SOWAFINAL, de l'intervention complémentaire de la SOFICO pour la réalisation de l'accès à la route nationale 69 et, pour le solde, de la Ville de Waremme et de la SPI.

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

Mme Marie Jacqmin (Les Engagés). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour vos réponses claires et précises. L'introduction de ce projet date déjà du mois de mai 2018 ; il était attendu pour le développement de notre arrondissement et de notre région. Je vous remercie vivement d'avoir rencontré le collectif des riverains et d'avoir créé ce dialogue entre les parties prenantes. Ayant également eu l'occasion de les rencontrer, je me souviens que la gestion des eaux et les aménagements paysagers avaient été évoqués. C'était une demande de leur part. Je suis ravie de voir que les parties ont pu s'entendre sur le sujet.

Question orale
de M. Freddy Mockel
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la compatibilité entre le développement de
parcs éoliens et les terrains de tests pour
drones »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mockel à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la compatibilité entre le développement de parcs éoliens et les terrains de tests pour drones ».

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Monsieur le Ministre, notre Parlement a récemment échangé sur une résolution pour développer une filière de drones et d'antidrones. Les experts auditionnés ont souligné la nécessité d'espaces de tests plus vastes et en altitude, évoquant des exemples en Flandre – DronePort à Saint-Trond, le JRC à Geel – ou en mer du Nord. Une distinction a été faite entre, d'une part, les centres de test et d'évaluation pour l'industrie et, d'autre part, les zones pour des exercices opérationnels ou des entraînements.

Plusieurs sites ont été mentionnés lors des auditions, dont certains sont déjà actifs sous certaines restrictions,

comme ID2Move à Nivelles, qui est limité à 400 mètres, ainsi que d'autres à l'état de proposition ou d'étude, comme à l'aérodrome de Saint-Hubert ou à Redu-Transinne. Des exercices militaires impliquant des drones ont déjà eu lieu à Saint-Hubert et à Elsenborn.

La création de ces zones doit composer avec des contraintes existantes : corridors de vol, aéroports, densité de population, spectre électromagnétique et éoliennes. J'ai notamment interrogé les experts sur la zone d'intérêt militaire TSA28B, à proximité du camp d'Elsenborn, à l'est de l'E42, où le développement éolien est fortement entravé par la défense. Je n'ai pas obtenu de réponses claires lors de l'audition au Parlement.

Dans le cadre de la procédure d'octroi d'un permis unique pour un parc éolien ou une autre infrastructure – lignes à haute tension, et cetera –, quelles bases légales invoque la défense pour ces zones de tests et pour les zones d'intérêt militaire ? Comment les intérêts des différents niveaux de pouvoir sont-ils concertés et priorisés aux niveaux administratif et politique lorsqu'ils diffèrent, qu'il s'agisse de projets éoliens, de nouvelles zones de tests pour drones ou avions militaires, d'aviation civile ou encore de nouvelles lignes à haute tension ? Disposez-vous d'une vue sur les zones en Région wallonne où les zones de tests revendiquées par la défense empêchent toute installation d'éoliennes ? Où sont-elles situées ? De combien de kilomètres carrés parle-t-on ? Combien de projets éoliens en gestation ou en demande d'un permis sont concernés ? Combien de parcs éoliens existants risquent de se voir refuser toute demande de permis pour un *repowering* ou pour un rétrofit dans les années qui viennent ?

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 éoliennes constituent un obstacle pour les aéronefs de tous types, en ce compris les drones. Lors de l'analyse de toute demande relative à l'implantation d'une ou plusieurs éoliennes, la défense et la Direction générale du transport aérien – la DGTA – sont systématiquement consultées. Pour des questions évidentes de sécurité, les avis mettant en cause la sécurité aérienne sont toujours suivis. Ainsi, les permis éoliens sont refusés si l'un des avis est défavorable. Très souvent, toutefois, les développeurs éoliens ont largement anticipé cet élément dans le cadre de la préparation de leur projet.

Par ailleurs, s'agissant d'une compétence fédérale, la Région wallonne ne dispose pas d'une vue globale sur les zones de test que vous évoquez. Vous comprendrez donc qu'il ne m'est pas possible de vous communiquer le nombre de projets éoliens potentiellement concernés.

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Je dois dire que je suis très surpris. La Région wallonne devrait au moins être au courant des zones d'où l'on exclurait les éoliennes. La seule zone dont je parle fait presque 500 kilomètres carrés. Si l'on veut aussi bien planifier notre territoire que remplir nos objectifs en matière d'énergie renouvelable, je crois qu'il est urgent de voir avec la défense où en est son travail, sans quoi on risque de se retrouver avec des zones qui constitueront un frein incroyable et non anticipé au développement éolien. Il est donc important de rentrer en dialogue avec le ministre de la Défense au niveau politique.

Lorsqu'elle agit sur ce dossier, la défense n'était son argumentation d'aucun texte légal. C'est vraiment étonnant. D'ailleurs, quand elle entre en communication avec les communes, c'est pareil. Étant donné que ces réservations de zones pour les nouvelles technologies anti-drones sont nouvelles, nous devons voir où l'on en est. On est peut-être face à un impact non négligeable, voire très important.

**Question orale
de M. Freddy Mockel
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la cartographie exacte du potentiel minier
en Wallonie »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mockel à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cartographie exacte du potentiel minier en Wallonie ».

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je reviens vers vous à la suite de la question d'actualité que je vous ai posée lors de la dernière séance plénière. Nous avons alors brièvement échangé à propos du rapportage belge des ressources du sous-sol en matières premières critiques, demandé par l'Union européenne. Vous n'avez pas eu l'occasion d'aller suffisamment dans le détail pour répondre à toutes mes questions concrètes, notamment en matière de cartographie et de périmètre précis des six zones à potentiel minier en Belgique, dont cinq se situent en Wallonie.

En effet, les zones telles qu'elles ont été communiquées se révèlent relativement vagues et vastes. Il est question du bassin de Mons, de l'est de la Belgique, du massif de Stavelot, de la vallée de la Liègne et de l'axe Meuse-Vesdre.

Cette annonce suscite légitimement des interrogations et des craintes parmi la population. Par souci de transparence et de pédagogie, allez-vous mettre à disposition du public les cartes et périmètres précis de ces zones ?

Vous avez également parlé d'un phasage, à commencer par la documentation et les relevés de terrain pour entamer, ensuite, les explorations proprement dites. Pouvez-vous nous dire ce qui a déjà été fait sous votre responsabilité en la matière ? Quelles sont les prochaines étapes ? Quels sites sont concernés ? Quelles informations, consultations et participations de la population sont prévues à ces différents stades ?

J'aimerais également vous interroger sur un fait nouveau : le 28 mai dernier, la Cour constitutionnelle a statué sur un recours en annulation du décret instituant le Code de la gestion des ressources du sous-sol. Ce recours a été rejeté sur toute la ligne. Vous avez toujours dit que vous attendiez l'arrêt de la Cour constitutionnelle avant de prendre les arrêtés d'exécution de ce décret. Dès lors, avez-vous décidé de démarrer la rédaction de ces arrêtés visant à faire appliquer le décret existant ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je répondrai également à la question de M. Lefèbvre, même s'il ne me l'a pas posée, parce que les sujets étaient liés. Effectivement, j'ai bien connaissance de la décision de la Cour constitutionnelle, raison pour laquelle j'ai donné instruction à mon administration de proposer, dans les plus brefs délais, les arrêtés d'exécution que je pourrai soumettre au Gouvernement.

La question que vous m'adressez porte sur la démarche engagée par la Wallonie en matière de connaissance de son sous-sol, dans le cadre – je le cite, c'est important – du Programme national d'exploration des ressources minérales. Je tiens d'emblée à préciser qu'il ne s'agit pas d'un programme d'exploitation, mais d'un travail progressif de connaissance scientifique du sous-sol visant à objectiver les informations disponibles sur d'éventuelles ressources minérales, en particulier des matières premières critiques.

Ce plan d'exploration national est en fait la base commune définie conjointement par le Fédéral et les Régions wallonne et flamande. Il porte sur de larges ensembles géologiques où des gisements sont connus – et ont parfois été exploités par le passé – et d'autres où existent des indices minéralisés. Ces zones, assez bien à très bien documentées, représentent des cibles d'intérêt.

Outre ces zones, le Service géologique de Wallonie va étendre ses recherches à des secteurs concentrant des indices plus dispersés, dans des contextes géologiques

favorables. La démarche est structurée en deux phases, la première consistant à étudier l'importante documentation existante, accumulée sur près de deux siècles, quant aux gîtes métallifères et aux indices associés, ainsi qu'aux données géochimiques sur l'ensemble du territoire potentiellement concerné. Ce travail, mené notamment par le Service géologique de Wallonie depuis 2008, se poursuivra et s'intensifiera dans les prochaines années. Le SPW vient aussi de confier à l'ISSeP la localisation des anciens sites miniers, sources d'échantillons locaux. Cette phase sera complétée, en 2027, par une campagne de prospection sismique profonde, qui, outre les gîtes géothermiques profonds de 5 000 mètres, montrera aussi les structures géologiques favorables à la découverte de gîtes minéralisés. À la suite de ces premiers résultats, après 2027, une deuxième phase consistera en une campagne d'échantillonnage suivie d'analyses complémentaires.

Au total, ces deux phases prendront deux à trois ans et ne concerneront que les métaux et matières critiques. La Région pourrait ensuite envisager l'un ou l'autre forage scientifique afin de mieux comprendre certaines structures géologiques, sans qu'il s'agisse à ce stade de projets d'exploitation. L'objectif de cette démarche est de renforcer la connaissance du sous-sol et de permettre, le cas échéant, d'orienter de futures initiatives.

Toute éventuelle évolution vers des opérations d'exploration ou d'exploitation relèverait de démarches distinctes et strictement encadrées. En effet, en vertu du décret du 14 mars 2024 instituant le Code de la gestion des ressources du sous-sol – il vient d'être validé par la Cour constitutionnelle –, toute prospection ciblée ou exploitation nécessiterait l'obtention préalable d'un permis exclusif d'exploration puis d'exploitation. Ces procédures impliquent notamment une évaluation préalable des incidences sur l'environnement, l'organisation de consultations publiques et une décision explicite du Gouvernement. Vous voyez qu'il y a encore de nombreuses étapes à réaliser avant d'arriver à une telle éventualité.

Indépendamment de ces permis, chaque projet concret ferait, en outre, l'objet d'un permis d'environnement ou permis unique incluant, le cas échéant, une étude d'incidences sur le projet et une enquête publique. Les communes concernées et les citoyens seront associés aux étapes pertinentes, conformément aux procédures prévues par le Code.

Les données issues des travaux seront progressivement mises à disposition, accompagnées des éléments nécessaires à leur bonne compréhension. J'espère que ces garanties vous rassurent. Je rappelle qu'elles ont été fixées par une majorité à laquelle votre groupe politique a participé sous la précédente législature. À titre personnel, je m'étais abstenu pour une série de considérations. Vous pourrez les retrouver

facilement dans les travaux parlementaires de cette assemblée.

S'agissant de l'hydrogène naturel – vous ne m'avez pas interrogé sur ceci, mais M. Lefèbvre l'a fait –, celui-ci ne relève pas de l'approche scientifique visée ici, puisqu'il s'agit d'un gaz liquide et non d'un minerai. Il n'est donc pas couvert par la démarche du plan d'exploration national.

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, d'avoir confirmé que les arrêtés d'exécution seront mis en œuvre aussi rapidement que possible. Si j'ai bien compris, pour ce qui concerne d'éventuelles explorations et exploitations, les garanties du décret actuel sont maintenues. C'est effectivement très bien.

Vous avez aussi affirmé que l'information sera rendue publique au fur et à mesure ; il faut le faire de manière active dès que l'on a des informations plus claires et des cartes plus précises. Comme vous le savez certainement, si ce dossier nous accompagne pendant plusieurs années, il y aura toujours des questions et des interrogations. C'est très important de toujours connaître le maximum d'informations dont on dispose à un moment précis et de les mettre à disposition du public pour en discuter à tête reposée en se basant sur des faits.

ORGANISATION DES TRAVAUX (Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Desalle, sur « la sécurisation du site des lacs de l'Eau d'Heure » ;
- M. Maroy, sur « le suivi du projet de double trémie à Nivelles » ;
- Mme Bluge, sur « l'impact de la hausse du prix du tungstène sur les travaux routiers wallons » ;
- M. Lefèbvre, sur « les collaborations avec la Flandre lors des accidents ayant un impact sur le réseau structurant » ;
- M. Maroy, sur « l'avenir du projet de contournement de Thorembeis-Saint-Trond » ;
- M. Lefèbvre, sur « la programmation 2026 du Fonds des infrastructures, de la sécurité et des inspections routières (FISIR) » ;
- Mme Morreale, sur « la nécessaire amélioration du taux de réussite au permis de conduire » ;
- M. Collignon, sur « le manque à gagner pour la Wallonie sur les véhicules en leasing » ;
- M. Evrard, sur « les disparités communales en matière de recharge résidentielle des véhicules électriques sur la voie publique » ;

- M. Lepine, sur « l'urgent dossier du pont du RAVeL à Warquignies » ;
- M. Tzanetatos, sur « l'affaire du terrain d'HUmani » ;
- Mme Fafchamps, sur « l'opération « Été solidaire 2026 » » ;
- Mme Fafchamps, sur « le congé spécifique lié à une fausse couche » ;
- Mme Dejardin, sur « la situation du Carrefour régional et communautaire de la citoyenneté et de la démocratie (CRECCIDE) et la continuité de l'accompagnement des communes en matière de participation citoyenne des jeunes » ;
- M. Lefèbvre, sur « les garde-fous démocratiques et environnementaux dans le cadre de l'exploration du sous-sol » ;
- Mme Dejardin, sur « la réallocation des moyens issus du droit de tirage 2 au bénéfice de la reconstruction des infrastructures publiques dans la vallée de la Vesdre » ;
- Mme Bluge, sur « la condition suspensive imposée à Engie dans le dossier du démantèlement des tours de refroidissement de Tihange 1 et 2 » ;
- M. Liradelfo, sur « les tensions liées à l'accueil des Gens du voyage à Oupeye » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont transformées en questions écrites.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 19 heures 3 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés
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
M. Olivier de Wasseige, Les Engagés
Mme Valérie Dejardin, PS
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux
M. Carlo Di Antonio, Les Engagés
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés
M. Pol Flamend, Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI)
Mme Sarah Gabriel, Directrice a.i. de la Direction des systèmes de transports intelligents du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI)
Mme Isabella Greco, PS
Mme Mélissa Hanus, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
Mme Marie Jacqmin, Les Engagés
Mme Anne Lambelin, PS
M. Julien Liradelfo, PTB
M. Freddy Mockel, Ecolo
M. Germain Mugemangango, PTB
M. Loris Resinelli, Les Engagés
M. Dominique Verlaine, Inspecteur général du Département de l'exploitation des infrastructures du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI)

ABRÉVIATIONS COURANTES

ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW)
ASBL	association sans but lucratif
ATL	accueil temps libre
ATM	automated teller machines (guichet automatique bancaire ou distributeur automatique de billets)
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BATOPIN	Belgium ATM Optimization Initiative (réseau de guichets automatiques bancaires neutres en Belgique)
BW	Brabant wallon
CAPEX	capital expenditure (dépenses d'investissement)
CCB	Comité de concertation de base
CCT	cahier des charges type
CCT	cahier des charges type
CIM	conférence interministérielle
CoDT	Code du développement territorial
CoMBaLi	Collectif pour la mobilité du bassin liégeois
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CQFD	ce qu'il fallait démontrer
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CRECCIDE	Carrefour régional et communautaire de la citoyenneté et de la démocratie (ASBL)
CRISP	Centre de recherche et d'information sociopolitiques
DG	directeur général / direction générale
DGTA	Direction générale du transport aérien
DNF	Département de la nature et des forêts
DPR	Déclaration de politique régionale
Edora	Fédération des producteurs d'énergies renouvelables
ESG	critères environnementaux, sociaux et de gouvernance
ETP	équivalent temps plein
FERI	Fonds extraordinaire régional d'investissement
FISIR	Fonds des infrastructures, de la sécurité et des inspections routières
GMAO	gestion de maintenance assistée par ordinateur
GPS	Global Positioning System (système mondial de positionnement)
GRD	gestionnaire(s) de réseau(x) de distribution
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)
ISSeP	Institut scientifique de service public (Région wallonne)
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
JRC	Joint Research Centre (Centre commun de recherche)
LED	light-emitting diode (diode électroluminescente)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
OPEX	operational expenditure (dépenses d'exploitation)
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OS	objectif stratégique
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PIMPT	plan « Infrastructures et mobilité pour tous »
PPP	partenariat public-privé
PV	procès-verbal
QR	quick response (code QR : code à réponse rapide)
RAVeL	réseau autonome des voies lentes
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
RGIE	Règlement général sur les installations électriques
RIP	réunion d'information préalable

RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
SDC	schéma(s) de développement communal(-aux)
SDF	sans domicile fixe
SDT	Schéma de développement du territoire
SGS	Swiss Global Security
SICPPT	Service interne commun pour la prévention et la protection au travail
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
SPI	Agence de développement territorial pour la Province de Liège (initialement : Service promotion initiatives, puis Agence de développement économique pour la Province de Liège)
SPW	Service public de Wallonie
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TEC	Société de transport en commun
Tibi	Intercommunale de gestion intégrée des déchets dans la région de Charleroi
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
Unia	Centre interfédéral pour l'égalité des chances
UPSI	Union professionnelle du secteur immobilier
USB	Universal Serial Bus (bus universel en série)
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie
VLT	visite des lieux de travail