

CRIC n° 169 (2025-2026)

3^e session de la XII^e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

COMPTE RENDU INTÉGRAL*

Séance publique de commission

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

Mardi 16 juin 2026

*Application de l'article 162 du règlement

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

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
Communications.....	1
PROJETS ET PROPOSITIONS	1
Projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 (Doc. 591 (2025-2026) N° 1) ;	
Exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux (Doc. 590 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis) et (Doc. 591 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis) ;	
Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la diminution des subsides sur les brevets vélo pour les enfants »	1
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. Stéphane Hazée.	
Désignation d'un rapporteur.....	2
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Jean-Paul Bastin.	
Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.....	2
Intervenants : M. le Président – M. François Desquesnes, Ministre.	
Discussion générale.....	5
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Bruno Lefèbvre – M. Vincent Crampont – M. Jean-Paul Bastin – M. Carlo Di Antonio – M. Julien Liradelfo – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. Arnaud Dewez – M. Grégory Chintinne – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre.	
REPRISE DE LA SÉANCE	35
PROJETS ET PROPOSITIONS (SUITE)	35
Projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 (Doc. 591 (2025-2026) N° 1) ;	
Exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux (Doc. 590 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis) et (Doc. 591 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis) ;	
Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la diminution des subsides sur les brevets vélo pour les enfants »	35
Discussion générale (Suite).....	35
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre – M. Vincent Crampont – M. Stéphane Hazée.	
Vote.....	45
Confiance au président et au rapporteur.....	45

INTERPELLATION ET QUESTIONS ORALES.....	45
Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi disciplinaire des soupçons de collusion impliquant des agents du SPW MI et de la SOFICO ».....	45
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la RN54 ».....	47
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – 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 « les incitants pour les entreprises à réduire leur impact carbone ».....	48
Intervenants : M. le Président – M. Freddy Mockel – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'inondation de la nouvelle liaison Tihange-Strée-Tinlot ».....	50
Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Vincent Maillen à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les investissements publics dans les infrastructures routières ».....	51
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Maillen – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Guillaume Soupart à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de contournement d'Hornu ».....	52
Intervenants : M. le Président – M. Guillaume Soupart – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Guillaume Soupart à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le devenir de la N6 à Maisières ».....	53
Intervenants : M. le Président – M. Guillaume Soupart – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Guillaume Soupart à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation de la traversée de Givry ».....	54
Intervenants : M. le Président – M. Guillaume Soupart – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état de la RN964 à Cul-des-Sarts ».....	55
Intervenants : M. le Président – M. Eddy Fontaine – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Nicolas Janssen à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'homologation des véhicules rétrofités ».....	56
Intervenants : M. le Président – M. Nicolas Janssen – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la trajectoire d'économie imposée à l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) » ;	
Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la trajectoire de privatisation du transport public » ;	
Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la politique contre-productive menée en matière de transport public ».....	58
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. François Desquesnes, Ministre.	

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de projet structurant de mobilité pour la province de Luxembourg dans le projet d'avenant au contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ».....61

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque à gagner pour la Wallonie concernant les véhicules en leasing ».....63

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la vignette autoroutière ».....64

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

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conséquences familiales désastreuses d'un envoi tardif de la circulaire sur le transport scolaire ».....65

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

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'étude de Vias sur la distraction des conducteurs de bus scolaire ».....66

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

REPRISE DE LA SÉANCE.....67

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE).....67

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet d'intégration des communes et des CPAS ».....67

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – 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 investigations relatives au sponsoring des intercommunales ».....69

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

Interpellation de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de poursuivre les réformes d'aménagement du territoire pour prévenir les dégâts causés par les inondations » ;

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité d'être proactif en matière de lutte contre l'érosion ».....70

Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – M. Jean-Paul Bastin – M. Grégory Chintinne – Mme Veronica Cremasco – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conditions relatives au permis délivré à l'entreprise TotalEnergies Petrochemicals de Feluy » ;

Question orale de M. Freddy Mockel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la révision à la baisse des conditions environnementales du permis de TotalEnergies Petrochemicals ».....78

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la délivrance des permis pour l'activation des grandes friches ».....82

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

Question orale de M. Chris Massaki Mbaki à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les avancées du dossier de l’usine de biométhanisation à Saint-Ghislain »	83
--	----

Intervenants : M. le Président – M. Chris Massaki Mbaki – M. François Desquesnes, Ministre.

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)	84
---	----

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....	84
--	----

LISTE DES INTERVENANTS	85
-------------------------------------	----

ABRÉVIATIONS COURANTES	86
-------------------------------------	----

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

Présidence de M. Maxime Daye, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 4 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Personne. Merci.

Communications

M. le Président. – Tout d'abord, souvenez-vous, nous avons fixé au 30 juin prochain, soit dans deux semaines, l'audition de l'ASBL REVOLHT ainsi que de Stratec dans le cadre du dossier de la Boucle du Hainaut. À la suite des contacts qui ont été pris par le secrétariat de commission, que je remercie, l'audition sera fixée à 14 heures. Notez-le dans votre agenda. Je vous donne déjà l'identité des représentants de Stratec, à savoir M. Ancion et Mme Goetghebuer qui sont respectivement Directeur et Directrice d'études pour Stratec.

Ensuite, comme vous l'aurez probablement constaté, une erreur s'est glissée dans l'ordre du jour de notre réunion. L'interpellation et la question orale de Mme Dejardin ont été inversées. Les points 27.1 et 27.2 doivent être mis dans un ordre différent étant donné que nous donnons la priorité aux interpellations.

Enfin, nous avons reçu ce matin plusieurs mails de M. Flamend du SPW MI, que nous avons auditionné il y a deux semaines, lors de notre précédente réunion, afin de fournir toute une série de documents. Ceux-ci vous seront transmis, mais certains demanderont à ne pas être diffusés publiquement. Je souhaitais vous informer que ces documents allaient vous arriver incessamment grâce aux services du Parlement.

PROJETS ET PROPOSITIONS

**Projet de décret
contenant le premier ajustement du budget
général des dépenses de la Région wallonne
pour l'année budgétaire 2026
(Doc. 591 (2025-2026) N° 1)**

**Exposé particulier afférent aux compétences du
ministre du Territoire, des Infrastructures, de la
Mobilité et des Pouvoirs locaux
(Doc. 590 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis)
et (Doc. 591 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3
et 3bis)**

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'impact de la diminution des subsides sur
les brevets vélo pour les enfants »**

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

- l'examen du projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 (Doc. 591 (2025-2026) N° 1) ;
- l'examen de l'exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux (Doc. 590 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis) et (Doc. 591 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis) ;
- la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la diminution des subsides sur les brevets vélo pour les enfants ».

Si vous êtes d'accord, Monsieur Hazée, votre question sera jointe à la discussion relative à la DO 14 « Mobilité et infrastructures ».

En application de la décision de la Conférence des présidents du 28 novembre 2024, l'exposé de M. le Ministre Desquesnes ne sera pas suivi par les observations de la Cour des comptes puisque la

présence de celle-ci est uniquement requise dans le cadre des travaux de la Commission du budget.

Au niveau de la discussion générale, je vous propose de structurer comme ceci : la mobilité, la sécurité routière, les infrastructures, l'aménagement du territoire et les pouvoirs locaux. Ensuite, l'examen des recettes et des dépenses, les unités d'administration publique et la note de genre.

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Nous nous étonnons un peu de la procédure. Nous sommes plutôt habitués à travailler dans la thématique complète et à faire une intervention générale par groupe.

M. le Président. – Personnellement, je dis oui. La dernière fois, vous aviez préféré faire autrement. Il me semble que c'était une demande de M. Hazée à l'époque. Si vous êtes d'accord pour une intervention générale par groupe où chacun prend la parole en fonction des thématiques, je n'ai aucun problème avec cela.

M. Vincent Crampont (PS). – C'est mieux.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Vous rappelez au bon souvenir des uns et des autres la méthodologie que nous avons utilisée pour l'initial. J'ai le sentiment que l'initial et l'ajustement sont deux travaux différents. Si vous aviez proposé que nous travaillions par groupe pour l'ajustement, je n'aurais fait absolument aucune remarque parce que le propos est forcément moins développé.

Pour ce qui concerne l'initial, je suggère que, pour la prochaine édition, dans quelques mois, il y ait quelques contacts informels de telle sorte que, avant la réunion de la commission, nous nous entendions sur une méthodologie – même deux semaines avant. Ainsi, chacun peut organiser sa préparation.

Il me semble, vu l'étendue des compétences du ministre, qu'il peut être plus intéressant, après un tour général, de travailler par thématique. Pour aujourd'hui, en tout cas, la discussion dans un ensemble me paraît appropriée.

M. le Président. – Très bien. Je ne demande pas mieux. Nous ferons donc ainsi, avec une prise de parole groupée puis nous passerons au vote de recommandation.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à Mme Hanus.

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

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je propose M. Di Antonio comme corapporteur.

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

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

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je vais vous présenter ici les éléments principaux de l'ajustement budgétaire relatifs à mes compétences. Bien sûr, tout cela se replace dans un contexte. Vous le savez, cela a été débattu hier en Commission du budget : l'objectif est de tenir la ligne de l'initial. Cet ajustement permet d'intégrer une série d'informations nouvelles, de corrections en termes de recettes et de dépenses. Ce budget s'ajuste de la façon la plus réaliste possible à la réalité, en répondant aussi à quelques besoins qui sont apparus depuis le moment où le budget initial a été établi. Vous le savez, c'est fin août ou début septembre que les administrations remettent leurs avis et leurs propositions. Le Gouvernement établit le budget fin septembre ou début octobre. Nous sommes maintenant à l'ajustement budgétaire six mois plus tard. Il y a donc des choses qui ont changé. Il est logique, légitime, normal, habituel d'en tenir compte. C'est ce qu'a fait le Gouvernement en gardant le cap.

Vous le voyez, au niveau macrobudgétaire, le solde SEC qui était de -2,016 milliards d'euros à l'initial est quasiment maintenu, avec une légère amélioration de l'ordre de 1 million d'euros. L'ajustement intègre des éléments importants. Cela a été débattu chez le ministre du Budget, le ministre-président ; il y a notamment eu des évolutions importantes en matière de recettes institutionnelles, puisque les transferts augmentent de 154 millions d'euros et que l'on assiste à un comportement positif des évaluations de recettes des impôts régionaux au regard des prévisions de l'initial 2026. Par contre, en termes de dépenses, l'essentiel des augmentations vient d'éléments inéluctables – j'y reviendrai –, comme les indexations

automatiques, les charges d'intérêt ainsi que d'autres obligations légales ou contractuelles, ou encore des éléments qui relèvent de l'évolution des plans d'investissement, particulièrement dans le cadre de mes compétences relatives à la mobilité et aux infrastructures. J'aimerais également souligner que l'estimation des sous-utilisations a été réduite de 85 millions d'euros dans le cadre du budget.

Abordons un peu plus ce qui concerne mes compétences, relativement aux recettes qui relèvent de mes départements. En ce qui concerne les recettes affectées au FISIR, je rappelle – vous êtes nombreux à m'interroger souvent et régulièrement sur le sujet – que nous sommes tributaires des informations données par l'État fédéral, puisque les recettes sont jusqu'à présent, même si j'entends changer la donne à l'horizon de deux ans, perçues par la police et les autorités de justice. Il s'agit des amendes pénales pour les infractions routières. Ces amendes sont en partie reversées à la Région. Il y a une baisse des prévisions données par l'entité fédérale, de l'ordre de 5 millions d'euros. Concernant les amendes routières, c'est 5 292 000 euros en moins. Les recettes passent de 87 à 82 millions d'euros, soit une diminution de 6 % par rapport aux prévisions qui avaient été initialement transmises par le Fédéral et qui ont été ajustées aux nouvelles prévisions. Évidemment, si en cours d'année les recettes étaient meilleures, comme il s'agit d'un fonds, les recettes remonteront.

Le second poste sur lequel il y a des adaptations importantes, en tout cas des modifications, c'est la taxe de circulation. La taxe de circulation est un impôt qui est perçu par la Région. Le SPW Finances, qui tient compte de l'exécution en 2025 de l'indexation selon les indices du Bureau fédéral du Plan d'avril dernier et du taux habituel de dégrèvement, amène des prévisions augmentées de 8,1 millions d'euros. On colle le plus près possible à la réalité. Idem pour la taxe de mise en circulation. Il s'avère que les prévisions du SPW Finances étaient globalement assez précises à l'initial, puisque l'ajusté fait montre d'une progression estimée à 1,6 million d'euros – quasiment 1,7 million d'euros – supplémentaires. D'autres recettes sont actualisées, mais de façon plus anecdotique, sur quatre DF, et ce, pour un montant de 264 000 euros. Si vous le souhaitez, bien sûr, nous pouvons revenir plus en détail sur ces éléments.

J'en viens maintenant au volet des dépenses. En ce qui concerne le programme 14.45, celui affecté aux transports publics, il s'agit principalement de trois ajustements, trois adaptations qui tiennent compte de l'évolution du rythme d'avancement des projets dans les conventions SNCB et Infrabel. Les conventions sont signées entre la Région et ces deux entreprises publiques fédérales, l'adaptation du montant tenant compte de l'évolution de l'avancement des différents projets. Ce sont des ajustements relativement limités. Vous pouvez le lire sur le *slide* qui est présenté.

Pour ce qui concerne le programme d'investissement d'exploitation, il s'agit d'un simple ajustement des paramètres liés à l'indexation, puisque les paramètres d'investissement sont budgétairement liés à l'évolution de l'inflation.

J'en viens au programme 14.049, sur lequel des changements sont également constatés. D'abord, en ce qui concerne les versements de montants à l'attention de la SOFICO, un premier montant, avec le *shadow toll*, augmente d'un peu plus de 11 millions d'euros. Le *shadow toll*, je le rappelle, est le mécanisme par lequel la Région wallonne paie le droit d'usage des usagers particuliers sur le réseau SOFICO. Pour les plus de 3,5 tonnes, ce droit d'usage – le prélèvement kilométrique poids lourds – est payé par les entreprises de transport, tandis qu'un droit est, lui, payé par la Région pour le compte de la SOFICO pour les usagers de véhicules non soumis au prélèvement kilométrique pour les poids lourds, c'est-à-dire essentiellement les véhicules légers.

La convention est assez claire, elle dit que c'est en fonction du nombre de kilomètres parcourus sur les routes wallonnes. Ce mécanisme s'établit en fonction d'unités de mesurage. Il se fait que la méthodologie a été revue, que les paramètres et davantage évidemment d'outils de mesures sont utilisés, et que l'application donne un chiffre supérieur. Il n'y a pas spécifiquement une augmentation du tarif. Il n'y a pas de changement globalement sur le nombre de véhicules ou de millions de kilomètres de véhicules parcourus. Par contre, l'outil de mesure d'aujourd'hui est plus précis, plus fin et amène à une augmentation de ce *shadow toll* de 11 millions d'euros.

Enfin, concernant une autre dotation, une autre subvention en exécution de la convention de commissionnement avec la SOFICO qui concernait l'E411 et l'E25 en province de Luxembourg, c'est un très vieux dossier. Pendant toute une série d'années, la Région avait assuré le financement sur le long terme d'un chaînon manquant ou d'une réfection de ces autoroutes en province de Luxembourg. La dotation annuelle était de 8,4 millions d'euros. En réalité, l'année 26 est la dernière année et le montant exact pour la dernière année, qui n'a pas pu être estimé à l'initial, s'élève à 4 657 000 euros, ce qui clôt la convention de commissionnement E411-E25.

J'en viens maintenant au programme RTE-T, le réseau de transport européen. Je parle ici d'investissement dans les voies d'eau. Nous sommes aujourd'hui sur trois programmes : le RTE-T 2.1, le 2.2 et le 2.3.

Le 2.1 est un dossier relativement ancien, pour lequel des crédits de liquidation supérieurs aux estimations initiales sont nécessaires au vu de l'avancement des travaux. C'est le cas pour le 2.1, à hauteur de 10 millions d'euros, et les estimations pour

les factures relatives au RTE-T 2.2 sont de 15 millions supplémentaires.

Je rappelle qu'il s'agit de programmes qui bénéficient de cofinancements européens. Dans le RTE-T 2.2, ce sont notamment les travaux impressionnants de la nouvelle écluse d'Obourg.

Je poursuis avec le plan « Infrastructures et mobilité pour tous » 2020-2026. Ce plan avait été décidé en 2020 ou 2021 par le Gouvernement précédent. Dans le cadre du conclave budgétaire initial, une clause de rendez-vous avait été fixée par rapport à l'état d'avancement des projets. Il s'agit bien sûr d'honorer les factures dues par rapport aux dossiers qui ont été engagés dans le cadre de ce plan « Infrastructures et mobilité pour tous », pour certains d'entre eux, il y a déjà plusieurs années, et pour lesquels les états d'avancement sont en progression. Cela amène à des factures. Le Gouvernement a assuré – je l'en remercie – la dédicace de nouveaux moyens de crédits de liquidation, de façon à honorer les factures qui vont arriver par rapport aux travaux en cours et tenant compte des états d'avancement. Ce montant est estimé à 44,5 millions d'euros. Il se décompose en :

- frais d'études, pour un peu plus de 2,7 millions ;
- travaux de réhabilitation du réseau non structurant, cela ne concerne pas les travaux SOFICO, pour un peu plus de 12 millions ;
- infrastructures cyclopiétonnes à hauteur de 5,6 millions d'euros ;
- raclage pour 5,6 millions d'euros ;
- voies hydrauliques pour 18,16 millions d'euros.

Ces éléments correspondent notamment à la réfection du pont Capitte à La Louvière.

Comme pour les dossiers PRW qui concernent un peu tous les collègues, mais également ici dans le cadre du plan « Infrastructures et mobilité pour tous », il s'agit d'assumer un encours hérité des décisions antérieures, auxquelles la Wallonie et le Gouvernement wallon doivent faire face en honorant légitimement les engagements pris de façon à assumer la finalisation des travaux et le paiement des entreprises dans les délais conformes au prescrit légal.

Le plan d'investissement pour les voies hydrauliques est un plan majeur de réinvestissement dans les infrastructures hydrauliques de la Wallonie. Je vous rappelle que nous avons constaté un état compliqué de nos infrastructures fluviales. Souvenez-vous de l'incident qui a eu lieu il y a deux ans et demi ou trois ans au plan incliné de Ronquières et qui montre ô combien la vétusté de certaines installations peut non seulement provoquer des interruptions ou des problèmes de disponibilité des voies d'eau, et donc mettre à mal notre économie et la mobilité des pondéreux, mais également mettre en danger la vie des travailleurs de la voie d'eau, qu'il s'agisse des agents du SPW MI ou encore des bateliers qui utilisent nos installations.

Le plan d'investissement a été lancé, les travaux sont progressivement commandés et il y a une montée en puissance. Ici, il s'agit d'un ajustement par rapport à l'évolution des dossiers. Les choses se précisent en 2026 par rapport au plan d'investissement de plus de 300 millions d'euros validé par le Gouvernement wallon.

Je peux citer quatre exemples de dossiers qui sont ou seront engagés cette année-ci :

- la station pilote d'avitaillement en carburant vert à Pecq ;
- le renforcement du quai du port d'Engis, qui permet le déploiement d'une nouvelle entreprise sur le site ;
- la modernisation du barrage de Monceau-sur-Sambre ;
- la dernière phase des travaux d'élargissement du canal Nimy-Blaton, qui doit permettre d'atteindre une capacité de péniches à 2 000 tonnes.

Il s'agit donc, tant en engagement qu'en liquidation, d'une adaptation des crédits à la réalité d'avancement des projets.

J'en viens au plan d'investissement sur les ouvrages d'art, plus communément appelé plan Ponts. Il y a une réduction de 20 millions d'euros sur les crédits de liquidation. À nouveau, il s'agit d'un ajustement par rapport à la réalité et aux besoins réels, tenant compte – c'est la particularité du plan Ponts – de chantiers de grande importance. Il s'agit toujours de gros morceaux, mais une bonne partie de ceux-ci figurent dans le réseau SOFICO. Il peut donc y avoir des basculements de projets dans l'exécution du plan qui impliquent que certaines dépenses sont sur la SOFICO si l'ouvrage d'art est sur le réseau structurant et, au contraire, sur le réseau structurant et donc le budget du SPW MI s'il s'agit de ponts appartenant à ce réseau.

Pour prendre un exemple, Monsieur Crampont, le futur viaduc de Philippeville qui doit être refait étant sur la nationale 5 et donc sur le réseau structurant, ce dossier n'apparaît pas au budget de la Région wallonne, mais au budget de la SOFICO.

En ce qui concerne le FISIR, je vous ai expliqué que les recettes étaient en baisse. Néanmoins, 45 millions d'euros de dépenses sont prévus. Certains m'ont déjà posé des questions sur la programmation du FISIR. Il s'agit de 45 millions d'euros en plus des programmes déjà présents dans le cadre du SPW MI ou du budget de la SOFICO. Ce sont des investissements dédiés et floqués principalement sur la sécurité routière et la mobilité, mais cela peut inclure des infrastructures concrètes de sécurisation.

Pour rappel, 10 millions d'euros pour le déploiement des dispositifs de contrôle routier en particulier permettent de financer les lidars dits gratuits aux communes. Ils ne sont pas gratuits pour tout le monde

puisque'il y a bien quelqu'un qui doit payer. En l'occurrence, c'est le FISIR qui paie la mise à disposition gratuite pour les zones de police de ces radars placés de façon ponctuelle. C'est également le programme d'investissement dans les 150 radars fixes installés chaque année que j'ai décidé depuis le début de cette législature. J'ajoute que, au-delà des 10 millions d'euros pour ce dispositif de contrôle routier, 15 millions d'euros sont réservés à la mise en œuvre du plan d'action qui traduit les États généraux de la sécurité routière.

Ce sont des budgets nouveaux en matière de sécurité routière. Le détail doit encore être validé par le Gouvernement, mais l'enveloppe de 15 millions d'euros a bien été affectée, par décision du Gouvernement wallon, à la mise en œuvre, en 2026, des États généraux de la sécurité routière :

- 1,5 million d'euros pour financer les parkings à vélos dans les écoles secondaires ;
- 1 million d'euros pour soutenir l'action des gouverneurs de province en fonction de l'éducation à la mobilité et sécurité routière ;
- 6,3 millions d'euros pour les équipements nécessaires au SPW MI en termes de sécurisation des voiries ;
- 5 millions d'euros pour l'informatisation du SPW MI et des outils de gestion des infrastructures ;
- 4,5 millions d'euros pour des interventions locales sur le réseau routier qui font suite à des recommandations des commissions provinciales de sécurité routière.

Voilà le menu de l'utilisation de ces 45 millions d'euros qui sont bien utiles à toute une série d'actions très concrètes en faveur de la sécurité routière.

J'en viens maintenant au programme 17.091 relatif aux pouvoirs locaux. Les modifications principales sont de deux ordres, avec, d'une part, les nouveaux paramètres d'inflation. Vous le savez, de nombreuses dotations sont liées à l'adaptation des paramètres liés à l'indexation. Il s'agit donc de l'adaptation mécanique de ces éléments. D'autre part, vous vous souviendrez de la décision du Gouvernement wallon en ce qui concerne les compensations du plan Marshall de maintenir le dispositif initial de 2025.

J'en viens maintenant au programme 18.098 relatif aux zonings. Vous y trouvez 15 millions d'euros d'augmentation en crédits d'engagement. Ces crédits d'engagement s'expliquent par le fait que, fin 2025, en raison de l'encombrement des travaux budgétaires de fin d'année, des dossiers n'ont pas pu être engagés. Il s'agit donc d'un rattrapage des montants non engagés fin 2025. Cela maintient le niveau annuel de soutien au déploiement et à la modernisation des parcs d'activité économique.

Voilà, Mesdames et Messieurs les Députés, retracées succinctement les modifications apportées dans le cadre de l'ajustement budgétaire par le Gouvernement pour ce qui concerne les compétences relevant de mon autorité.

Discussion générale

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Avant de commencer mon intervention, je tiens à saluer le travail que vous avez mené aujourd'hui et que vous nous avez présenté. Vous jouez le jeu d'un exercice complet d'information sur l'ajustement budgétaire. Cela n'a pas forcément été le cas de l'ensemble de vos collègues hier. Cet exercice facilite évidemment le dialogue parlementaire. On va jouer notre petite musique, parce que l'on n'est pas forcément d'accord avec les éléments de fond et l'on a besoin d'éclaircissements – c'est bien normal –, mais, en tout cas, l'exercice est là.

Pour nous, cet ajustement se veut essentiellement technique, mais il est aussi politique pour tout ce qu'il ne contient pas. Cet ajustement budgétaire concerne évidemment les pouvoirs locaux, mais il y a derrière ces institutions des services publics de proximité, des travailleurs et des bénéficiaires, des familles, des associations, des écoles, des quartiers, des villages et des villes. Ce qui frappe à la lecture de ces chiffres, c'est le décalage profond entre le diagnostic posé à de multiples reprises par le Gouvernement et les remèdes, les recettes que vous appliquez.

Vous savez que les finances communales sont sous tension, que les communes sont confrontées à une progression structurelle de leurs charges, que les grandes villes sont à la limite de leur capacité fiscale et à bout de souffle. Vous savez que les CPAS font face à une vague sociale majeure liée à la réforme fédérale des allocations de chômage. Le surcoût cumulé est évalué à plus de 1 milliard d'euros pour les CPAS belges d'ici 2029, dont près de 500 millions d'euros rien que pour les CPAS wallons.

Malgré ce constat, que fait le Gouvernement ? Il demande aux pouvoirs locaux d'accentuer leurs efforts. En réalité, il leur demande surtout de compenser les choix budgétaires régionaux et fédéraux. Bien sûr, le Fonds des communes et le Fonds spécial de l'aide sociale voient leur dotation augmenter du fait de l'application des paramètres macroéconomiques. Même si ces augmentations sont purement mécaniques, elles ne sont pas négligeables. Toutefois, cet ajustement ne fait pas pour autant de ce budget 2026 un budget de soutien aux pouvoirs locaux. C'est au contraire un budget qui les utilise à nouveau comme variable d'ajustement.

Pour les communes, l'accumulation des mesures d'économie depuis le début de la législature est particulièrement lourde. D'abord, les décisions prises en 2025 qui continuent à produire leurs effets en 2026. La suppression du 1 % complémentaire à l'indexation du Fonds des communes représente déjà un impact cumulé de plus de 30 millions d'euros en 2026. À cela s'ajoute le gel des subsides APE, avec un impact cumulé de près de 24 millions d'euros en 2026, montants qui devront par ailleurs être réévalués compte tenu de l'évolution de l'inflation. Pouvez-vous nous indiquer à combien se monte l'économie supplémentaire réalisée suite aux modifications des paramètres macroéconomiques ?

À cela s'ajoute la réduction ou la suppression des APE dans les pouvoirs locaux décidée au budget initial 2026 et qui représente plus de 24 millions d'euros en 2026. Ce ne sont pas des chiffres abstraits. Derrière les APE, il y a des ouvriers communaux, des accueillants, des agents administratifs, du personnel dans les crèches, dans les écoles, dans les régies communales, dans les zones de secours ou encore dans les intercommunales. Ce sont des emplois utiles, visibles et de proximité. Ce sont des services rendus à la population.

La suppression du subside dit Collignon, qui représentait 20 millions d'euros par an pour les CPAS, intervient en réalité au pire moment. Ce subside permettait de soutenir des CPAS déjà sous pression, notamment pour le renforcement de leurs équipes sociales. Le supprimer alors que la réforme du chômage va mécaniquement augmenter le nombre de demandeurs d'aide sociale, c'est faire preuve d'un aveuglement inquiétant.

Enfin, la réduction des compensations plan Marshall devait représenter 45 millions d'euros par an. Nous prenons acte du fait que le Gouvernement wallon a fait marche arrière pour 2026 et cherche une solution d'économies structurelles pour 2027. Cependant, cette marche arrière nous montre en réalité une chose : la mesure était mal calibrée, brutale et, il faut le dire, dangereuse. Les communes restent dans l'incertitude pour les années suivantes. Monsieur le Ministre, où en est votre réflexion à ce sujet pour 2027 ? Quelles sont vos pistes actuellement explorées ?

Certes, il y a un élément dans votre ajustement qui peut être perçu comme une microbouffée d'oxygène pour les communes, c'est la reprise progressive du financement des zones de secours par les provinces. Cela représente 37 millions d'euros en 2025 et 53,9 millions d'euros en 2026 au bénéfice des communes. Toutefois, soyons clairs, cette mesure ne suffit pas à compenser les autres pertes, il faut être de bon compte. Surtout, elle ne constitue pas un financement régional nouveau. Elle transfère une charge des provinces. Vous maintenez la tête des communes hors de l'eau en y enfonçant celles des provinces. Les provinces devront reprendre 100 % du financement des

zones de secours alors qu'elles n'auront plus de financement propre si la majorité va au bout de sa logique en ce qui concerne la réforme des provinces.

Au total, en tenant compte du calcul du Gouvernement sur les compensations du plan Marshall pour 2026, le manque à gagner pour les communes reste estimé à minimum 46 millions d'euros en 2026 malgré, à nouveau, la reprise partielle des zones de secours par les provinces. Vous l'aurez compris, votre delta est négatif pour les communes wallonnes.

Le cas des CPAS est encore plus préoccupant. La réforme fédérale des allocations de chômage produit un transfert massif vers les CPAS. La Fédération des CPAS estime que, pour le seul paiement des revenus d'intégration et avec l'hypothèse d'un report d'un tiers des personnes exclues vers les CPAS, le coût à charge de l'ensemble des CPAS belges atteindrait au moins 31 millions d'euros en 2026, 137 millions d'euros en 2027, 213 millions d'euros en 2028 et 250 millions d'euros en 2029, soit 631 millions d'euros pour la législature.

Dans ce contexte, quelle est la réponse régionale ? La suppression du subside Collignon de 20 millions d'euros par an, ce qui est incompréhensible.

On sait que les CPAS doivent accueillir plus de personnes. On sait qu'ils instruisent plus de dossiers. On sait qu'ils accompagnent davantage de familles précarisées. On sait que les travailleurs sociaux sont déjà sous pression. Au moment précis où il faudrait renforcer les équipes, on retire 20 millions d'euros. Oui, 10 millions d'euros sont dégagés à l'initial pour accompagner les PIIS, mais quelle part de cette somme a déjà été liquidée ? Surtout, sous quelles conditions ? Le budget 2026 prévoyait une liquidation de 5 millions d'euros. Où en êtes-vous à ce sujet ?

Comme si cela ne suffisait pas, vous allez imposer aux CPAS des réformes de structure, comme si c'était l'essentiel en ce moment, alors qu'ils sont déjà sous pression, comme je vous le disais.

Venons-en plus précisément aux provinces, votre bouc émissaire. Vous préparez votre réforme par asphyxie au détriment des emplois, notamment APE, et des multiples services rendus en matière de sécurité civile, de santé ou encore d'enseignement. La non-indexation du Fonds des provinces représentait une économie de 4,1 millions d'euros. À combien réévaluez-vous désormais cette économie vu la revalorisation des paramètres macroéconomiques ?

Venons-en aux moyens d'investissement. Les prix des matières premières ont largement explosé. Le FERI reste inchangé puisqu'il n'y a ni moyens complémentaires ni même d'indexation des moyens d'investissement. Alors qu'Embuild alertait déjà en 2025 sur la chute de l'investissement public, nul doute que l'augmentation du coût des matériaux,

couplée à l'absence de soutien régional, n'aura pas arrangé la situation. C'est toujours le flou sur les critères de répartition puisque vous refusez de communiquer les données prises en considération pour chaque commune.

Enfin, c'est l'inquiétude pour les grandes villes. La suppression de la politique des grandes villes, la disparition de la PIV et la création d'une dotation « Grandes villes » pose plusieurs questions. Les moyens ont certes été regroupés, mais pas augmentés, sauf pour Namur Capitale, qui voit d'ailleurs sa dotation être indexée, contrairement aux autres grandes villes. Cette non-indexation pose question, tant pour le FERI que pour la dotation « Grandes villes », d'autant que, in fine, les moyens ont été réduits au budget initial 2026 par la suppression du complément PRW.

Pourtant, les besoins explosent. Les villes doivent à la fois continuer à investir pour faire face à l'après-plan Oxygène et assumer les charges des CPAS, des zones de police, des pensions et des zones de secours. Elles sont au bout de leurs ressources et à court d'idées, et méritent un soutien réel de la Région. C'est toujours l'incertitude sur l'après-plan Oxygène, si bien que les villes sont incapables de programmer les investissements pourtant indispensables.

Aucune région ne se redressera si elle ne peut s'appuyer sur des villes attractives et économiquement fortes. Ce sont les réalités qui semblent vous échapper, que ce soit à Liège, à Mons et à Charleroi, ce qui ne semble manifestement pas être le cas à Ham-sur-Heure, Jurbise ou Herve. Les réalités sont différentes, tout comme les besoins.

Pour conclure sur ma partie, cet ajustement ne répond pas aux défis des pouvoirs locaux. Au contraire, il fragilise les communes et les provinces. Il met les CPAS sous pression au moment précis où ils vont devoir absorber les effets sociaux de la réforme fédérale du chômage.

Il me reste encore deux points avant les transports publics, puis je passerai la parole à mes collègues.

Nous regrettons également l'absence de mesures complémentaires pour soutenir les pouvoirs locaux quant à la crise de l'énergie que nous connaissons depuis plusieurs mois. Malheureusement, rien, *nada*, que dalle, alors que les mesures annoncées par le Fédéral tardent malheureusement à se concrétiser. Pire : une décision récente s'oriente vers une augmentation des accises sur les carburants.

Enfin, j'entends que la Commission européenne a récemment prévu une clause de souplesse spécifique aux investissements de résilience énergétique : un sous-plafond annuel de 0,3 % du PIB et un plafond cumulé de 0,6 % du PIB sur la période 2026-2028, applicables rétroactivement depuis février 2026. Cette marge a été conçue pour permettre des investissements dans les réseaux électriques, le stockage de l'énergie, l'efficacité

énergétique des bâtiments et les infrastructures nécessaires à la décarbonation de l'industrie.

L'ajustement de 2026 ne devrait-il pas être revu pour intégrer cette clause et permettre des investissements supplémentaires dans la transition énergétique des pouvoirs locaux ?

J'en viens maintenant aux transports publics. Relativement au budget du groupe LeTEC, votre budget ajusté correspond à la méthode que vous entendez mettre en place. Pas de moyens additionnels pour soutenir le transport public ; au TEC de se débrouiller tout seul. Le nouveau CSP prévoit pourtant des évolutions substantielles qui ont et auront des implications budgétaires, comme le passage du taux de couverture de 10 % à 14 % impliquant 40 % de recettes propres en plus, une augmentation des lignes concédées, le transfert de certaines missions comme le transport scolaire ou le transport des PMR vers le SPW MI – en cela, on aimerait connaître votre vision sur ce type de choix –, la révision de la méthode de calcul de l'offre de transport, ou encore l'augmentation du transport à la demande, cher à votre cœur. Et c'est sans compter les augmentations de prix des carburants.

Cela signifie donc qu'il va falloir trouver des moyens additionnels, et à ce stade, force est de constater que la seule piste que vous envisagez, c'est celle de l'augmentation des tarifs ou de l'abandon de lignes rurales peu fréquentées – avec une petite subtilité tout de même. En effet, aujourd'hui, le décret de 1989 prévoit que c'est le Gouvernement wallon qui valide en dernière instance les propositions tarifaires du conseil d'administration. À la faveur d'une modification décrétable, vous allez faire sauter cette validation, de sorte qu'il n'y aura plus de responsabilité gouvernementale dans la définition du prix aux TEC.

Sous prétexte d'une autonomie de gestion que vous rappelez régulièrement, vous assurez votre propre déresponsabilisation en la matière. À ce sujet, pour que le tableau soit complet, il y a fort à parier que la prochaine augmentation aura lieu après la modification du décret. C'est ce que l'on appelle de la politique politicienne. Cela veut dire que les usagers et les travailleurs sont plongés dans l'incertitude. Que vous fassiez des choix et donniez des orientations à travers un nouveau CSP, c'est votre choix, votre droit le plus strict ; mais que vous vous laviez les mains quant aux moyens de les atteindre, ce n'est pour nous pas acceptable.

Mon collègue Bruno Lefèbvre va compléter cette première intervention en faisant un focus sur la compétence Infrastructures.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Mon intervention portera spécifiquement sur les travaux publics, voies navigables et infrastructures routières. En fin

d'intervention, afin qu'il n'y ait aucune équivoque, je listerai une série de documents complémentaires que nous souhaitons obtenir afin de mieux appréhender les contours de ce feuillet d'ajustement.

Relativement aux voies navigables, je souhaiterais d'abord revenir sur la matinée du 27 mai. En effet, ce jour-là, le SPW MI organisait sa traditionnelle Journée du transport fluvial. Étant retenu au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, je n'ai pu y participer, mais grâce au lien transmis, j'ai pu prendre connaissance de votre intervention – il est vrai qu'il aurait été dommage que je ne l'entende pas. Monsieur le Ministre, vous avez commencé en indiquant que vous ne compreniez pas les critiques de l'opposition relativement aux investissements consentis en la matière.

Par contre, ce que vous comprenez bien, ce sont nos remarques budgétaires, puisque à la faveur de l'initial 2025, on vous explique que les études indépendantes indiquent qu'il n'est pas opportun de poursuivre le financement du projet Seine-Escaut 2.3 sans cofinancement européen. Vous nous expliquez alors que nous n'y comprenons rien, et qu'il faut maintenir les investissements. Au printemps 2025, finalement, vous vous ralliez à nos arguments : vous prenez la décision de ne pas poursuivre les investissements dans le projet Seine-Escaut 2.3 sans cofinancement. Vous le remplacez par un mégaplan d'investissement dans les voies hydrauliques à hauteur de 312,5 millions d'euros, sans produire la moindre étude coût-bénéfice.

À l'initial 2026, on vous explique que vous sous-estimez les factures à payer dans le cadre des phases précédentes du projet Seine-Escaut. Vous niez le problème. Résultat : augmentation de 25 millions d'euros à l'ajustement pour faire face aux factures inéluctables dans le cadre du projet RTE-T. Pour celles et ceux qui n'ont pas encore lu son rapport, je vous informe que la Cour des comptes estime que cela ne sera pas suffisant, et qu'il manque encore 10 millions d'euros pour assumer l'incontestablement dû.

Aujourd'hui, on constate aussi que votre mégaprogramme d'investissement dans les voies navigables est avant tout une variable d'ajustement budgétaire. Il ne s'agit pas tant d'un plan d'investissement stratégique, il s'agit d'une poire pour la soif : on a besoin de 5 millions d'euros pour assumer les compensations du plan Marshall, on va aller les chercher dans le plan d'investissement sur les voies hydrauliques ; on a besoin d'argent pour payer les factures des précédents programmes Seine-Escaut, on va aller le chercher dans le plan d'investissement sur les voies hydrauliques. Difficile de ne pas penser que vous avez obtenu pour ce plan des montants mal calibrés à l'initial, dans le cadre d'un accord politique, et que cela vous permet maintenant d'y recourir pour boucher les trous dans votre budget.

Aujourd'hui, le risque, c'est que vous avez fait miroiter au secteur un plan d'investissement 2025-2030 de 312,5 millions d'euros pour moderniser les voies navigables, mais que vous ne serez pas capable de l'assumer. Vous serez obligé soit de réduire les investissements, soit de prolonger la durée de programmation. Cela, Monsieur le Ministre, nous vous l'avions dit en juin 2025.

À Quévy, vous avez dit que vous ne compreniez pas nos critiques. Celles-ci étaient de deux ordres. Premièrement, nous interrogeons la capacité budgétaire de la Wallonie à mener de front un plan Infra, le programme Seine-Escaut, la reconstruction postinondations et le plan d'investissement des voies hydrauliques. Deuxièmement, nous posons la question de la capacité des entreprises à effectuer ces travaux. Aujourd'hui, les retards constatés dans la première année de travaux du plan d'investissement et les ajustements budgétaires qui en découlent nous donnent raison.

Vous pouvez ne pas être d'accord avec nous. Il y a un moyen de nous départager : transmettez-nous – et nous vous le demandons formellement, Monsieur le Ministre – un tableau reprenant les montants prévisionnels en crédits d'engagement et en crédits de liquidation des budgets 2027, 2028 et 2029 pour réaliser le plan d'investissement des voies hydrauliques. Le cas échéant, il restera un solde en 2030, et vous pourrez toujours accuser votre successeur de ne pas mettre les moyens nécessaires – mais cela, c'est un autre débat.

Le deuxième élément que je souhaiterais aborder avec vous, c'est le plan Infra. Pour rappel, à l'initial 2026, vous l'annonciez pour le courant de cette année ; mais force est de constater que cela devrait être plus vraisemblablement pour le 1^{er} janvier 2027. D'ailleurs, répondant à l'une de mes questions orales sur le sujet, vous avez évoqué une programmation 2027-2033. Confirmez-vous la durée de programmation ? A-t-elle été approuvée par le Gouvernement ? Quelles sont les familles d'actifs concernées, et quelle est la hauteur de l'enveloppe budgétaire ? Pouvez-vous nous fournir des informations nouvelles sur le sujet ?

Depuis quelques jours, les déclinaisons régionales des journaux font la liste des travaux prévus dans le PIMPT qui ne se feront pas. Ces travaux abandonnés seront-ils automatiquement intégrés dans le nouveau plan Infra ? C'est une question extrêmement importante.

Relativement au PIMPT actuel, on constate que les besoins complémentaires pour payer les factures s'élèvent à 34,525 millions d'euros. A priori, cela n'a rien d'étonnant puisque nous sommes en fin de programmation, et vu l'explosion des coûts des matériaux, il est logique de payer les factures des travaux réalisés. Ce qui est étonnant, c'est qu'il ait fallu attendre l'ajustement pour que l'on s'en rende compte. Comme nous l'avions indiqué en décembre, en agissant

de la sorte, vous pénalisez les entreprises. Les factures sont prévisibles. En attendant l'ajustement pour prévoir les crédits, vous vous servez de vos clients comme de banquiers. Ce n'est pas correct vis-à-vis des entreprises.

Par ailleurs, relativement à ce dossier, la lecture du rapport de la Cour des comptes est intéressante, puisque cette dernière indique que l'on est dans la partie basse de l'estimation, de sorte qu'il faudra encore donner des moyens au SPW MI pour honorer ses dernières factures.

À l'instar du plan d'investissement dans les voies hydrauliques, vous avez aussi annoncé le plan d'investissement « Ouvrages d'art ». Pour rappel, suite à l'audit sur les ponts et tunnels, vous avez fait le choix de mettre en œuvre un scénario de réhabilitation à 424 millions d'euros sur les cinq années de la législature, de 2025 à 2029. En décembre, vous avez indiqué : « Le scénario 4 n'est pas une nouveauté. Cela a été dit, assumé, répété. C'est bien 424 millions d'euros sur les cinq années de la législature, et 424 millions divisés par cinq donnent 84 à 85 millions d'euros. Cela clope avec les montants de l'objectif. » Or, en diminuant les moyens disponibles de 20 millions sur le DF 049.147, on sort de la trajectoire.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Si, je vous ai écouté.

Avez-vous revu la programmation ou tiendrez-vous les délais ? C'est important aussi puisque la législature se termine en 2029. Dès lors, à l'instar de ce que nous avons demandé pour le plan d'investissement, nous souhaitons un tableau actualisé reprenant les montants prévisionnels en crédits d'engagement et en crédits de liquidation pour les années 2026 à 2029, et ce, pour le réseau structurant et le réseau non structurant. Il convient également d'ajouter ce qui a été engagé et payé en 2025.

En termes de travaux publics, l'analyse de votre ajustement budgétaire 2026 ne laisse apparaître aucune réflexion significative par rapport au budget initial. Derrière des ajustements techniques limités, la trajectoire reste inchangée. Les moyens sont avant tout mobilisés pour honorer les engagements passés, tandis que la capacité à initier de nouveaux projets demeure contrainte. Cette orientation se traduit clairement dans la structure budgétaire : les crédits de paiement seront préservés, voire renforcés, afin de couvrir les chantiers en cours, mais les marges d'engagement restent insuffisantes pour soutenir une relance effective.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Vous pouvez parler au micro si vous le voulez, Monsieur le Ministre, je n'y vois pas de souci.

Concrètement, cela se matérialise par un ralentissement des nouvelles mises en œuvre, une limitation des appels d'offres, une mise sous tension

progressive de la capacité de projection des services et des inquiétudes pour le secteur de la construction.

Enfin, le PRW arrive également en fin de programmation. On voit, par exemple, à quel point les crédits qui en sont issus peuvent être importants pour les budgets de l'OTW. On peut citer le projet 83C, sur le métro léger de Charleroi, ou le 323 sur le verdissement de la flotte de l'OTW. Dans ce cadre, nous souhaiterions disposer d'une liste et d'un état des lieux des projets PRW liés à vos compétences, ainsi que ce qui a été payé et ce qui reste à payer en 2026 et 2027. Y aura-t-il des prolongations au-delà de 2026 ? Des projets PRW seront-ils pérennisés sur des crédits classiques ? Si oui, lesquels ?

Pour terminer, comme je l'ai indiqué et afin qu'il n'y ait aucune équivoque possible, nous demandons :

- le tableau des budgets prévisionnels pour les années 2026 à 2029 en crédits d'engagement et en crédits de liquidation, ainsi que ce qui a déjà été exécuté en 2025, en crédits d'engagement et en crédits de liquidation, pour accomplir le plan d'investissement dans les voies hydrauliques ;
- le tableau des budgets prévisionnels pour les années 2026 à 2029 en crédits d'engagement et en crédits de liquidation, ainsi que ce qui a été déjà exécuté en 2025, en crédits d'engagement et en crédits de liquidation, pour accomplir le plan « Ouvrages d'art » – il convient également de faire la distinction entre réseau structurant et non structurant ;
- la liste des projets PRW et l'état des lieux budgétaire de ceux-ci, ainsi que les éventuels projets pérennisés.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Pour terminer les interventions de mon groupe, je voudrais d'abord poser une question générale sur les recettes.

En effet, on note une diminution de 5 292 000 euros des recettes issues des perceptions en cas d'infraction. Cet élément de votre budget semble en totale contradiction avec les informations dont on dispose sur le sujet. En effet, le 2 juin dernier, les journaux du groupe Sudpresse titraient sur les records de PV dressés pour excès de vitesse. À cela s'ajoute l'information publiée dans *La Libre* du 29 mai dernier, qui explique que, en moins de 10 ans, on est passé de 4,2 millions d'infractions constatées par an à environ 10 millions.

Dans ce cadre, comment expliquer que les recettes diminuent ? Je présume que vous allez nous expliquer qu'il s'agit d'une projection annoncée par le Gouvernement fédéral, soit. Je présume également qu'en tant que ministre wallon, vous ne vous êtes pas contenté de cette réponse. Avez-vous entamé des démarches spécifiques afin d'objectiver cette diminution ?

Ma deuxième question concerne le raclage-pose, c'est-à-dire l'entretien de notre réseau. On constate une augmentation de 5,665 millions d'euros. On peut dès lors penser qu'il s'agit d'un élément positif, surtout que vous le justifiez par la montée en puissance de travaux d'entretien préventifs. Or, Monsieur le Ministre, fin avril, Didier Block, secrétaire général de la Fédération wallonne des entrepreneurs de travaux de voirie, indiquait qu'à la suite de la guerre en Iran, on assistait à une hausse des produits pétroliers, de sorte que le bitume était directement impacté. Ma question est assez simple. S'agit-il de kilomètres d'entretien en plus ou du même nombre de kilomètres, mais à un prix plus élevé suite à l'augmentation des matières premières ?

Au-delà des deux questions générales de compréhension, je souhaiterais m'attarder sur trois éléments. Le premier est le développement de l'électromobilité. Le deuxième est le soutien aux secteurs impactés par la hausse des prix du carburant. Le troisième est l'aménagement du territoire.

Nous avons déjà débattu à de nombreuses reprises du manque de bornes de recharge. Ceci étant, il existe un frein au développement de l'électromobilité en Wallonie, à savoir le pouvoir d'achat des familles. Aujourd'hui, le coût des voitures électriques est toujours très élevé. Certes, le marché des petites citadines se développe, mais c'est toujours insuffisant pour les familles avec des enfants. Aujourd'hui, les chiffres sont faussés et le développement de l'électromobilité est surtout le symbole d'un fort marqueur social. Si vous bénéficiez d'une voiture de société, elle est électrique. Si vous n'en disposez pas, vous roulez dans un véhicule thermique. Or, avec le conflit en Iran et la hausse des produits pétroliers qui en découle, alors qu'ils n'ont pas les moyens de changer de voiture, pour de nombreux concitoyens, rouler dans un véhicule thermique coûte de plus en plus cher.

À cet égard, quelque chose nous échappe. En effet, en mars dernier, le Gouvernement communiquait sur le plan social Climat, c'est-à-dire des mesures de soutien spécifiques cofinancées par l'Union européenne pour aider les ménages et les entreprises dans la transition écologique. Relativement à la mobilité, il y aurait un budget de 156 millions d'euros destiné à financer des lignes de bus à la demande et l'électrification des taxis sociaux. Dès lors, Monsieur le Ministre, pourquoi ne pas avoir utilisé ces budgets pour soutenir directement les ménages pour passer à l'électromobilité ?

En effet, le 3 juin dernier, vous reconnaissiez vous-même à la radio que pour de nombreux Wallons et Wallonnes, la voiture était indispensable. Pour mon groupe, le développement du leasing social des véhicules électriques doit faire partie de la solution. C'est pourquoi, demain, en plénière, nous déposerons une proposition de décret visant à mettre en place un leasing social de véhicules électriques en Wallonie.

Dans le même ordre d'idées, nous constatons qu'il n'y a pas de mesures spécifiques au soutien à l'OTW pour faire face à la hausse des prix du carburant. Le cas échéant, quel est l'impact de la hausse du prix du diesel pour l'OTW ? Pourquoi ne pas avoir fait le choix d'un soutien spécifique ?

Enfin, je vais terminer par ce qui est à la fois un élément d'actualité, mais également un élément de vision à long terme. Il s'agit de l'adaptation de notre territoire face aux aléas climatiques. Aujourd'hui, de nombreux chercheurs alertent sur une réalité wallonne bien connue : des plans de secteur inadaptés pour faire face aux aléas du changement climatique en général et aux inondations en particulier. Nous savons que les plans de secteur sont des documents difficiles à modifier. Pourtant, tant que nous ne déclasserons pas des zones urbanisables pour en faire des zones non urbanisables, tant que nous ne repenserons pas notre façon d'aménager, il y aura toujours des dégâts considérables aux biens, mais surtout, il y aura toujours des victimes. Or, aujourd'hui, force est de constater qu'aucune orientation n'est donnée en la matière. Cela signifie que d'ici 2029, vous n'entamerez, Monsieur le Ministre, aucune réflexion sur les modifications du plan de secteur afin d'adapter notre territoire et d'engager les réflexions sur notre façon d'urbaniser en Wallonie.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, merci à vous et à votre cabinet pour le travail de préparation de cet ajusté budgétaire. Je pense qu'il allie lisibilité et pédagogie pour permettre à chaque groupe politique, quels que soient sa sensibilité et son rôle au sein de cette assemblée, de faire son travail en bonne compréhension des différents enjeux, des différents articles, ce qui aide à la compréhension et aux discussions. Ensuite, liberté à chacun d'y impulser et d'y insuffler sa propre lecture. À tout le moins, on sait comparer ce qui est comparable et l'on sait voir ce qu'il y a derrière. Je vous en remercie et je le salue.

La politique que vous menez illustre, selon nous, l'équilibre que défendent les Engagés, à savoir une gestion rigoureuse des finances publiques combinée à une mobilité plus durable, plus efficace et tournée vers l'avenir. La vision FAST 2030 en est une illustration concrète. Elle vise à réduire la dépendance à la voiture individuelle, en favorisant une intermodalité intelligente et des modes de déplacement plus durables, dans une approche écologique, et ce avec pragmatisme plutôt que par dogmatisme.

Les investissements réalisés lors du budget initial, notamment les 22,9 millions d'euros consacrés à l'électrification et à la décarbonation des véhicules du TEC ainsi qu'au renforcement du transport scolaire, traduisent également cette volonté d'agir pratiquement. Depuis lors, le Gouvernement a approuvé, le 16 avril dernier, un contrat de service public révisé pour l'OTW,

fondé sur cette trajectoire budgétaire crédible, financée et engageante. Nous faisons le choix que ce modèle pérenne, plutôt que des promesses financées par des moyens hypothétiques, sera plus efficace.

L'objectif de 14 % de recettes propres – passant de 10 % à 14 % – contribuera, selon nous, à renforcer la qualité et la fiabilité du service, notamment grâce à l'augmentation de la fréquentation, une lutte plus efficace contre la fraude, et à davantage de souplesse tarifaire accordée à l'OTW, mais aussi des modifications pratiques et concrètes en ruralité, où il y a une volonté de remplacer des bus de 47 à 50 places par des solutions plus souples, à savoir des minibus à la demande pour répondre à cette densité de population plus faible, avec des besoins de services qui doivent être présents et où il n'y a pas de raison objective de laisser tourner des bus à des heures qui ne correspondent pas aux besoins de la population et quasi à vide, selon l'expression, à savoir la croisière des sièges. Indépendamment d'être une hérésie financière, c'est également une hérésie écologique. Il y a là de la souplesse et c'est un bel enjeu à mettre en œuvre. Si, sur le papier, c'est particulièrement séduisant, dans sa mise en œuvre, il faut voir comment cela peut répondre à ces besoins de souplesse pour les différents usagers en ruralité.

La réforme annoncée du décret de 1989 relatif aux transports publics s'inscrit également dans cette même logique, à savoir moderniser un cadre réglementaire pour mieux répondre aux besoins des usagers et renforcer la qualité du service rendu, plutôt que de satisfaire un modèle complexe devenu inadapté par rapport aux réalités actuelles.

Quant aux travaux publics, l'ajustement budgétaire qui nous est soumis illustre une réalité à laquelle vous êtes confrontés depuis le début de cette mandature, à savoir de devoir honorer des engagements du passé, acquitter des factures générées par des projets largement initiés sous un précédent gouvernement. En matière de travaux routiers et d'infrastructures, les principaux mouvements observés ne traduisent pas un changement d'orientation politique, mais bien la nécessité de dégager des moyens de liquidation indispensables pour faire face à ces engagements pris sans que des crédits de paiement correspondants n'aient toujours été prévus à due concurrence. L'exposé est d'ailleurs très explicite, à savoir 60 millions d'euros supplémentaires qui sont mobilisés afin de permettre le paiement des factures liées à l'exécution des dossiers du PIMPT et du RTE-T.

Nous constatons également que certains crédits sont lissés en fonction du rythme réel d'avancement des projets, notamment 35 millions d'euros en engagement et 50 millions d'euros en liquidation prélevés sur les enveloppes du PIVH et des ouvrages d'art.

L'adage populaire dit que c'est à la fin du bal que l'on paie les musiciens. Certains ont quitté la salle avant que l'addition n'arrive ; d'autres doivent aujourd'hui

gérer les conséquences budgétaires de choix qui ont parfois privilégié l'effet d'annonce à la soutenabilité financière, a fortiori en période de vaches maigres.

Il est essentiel que cet exercice d'assainissement s'accompagne d'une transparence complète. Une partie des moyens dégagés provient de projets dont la maturité ne justifie pas encore une mobilisation immédiate des crédits de paiement. Pouvez-vous dès lors nous préciser quels sont les dossiers concernés et quel est leur degré réel d'avancement ?

Nous prenons également acte de l'ajustement du FISIR, conséquence d'une diminution annoncée de recettes fédérales issues des infractions routières. Il serait intéressant d'avoir les raisons de cette diminution. Les citoyens ont-ils été plus respectueux des législations et les montants sont-ils donc moins importants ? Y a-t-il d'autres justifications par rapport à cette diminution, sachant que les modalités de contrôle de la vitesse et d'autres infractions sont toujours plus importantes ? Peut-être que, in fine, cela produit son effet sur le comportement routier des automobilistes. D'autres raisons sont-elles en lien avec ces éléments ?

L'enjeu majeur de cette seconde moitié d'année sera évidemment l'élaboration du nouveau plan Infrastructures. Vous avez déjà été interrogé à plusieurs reprises en commission à ce sujet, et l'aboutissement des concertations gouvernementales est attendu avec impatience pour la rentrée. Nous serons également attentifs à ce que le futur plan tire les enseignements des expériences passées, à savoir une programmation crédible, soutenable budgétairement, fondée sur des priorités clairement établies et accompagnées des moyens réels nécessaires à leur exécution. La Wallonie a besoin d'une stratégie qui dépasse la logique des effets d'annonce et d'avoir une bonne prévisibilité financière ; une stratégie qui garantisse la rénovation progressive de notre réseau routier, la sécurisation des infrastructures existantes, la résorption de l'arriéré d'entretien, le traitement prioritaire des ouvrages les plus sensibles – l'actualité des derniers mois nous ayant montré que cela pouvait avoir des conséquences malheureusement tragiques – et l'adaptation de notre mobilité aux défis de demain, notamment dans une meilleure intégration des modes actifs et des infrastructures de mobilités dites actives. C'est à cette condition que nous pourrions restaurer et contribuer à la confiance dans l'action publique.

Je vous demande, Monsieur le Président, de passer la parole à M. Di Antonio pour la partie relative aux pouvoirs locaux.

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

M. Carlo Di Antonio (Les Engagés). – Je voudrais d'abord vous remercier, Monsieur le Ministre pour la clarté et la transparence de votre exposé. Je constate, Madame Hanus, que le budget en pouvoirs locaux est

globalement en augmentation. C'est effectivement dû aux paramètres macroéconomiques, mais rien n'aurait empêché le Gouvernement d'utiliser cet argent différemment. Nous avons à l'époque, à l'initial, bien insisté sur le fait que les dotations devaient suivre l'inflation. Il y a eu un engagement du ministre à l'époque, et l'on constate ici une augmentation significative à la fois sur le Fonds des communes, sur la dotation complémentaire du Fonds des communes, sur le CRAC long terme et sur le Fonds spécial de l'aide sociale dans le contexte que l'on connaît de la Région et des communes. Ce sont des chiffres importants. On sait que le Fonds des communes représente 30 à 40 % des recettes ordinaires d'une commune.

Je voudrais revenir peut-être plus longtemps sur la compensation plan Marshall, où, là aussi, on doit éviter de générer une inquiétude dans le chef des communes, puisqu'on connaît la problématique : le changement qui a été opéré et les budgets qui ont été dégagés au niveau de la Wallonie pour supprimer cette mesure. La Cour des comptes reprend d'ailleurs la manière dont ces 45 millions d'euros d'économies sont compensés.

Je voudrais vous interroger sur la suite, Monsieur le Ministre. Les groupes de travail avancent-ils ? C'est une dimension importante pour les communes et l'on sera vite en septembre, octobre et en réflexion sur les budgets 2027.

Il est important d'avoir des indications claires à ce moment-là. À notre avis, ce n'est pas aux communes de porter cela. Si l'on refait l'histoire, il existait une taxe sur la force motrice dans les communes. La Région wallonne l'a supprimée et compensée au début des années 2000. Aujourd'hui, cette compensation ou cette évolution ne doit pas être préjudiciable au budget des communes en 2027. Il y a une discussion à avoir avec le ministre de l'Économie parce que c'est une aide aux entreprises. Il faut donc trouver une solution concertée, mais qui ne touche pas aux pouvoirs locaux.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – À chaque ajustement budgétaire, on dit que c'est un ajustement technique. Ce n'est évidemment pas technique puisque c'est le résultat de choix politiques. Il faut bien le dire. On voit d'ailleurs dans les documents que ce sont des choix. On est particulièrement inquiet des choix que vous avez faits concernant la mobilité, l'OTW et les pouvoirs locaux.

Dans votre budget pour l'OTW, le programme « Transport urbain, interurbain et scolaire » ne reçoit pas beaucoup de financement. Très concrètement, le budget régional qui finance principalement le TEC reste presque stable. En même temps, vous demandez à l'OTW d'augmenter fortement ses recettes propres. Vous avez vous-même parlé d'un objectif de taux de couverture des recettes à 14 %. Aujourd'hui, on est

autour de 10 %. En réalité, c'est très concret : sur une base d'environ 877 millions d'euros, passer de 10 à 14 %, cela représente environ 35 millions d'euros de recettes supplémentaires à trouver.

D'après les informations dont nous disposons, l'OTW devrait trouver 30 millions d'euros de recettes supplémentaires en 2027 puis 35 millions d'euros en 2028. Où allez-vous trouver cet argent ? Comme la presse l'a encore rappelé, si l'on demande au TEC de faire passer de 10 à 14 % la part payée par les usagers dans ses recettes, la conséquence est une hausse de 40 % du prix des billets.

Depuis, c'est encore plus clair puisque la direction du TEC elle-même admet qu'une hausse tarifaire serait difficilement évitable pour répondre à l'objectif fixé par le Gouvernement wallon. Quarante pour cent pour des travailleurs, des étudiants, des pensionnés et des familles, ce n'est pas un détail, mais une vraie facture en plus. Vous allez sans doute répondre qu'il y a d'autres leviers – on l'a déjà entendu : plus de fréquentation, moins de fraudes et une meilleure organisation de l'offre –, mais, soyons sérieux, ce n'est pas cela qui va compenser.

Les indexations tarifaires en 2025 et 2026 auraient déjà rapporté environ 4 millions d'euros. Malgré ces indexations, on reste autour de 10 % de contribution des usagers dans les recettes. Pour passer à 14 %, il resterait donc environ 34,2 millions d'euros à trouver pour l'OTW. La lutte contre la fraude ne rapporterait qu'environ 800 000 euros supplémentaires. Même en tenant compte de cela, il restera encore plus de 33 millions d'euros à trouver. On voit bien que ces leviers ne suffisent pas. La pression principale reste donc sur les tarifs, sur l'offre ou sur les travailleurs.

Augmenter rapidement la fréquentation, tout le monde sait que cela prend du temps. En 2025, la fréquentation est montée à 159 millions de voyages contre 155 millions l'année précédente. C'est une progression, mais ce n'est pas cela qui permet de trouver plus de 33 millions d'euros du jour au lendemain. Cela demande une offre plus forte et plus fiable, mieux coordonnée avec la SNCB, avec des parkings-relais et avec une vraie intégration tarifaire. Cela ne se fait pas en un claquement de doigts. Surtout, cela ne dépend pas uniquement de l'OTW.

À court terme, le risque est clair : pour atteindre votre objectif budgétaire, la solution la plus simple sera d'augmenter fortement les tarifs. Avec la trajectoire imposée par votre Gouvernement, vous ouvrez la porte à une flambée du prix des billets du TEC. Vous parlez de tarification dynamique, mais, pour l'utilisateur, cela veut surtout dire une chose : le risque de payer un ticket plus cher.

Ce n'est pas la seule inquiétude. D'après les éléments dont nous disposons, la fin du complément de

gratuité en 2027 serait sur la table avec un impact sur les tarifs en 2028. Le confirmez-vous ? Un autre point important, d'après les éléments que nous avons, c'est la trajectoire financière. On parle de 20 millions d'euros d'économies de fonctionnement à l'horizon 2029. Confirmez-vous cette trajectoire ? Il ne s'agit pas seulement de demander des recettes supplémentaires, mais il s'agit aussi de faire des économies.

Il faut se demander, encore une fois, qui va payer ces économies. Je voudrais avoir un mot pour les travailleurs du TEC : en début d'année, ils se sont fortement mobilisés pour dénoncer les conditions de travail, la pression sur le personnel, les problèmes d'organisation, les difficultés à assurer correctement le service. Ce sont eux qui font rouler tous les jours les bus, les trams, ce sont eux qui sont en première ligne dans les embouteillages, qui prennent les coups de gueule, qui subissent parfois même des agressions, qui ont des horaires compliqués, qui manquent d'effectifs. Ils méritent notre respect et pas des coupes sombres dans les budgets du TEC.

Quand on parle de dizaines de millions d'euros de recettes supplémentaires et de 20 millions d'euros d'économies de fonctionnement, il faut demander clairement quelle pression supplémentaire cela va mettre sur les travailleurs. Va-t-on leur demander de faire plus avec moins ? Va-t-on encore augmenter la flexibilité ? Va-t-on intensifier les horaires ? Va-t-on réorganiser l'offre sans tenir compte du terrain ? Pour nous, défendre LeTEC, ce n'est pas opposer les usagers et les travailleurs, c'est exactement l'inverse. Un bon service public, ce sont des tarifs accessibles pour les usagers, mais ce sont aussi de bonnes conditions de travail pour celles et ceux qui assurent le service.

Au-delà des travailleurs, il faut aussi regarder ce que ces économies peuvent vouloir dire pour les usagers. Cela veut-il dire moins de lignes, moins de fréquence, moins de service, surtout dans les zones rurales et les quartiers populaires ? Dans une zone rurale ou dans un quartier populaire, une ligne peu rentable peut être une ligne vitale. Je ne vous fais pas de dessin : pour quelqu'un qui n'a pas de voiture, un bus qui passe moins souvent, c'est très compliqué pour aller bosser, surtout le matin. Quand on sait comment les zonings sont mal desservis, cela ajoute de la complexité.

Vous parlez d'autonomie de l'OTW – comme chaque fois que l'on vous interroge à ce sujet –, mais cette autonomie se fait dans un cadre budgétaire que vous imposez. Dès lors, vous allez vous déresponsabiliser de l'augmentation des tarifs, mais c'est bien dans le cadre que vous imposez vous-même. L'OTW va certes prendre des mesures, qui vont très certainement faire augmenter les prix, et vous pourrez dire qu'ils ont une autonomie, que ce n'est pas vous qui décidez, alors que c'est vous qui fixez l'objectif, puis imposez le cadre, et laissez l'OTW trouver l'argent.

Encore une fois, qui risque de payer ? Ce sont les usagers, les travailleurs et le service public lui-même.

Alors que le coût de la vie augmente – on le voit encore avec la flambée des prix à la pompe –, beaucoup de travailleurs, de jeunes, d'étudiants, de pensionnés, de familles ont besoin d'une alternative à la voiture. On ne va pas réussir ce transfert modal en rendant le bus plus cher, on ne va pas non plus convaincre les gens de laisser leur voiture au garage en augmentant le prix du ticket. Il y a une vraie contradiction. D'un côté, vous dites vouloir plus de passagers, mais de l'autre, vous ouvrez la porte à une hausse des recettes propres, donc à une pression sur les tarifs.

Néanmoins, je veux rappeler que le transport public n'est pas une entreprise commerciale comme une autre, c'est un service public. Son objectif ne doit pas être de rapporter toujours plus d'argent, c'est de transporter mieux, plus souvent, plus loin et à un prix accessible. Ce qui nous inquiète également, c'est que le contrat de service public révisé donne plus d'autonomie à l'OTW, notamment sur les tarifs. Cette autonomie arrive avec une trajectoire financière très stricte. Là encore, comme pour les pouvoirs locaux, vous allez sous-traiter l'austérité, les mesures que vous ne voulez pas prendre directement, mais ce seront des mesures indirectes.

C'est la même chose pour les pouvoirs locaux. On commence à connaître la méthode : on fixe la contrainte d'en haut et puis on laisse la facture descendre et l'on dit que ce n'est pas la faute du Gouvernement.

Ensuite, on l'a déjà dit plusieurs fois, les pouvoirs locaux, ce sont finalement les villes, les communes, les grandes victimes de cette législature. Il y a des coupes sombres sur nos villes et nos communes. Ici, il y a une indexation, mais ce n'est qu'une adaptation aux paramètres macroéconomiques. En clair, vous indexez, mais vous ne réglez pas le problème de fond, que vous reconnaissez vous-même et qui est très concret : aujourd'hui, on voit que les villes et les communes sont complètement asphyxiées, que les grandes villes ne savent plus investir. Les banques ne veulent plus prêter. Au final, quand une ville n'investit pas, ce sont ses habitants qui trinquent et le voient directement : ce sont des écoles que l'on ne rénove pas, des voiries qui se dégradent, des infrastructures sportives ou culturelles qui vieillissent, des constructions ou rénovations de bâtiments publics reportées, des projets de quartiers qui restent dans les tiroirs.

Depuis le début de la législature, je n'arrête pas de vous dire que vous sous-traitez l'austérité aux communes. Ce Gouvernement avait dit qu'il ne créerait pas de nouvelles taxes. À chaque fois, vous vous retranchez derrière l'autonomie communale, vous confirmez ne pas créer de nouvelles taxes et déclarez que les communes sont libres de choisir les mesures qu'elles prennent.

Il n'y a pas que moi ou le PTB qui disons que vous sous-traitez l'austérité, que vous reportez la charge sur les communes et que vous créez des taxes indirectes, c'est aussi l'UCM. Lors de l'émission *QR Le Débat*, à laquelle vous avez participé, la représentante de l'UCM l'a dit clairement : sous cette législature, les taxes ont augmenté, il y a de nouvelles taxes, et c'est dû effectivement à la politique menée par ce Gouvernement. Il s'agit de taxes indirectes. Elle parlait de taxes sur les distributeurs automatiques, sur les parkings ou sur les espaces de bureaux.

Ce sont parfois des taxes discrètes : les citoyens vont recevoir des invitations à payer des taxes avec le logo de leur commune, mais il s'agira évidemment des taxes qui auront été décidées sous la pression que votre Gouvernement met sur les pouvoirs locaux. On ne peut pas entendre que, aujourd'hui, les pouvoirs locaux sont dans les difficultés simplement parce qu'il y aurait eu partout de la mauvaise gestion. C'est évidemment inaudible comme argument. Ainsi, on a déjà longuement discuté des quatre P, mais on parle maintenant des trois P puisque vous avez transféré le financement des zones de secours à charge des provinces. Cela va peut-être permettre aux communes de sortir la tête de l'eau, mais parallèlement, vous voulez réformer les provinces. Il faudra nous expliquer comment vous allez vous en sortir avec ce financement. Cela me paraît un peu contradictoire.

Pour les trois autres P, la question reste la même. Pour le moment, il y a le plan Oxygène. Ce n'était pas une mesure que le PTB a soutenue, car nous dénoncions l'emplâtre sur une jambe de bois. Il fallait trouver des solutions, et donner un peu d'oxygène aux communes. Aujourd'hui, tout le monde se pose la question de savoir ce qu'il va se passer après le plan Oxygène. Il ne me semble pas normal qu'aujourd'hui il n'y ait pas une réponse concrète pour les villes et les communes. Monsieur le Ministre, aujourd'hui, avez-vous une réponse sur l'après-plan Oxygène ?

Les communes ont besoin de lisibilité dans leurs budgets. Je ne comprends pas comment on peut suivre une trajectoire sans savoir comment on va être financé. Quel est le résultat aujourd'hui ? On supprime des emplois et vous répondez que c'est l'autonomie communale. Non, c'est l'autonomie dans le cadre que vous imposez, avec des conventions qui sont imbuables. On supprime des services, on ne remplace pas des travailleurs, et donc on est littéralement en train d'asphyxier nos villes et nos communes.

Les aides compensatoires aux communes – la compensation au plan Marshall – passent de 58,9 millions d'euros à 105,7 millions d'euros. À première vue, cela peut sembler positif, mais le document dit clairement pourquoi : 45 millions d'euros sont réintégrés parce que la réforme lancée en décembre 2025 est suspendue. En conséquence, ce n'est

pas un cadeau aux communes, c'est plutôt un recul temporaire.

Autrement dit, en 2026, vous rendez 45 millions d'euros aux communes, mais en 2027, la facture risque de revenir. Or, la situation des grandes villes est inquiétante. On le voit, les réformes qui ont été menées par le Fédéral au niveau des CPAS accentuent la pression et il n'y a toujours pas de mesures concrètes pour aider les CPAS, qui font face aux réformes que vos partis ont prises à d'autres niveaux de pouvoir. Vous aimez dire que qui décide paie. Aujourd'hui, on voit que ceux qui décident ne paient pas et ils font même payer les autres.

La logique se poursuit : pas d'aide pour les villes et les communes, un sous-financement du TEC où l'on s'attend à des hausses de tarifs. Cet ajustement, c'est finalement la continuité de votre politique. Ce sont toujours les mêmes qui paient : les usagers, les habitants, les travailleurs. Pour un Gouvernement qui ne devait pas créer ou augmenter de taxes, aujourd'hui, on les voit dans l'OTW et dans les pouvoirs locaux.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Tout d'abord, au nom de mon groupe, je voudrais remercier le ministre pour l'exposé et pour ces chiffres de l'ajustement. On a toujours défendu une gestion rigoureuse des finances publiques, c'était important de le souligner.

Je vais intervenir par rapport aux pouvoirs locaux et mes collègues feront les autres matières.

On se rend compte que les montants ont été indexés. C'est le *minimum minimorum*, mais je tiens quand même à le souligner, on est en période budgétaire compliquée et l'index a été maintenu. On parle des paramètres économiques ou pas, mais je tiens à souligner que ces moyens complémentaires sont là.

Le Fonds des communes et le Fonds social ont été indexés. Est-ce assez ou pas ? Je voudrais savoir si vous aviez un retour des communes. Comment cela se passe-t-il sur le terrain, surtout par rapport au Fonds social ? Il y a, par rapport à cette réforme du chômage, une enveloppe ouverte au Fédéral qui aide les CPAS. On se rend compte qu'il y a un tiers des personnes exclues du chômage qui reviennent vers le CPAS, mais c'était prévu. Il faut aussi regarder l'objectif premier de cette réforme : accompagner les gens pour les remettre à l'emploi – c'est un objectif tout à fait louable.

Par rapport à la force motrice, vous avez été, avec le ministre de l'Économie, à l'écoute des pouvoirs locaux, mais aussi des entreprises. Un groupe de travail doit être mis en place et 2027 – c'est demain. L'élaboration des budgets pour les communes se fait directement au mois de septembre ou octobre. On ne peut pas attendre le

mois de décembre. Il faudrait voir si ces groupes de travail se sont réunis et voir ce qu'il en est. On va avoir la trêve du 21 juillet au 15 août, et après on retombe directement dans le bain. Je voudrais vous entendre par rapport à cela.

Je voulais juste souligner mon inquiétude par rapport aux investissements dans les communes. Je ne vais pas refaire le débat du FERI, nous étions tous d'accord sur la simplification et l'orientation par rapport au FERI, mais on se rend compte du désinvestissement dans les communes par rapport aux voiries – je le vis particulièrement dans ma commune rurale. Je n'ai pas dit que le plus simple était de subsidier les communes et de venir avec de l'argent complémentaire. Il faudrait avoir une réflexion plus globale pour savoir comment organiser les choses pour le futur. Si l'on a un désinvestissement dans les voiries communales, on le paiera tôt ou tard. Je voudrais vous entendre par rapport à cela. Je ne mets pas en cause le FERI, c'était une bonne chose, on a évolué rapidement avec des conditions et une simplification administrative, mais je tiens à alerter sur ce sentiment partagé par d'autres bourgmestres et mandataires locaux par rapport aux voiries.

Les communes rurales sont plus touchées que les grandes villes. Je prends l'exemple de ma commune, avec moins de 3 000 habitants, j'ai 100 kilomètres de voiries, je peux faire l'équation comme je veux, je n'y arrive pas. Quand on voit le prix que cela coûte pour refaire un tronçon de deux ou trois kilomètres, on se rend compte que l'on aura un désinvestissement.

Quand je parle d'un désinvestissement, comme pour d'autres projets – j'en ai parlé il n'y a pas longtemps pour les crèches –, on peut se réinventer et voir comment organiser les choses. Avez-vous une attention particulière par rapport à cela ?

Je ne vais pas reparler des 4 P parce que vous y êtes totalement attentif. La réforme locale avance bien. La reprise des zones de secours par les provinces, le dossier avance, mais il faut avoir une attention particulière par rapport à cela parce que cela touche concrètement les communes au quotidien.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, dans un contexte où la Région poursuit un indispensable effort de redressement de ses finances publiques, je me dois de souligner qu'à travers cet ajustement, vous préservez les investissements stratégiques en matière de mobilité, d'infrastructures et de sécurité routière, tout en apportant les corrections nécessaires là où l'exécution des dossiers l'impose.

Je souhaiterais néanmoins revenir sur plusieurs éléments qui ont retenu mon attention et qui ont également été évoqués par certains de mes collègues. Tout d'abord, concernant la SOFICO, nous constatons

une augmentation de plus de 11 millions d'euros des crédits liés au *shadow toll*. Cette évolution est notamment justifiée par l'utilisation du modèle de projection Trademex qui permet manifestement une appréciation beaucoup plus fine des flux de circulation grâce à l'intégration de données plus complètes que les anciennes méthodes d'extrapolation. Cette évolution est bien entendue positive. Elle démontre qu'une meilleure exploitation des données permet une vision plus précise des comportements de mobilité et, par conséquent, une budgétisation plus fiable. Par ailleurs, l'expérience acquise avec Trademex ne serait-elle pas pour nous l'occasion de développer davantage l'utilisation de cet outil dans d'autres politiques de mobilité, notamment pour l'évolution des reports modaux, l'analyse des flux logistiques, les analyses en amont des chantiers ou encore l'optimisation des investissements sur le réseau routier ? La réflexion mérite d'être menée.

Ensuite, s'agissant des infrastructures, on peut observer qu'une enveloppe importante de 60 millions d'euros en crédits de liquidation est mobilisée afin d'apurer les factures liées notamment au PIMPT et au réseau RTE-T. Concernant plus particulièrement le PIMPT, pouvons-nous considérer que cette enveloppe constitue désormais la dernière tranche significative destinée à solder les engagements financiers hérités de son plan d'investissement ou d'autres paiements importants sont-ils encore attendus lors des prochains exercices budgétaires ?

Enfin, je souhaiterais aborder le Fonds de la sécurité routière. L'ajustement budgétaire enregistre une diminution des recettes issues des amendes routières à hauteur d'un peu plus de 5 millions d'euros, comme mon collègue M. Bastin l'a dit. Il convient d'être prudent avant de tirer des conclusions définitives sur le sujet, mais je peux néanmoins espérer qu'une partie de cette évolution traduise également une amélioration des comportements sur nos routes et, par conséquent, une diminution du nombre d'infractions.

Si tel devait être le cas, ce serait une excellente nouvelle d'un point de vue de la sécurité routière. Pouvez-vous peut-être, aujourd'hui ou plus tard, confirmer que cette diminution des recettes n'affecte pas les projets financés par le FISIR lui-même ? Si je comprends correctement les mécanismes budgétaires, la dotation du fonds demeure inférieure aux recettes perçues et la baisse des recettes a essentiellement un impact sur le budget général régional, sans remettre en cause les investissements réalisés en matière de sécurité routière. Plus largement, dans une démarche prospective, une analyse a-t-elle été menée afin d'évaluer le retour sur investissement des aménagements financés par le FISIR ? Autrement dit, le Gouvernement dispose-t-il d'outils permettant d'estimer à moyen et long termes dans quelle mesure ces investissements contribuent à modifier les comportements des usagers, à réduire le nombre

d'infractions et, par conséquent, à faire évoluer les recettes liées aux amendes routières ?

Cette approche ne serait-elle pas particulièrement pertinente dans le cadre de la Stratégie wallonne de sécurité routière et de l'objectif ambitieux de zéro décès sur les routes à l'horizon 2050, afin de mesurer non seulement les bénéfices humains et sociétaux des aménagements réalisés, mais également leurs effets budgétaires futurs ?

Je ne serai pas plus long au niveau des questions et je céderai la parole, si le président lui accorde, à mon collègue M. Chintinne.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, en matière d'aménagement du territoire, en ce compris le volet économique via les parcs d'activité économique, le groupe MR constate que l'ajusté budgétaire 2026 est exclusivement technique. On prend bonne note des recettes perçues notamment via les amendes transactionnelles du CoDT ou encore via les produits résultants de la vente et l'attribution au secteur privé de biens immobiliers. Concernant les dépenses, nous notons l'augmentation de 15 millions d'euros en crédits d'engagement pour les subventions aux intercommunales dans le cadre du programme SOWAFINAL III qui s'explique en raison du fait que certains dossiers ont été transmis tardivement à l'administration.

Nous comprenons le choix du Gouvernement de préparer le budget à droit constant pour ce qui relève de la thématique des parcs d'activité économique, et ce, dans l'attente de l'élaboration de la réforme. Permettez-moi toutefois de formuler une observation concernant le programme 16.078 relatif à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, dans lequel s'inscrit une augmentation de 32 milliers d'euros, tant en moyens d'engagement qu'en moyens de paiement, sans toutefois que les documents budgétaires ne contiennent d'explications détaillées à ce propos. Pouvez-vous nous en dire plus ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J'aimerais dire en préambule que cet ajustement intervient dans une certaine forme de chaos budgétaire au sein du Gouvernement, puisque, quelques jours après la conclusion par le Gouvernement de son conclave, il y avait, d'une part, cette révélation d'un dérapage de plus de 500 millions d'euros pour les comptes 2025 et puis, quelques jours plus tard, surtout, une communication du ministre-président pour indiquer que le Gouvernement, face au mur, voulait changer de chemin budgétaire, sans qu'à aucun moment il ne dise ensuite ce qu'il signifiait par là. Il voulait dire : « Attention, il y a 2 milliards d'euros ». Mais même lorsqu'on l'interroge sur le caractère conjoncturel ou structurel des discussions, il se refuse à répondre, ce qui est quand même assez étrange.

Hier, il y a eu cet incident avec la Cour des comptes, dont vous avez sans doute entendu parler, Monsieur le Ministre, puisque vous en êtes partie prenante : un refus stigmatisé par la Cour d'une transmission des fiches standardisées. La Cour a donc du « jeter un pavé dans la mare » – les mots sont d'elle. C'est évidemment une circonstance tout à fait particulière.

Nous nous rappelons déjà, lors de l'initial, les difficultés que nous avons eues à comprendre votre budget, compte tenu de tous les changements d'allocations budgétaires qui étaient intervenus sans qu'il y ait de fléchage pour comprendre tous les mouvements. On a ici une nouvelle illustration des difficultés en termes de transparence.

Sur le fond, comme d'autres l'ont indiqué, nous avons effectivement des choix politiques qui sont traduits par un ajustement. La politique, c'est un enjeu noble. Considérer qu'il y a des choix politiques, c'est à notre sens quelque chose qui n'est pas avilissant. C'est toujours difficile de comprendre la volonté de la majorité de considérer qu'elle fait des choix techniques, alors qu'en fait, il y a des choix politiques, et notamment quant aux coupes budgétaires faites à l'initial, qui sont malheureusement toujours là pour l'essentiel d'entre elles, et notamment quant au caractère tout à fait périphérique de la transition écologique dans le projet politique du Gouvernement, malgré, par exemple, la crise des prix de l'énergie fossile qui a remis en exergue la vulnérabilité de nos économies à ces énergies fossiles, autant que les inondations encore récemment qui ont frappé la Wallonie et qui ont rappelé tout le travail que nous avons devant nous pour mieux protéger la population. Je ne reviens pas ici sur les coupes budgétaires contre l'emploi, contre les jeunes, contre les associations qui ont été ou qui seront encore détaillées dans d'autres commissions.

Enfin, il est question d'assainissement. Je rappelle que le budget 2026 ajusté maintient un solde SEC égal au déficit réalisé en 2023-2024. Il n'y a en fait donc pas d'assainissement.

J'en viens aux compétences du ministre, même si, comme vice-président, il est aussi compétent sur l'ensemble de la vue générale du Gouvernement, très légitimement. Je voulais commencer par l'aménagement du territoire et revenir sur ces inondations qui sont intervenues il y a quelques jours, puisque, lors de notre dernière séance plénière, chaque groupe politique a pu exprimer sa compassion dont je ne mets pas en cause la sincérité. Toutefois, il faut voir ce que nous faisons ensuite. Ce n'est pas une fatalité qu'il y ait des inondations, en particulier pour ce qui concerne les inondations par ruissellement. Il y a une fatalité à ce que la pluie tombe, bien évidemment. Le Gouvernement n'a aucune responsabilité sur ce point. Encore que lorsque certains veulent amplifier le dérèglement climatique, ce

que je viens de dire sera sans doute contestable, mais ce n'est pas mon propos ici.

On a donc ensuite un travail à faire pour mieux protéger la population. Nous nous attendions à des actions, à des moyens. On a bien vu un crédit de 4 millions d'euros pour l'entretien des cours d'eau non navigables dans les crédits de la ministre en charge de cette matière. Néanmoins, au-delà, nous n'avons rien trouvé, et le ministre-président nous renvoie à la fin de l'année, sans doute après le conclave 2027. J'espère qu'il y aura là un revirement anticipé pour agir, alors qu'il y a matière et que vos compétences en particulier sont au cœur de cet enjeu. L'aménagement des territoires – ou peut-être le ménagement du territoire, pour reprendre l'expression utilisée par le professeur Grégory Mahy aux Rencontres de la nature organisées par Natagora samedi dernier. Vous y étiez en début de conférence. J'ai eu la chance de pouvoir participer à l'autre moitié de cet après-midi. Son message était extrêmement percutant. Il évoquait notamment les inondations à Ligny, puisqu'il prenait un cas concret près de son habitation et où il indiquait que 100 % des inondations étaient liées à un déficit de l'infrastructure écologique en amont. En d'autres termes – c'est la bonne nouvelle –, il y a une capacité d'agir pour que, dans ce village, par exemple, il n'y ait plus de drame mettant en cause l'habitation des populations concernées. Bien entendu, ce n'est qu'un exemple. C'est ce que je voulais évoquer et, sur cette base, je souhaite vous interroger sur votre façon de voir les choses et sur vos initiatives immédiates par rapport à cette vulnérabilité.

On pourrait évoquer le même enjeu à propos des canicules. Il se fait qu'il n'y a pas eu de canicule il y a trois semaines, mais, dans quelques mois, nous aurons certainement d'autres phénomènes liés au dérèglement climatique. Si le Parlement se réunit, sans doute aurons-nous la même compassion au sein de tous les groupes, mais que faisons-nous pour mieux protéger notre population ? Hier, par exemple, le Collège communal de Namur a fait une annonce témoignant d'une forme d'entêtement à continuer la bétonisation en cœur de ville, alors même que les études démontrent que la végétation, spécialement les arbres d'un grand âge et d'une grande ampleur, a un rôle important pour la qualité de vie dans ces circonstances qui vont augmenter.

J'en viens au registre de la mobilité. Vous ne serez pas étonné de m'entendre dire que l'ajustement est une occasion manquée, notamment pour renforcer les moyens en soutien aux modes actifs, que j'aborderai en premier lieu. Certes, une augmentation est prévue pour les crédits de liquidation afin de terminer des aménagements cyclables initiés avant vous. Par contre, il n'y a rien en crédits d'engagement pour compenser les restrictions opérées lors des exercices précédents, puisque, avec 2025 et 2026, ce sont environ trois quarts des moyens en engagement qui ont été retirés. Tout va

donc se jouer – en tout cas, c'est le décodage que je forme, mais n'hésitez pas à me contredire si ce n'est pas juste – avec le plan Infrastructures et sa possible déclinaison pour les modes actifs. Vous avez cité, dans votre réponse du 19 mai dernier, par exemple, les infrastructures de mobilité active comme étant un des éléments parmi beaucoup d'autres au sein du plan Infrastructures.

J'ai donc plusieurs questions à cet égard. Tout d'abord, comme M. Lefebvre, je voudrais refaire le point sur l'agenda. En outre, quel est le cadre budgétaire que vous prévoyez, puisqu'on part sur un projet pluriannuel par nature ? Quels sont les critères ? J'ai bien relu votre réponse en préparant cet exercice budgétaire ; vous avez évoqué la prise en compte d'un certain nombre de critères dans le travail de préparation réalisé par les directions territoriales, mais, en fait, on ne voit pas exactement la liste exhaustive ni la pondération de ces critères. Y en a-t-il une, ou est-ce plutôt une liste de points d'intérêt sans réelle approche par critères plus précise ? C'est une question que je voulais évoquer quant à la préparation de ce très important dossier.

Concrètement, quelle est la place pour les modes actifs, comme les vélos ou les piétons, dans cette approche ? Avez-vous concerté ou êtes-vous en train de concerter les associations représentatives de ces usagers, notamment ? Je me permets de mettre le focus là-dessus, non pas parce qu'il y aurait des usagers qui seraient plus à consulter que d'autres, mais parce que les programmes spécifiques ne sont plus là et parce que, de ce fait, vous avez donné rendez-vous à travers ce plan Infrastructures.

J'ouvre maintenant une parenthèse : j'ai entendu le ministre – à demi-mot – et le groupe des Engagés – de manière beaucoup plus vocale – évoquer le fait qu'il y a des factures à payer qui sont liées à des plans antérieurs. C'est totalement démagogique de laisser penser qu'il pourrait en être autrement dans la mesure où il s'agit de plans pluriannuels par définition. Dire que les crédits de liquidation n'ont pas été prévus au moment des engagements budgétaires alors qu'il en sera certainement de même pour vous, c'est quand même grotesque. Je n'étais pas là pour polémiquer et je n'avais même pas prévu d'en parler, mais quand j'entends cette histoire de note à payer lorsque les musiciens quittent la scène, excusez-moi, mais je me demande comment il pourrait en être autrement dans le cadre d'un plan d'infrastructures. J'aimerais vraiment le savoir, car cela m'intéresse. Comment le ministre, qui va présenter un plan 2027-2033, va-t-il prévoir, avant de partir, les moyens de liquidation ? Il y a sans doute une clé magique, un talisman. La réponse à cette question, s'il y en a une, sera l'info du jour.

J'en viens à la sécurité routière. Vous avez mis en exergue la diminution, de l'ordre de 5 millions d'euros, liée à des recettes sur lesquelles la Région n'a pas la maîtrise aujourd'hui. Cela reste intéressant de connaître

la cause. Est-ce dû à des variations statistiques ? M. Crampont évoquait des informations en sens inverse : des éléments pertinents quant au nombre de procès-verbaux. Y a-t-il une explication sur la cause ? Quelle en est la conséquence ? Vous avez évoqué la programmation du FISIR en amenant un certain nombre de montants pour les différents objets financés très utilement par ce fonds. Où sont pris les 5 millions ? Cela n'a pas été précisé. Est-ce moins de radars, moins d'actions en soutien aux communes ? Comme rien ne se crée, rien ne se perd, il y a des éléments prévus qui n'auront pas lieu, et vous n'en pouvez sans doute rien, mais c'est intéressant de savoir qui sera impacté.

En matière de transports en commun, je ne serai pas très long parce que nous en avons parlé abondamment durant ces dernières semaines, mais nous avons un point de vue politique extrêmement différent par rapport à la vision portée sur le contrat de service public du groupe TEC, en particulier concernant les tarifs. Il ne s'agit pas d'être manichéen et de dire que rien ne va dans le contrat de service public. Il y a des éléments intéressants et d'autres questionnent. Un élément en particulier amène une objection fondamentale : la perspective ouverte en matière de tarifs. Nous avons eu la discussion en séance plénière lors des discussions sur les motions – vous n'étiez pas là, ce n'est pas un reproche – et j'ai pu rappeler l'absence de réponse de votre part par rapport à ce qui attend les gens. La seule chose que l'on sait, c'est qu'il y a un objectif fixé de 40 % supplémentaires de recettes propres.

On a pu comprendre qu'il n'y a aucune simulation là derrière et que le seul élément expliquant ce chiffre est un regard sur les autres opérateurs de transport en commun de Belgique quant au taux de couverture par les recettes propres et l'alignement sur De Lijn. S'intéresse-t-on à la structure de coûts et des usagers de De Lijn par rapport au TEC ? S'intéresse-t-on à la densité de population entre la Wallonie et la Flandre ? Elle est éminemment plus forte, c'est un objet qui ne fera pas l'objet de vérité alternative. Comme De Lijn fait 14 %, le TEC doit aussi les faire. Je ne pense pas me tromper en affirmant cela, même si vous ne l'avez pas dit comme tel, mais après avoir multiplié les questions, il me semble pouvoir affirmer que c'est la seule explication. C'est un doigt mouillé avec un peu de vent de la Flandre, mais ce n'est pas d'avantage.

On ne sait pas ce qui attend les gens. On a des chiffres évoqués tout à l'heure par d'autres, en référence à des discussions au sein du conseil d'administration de l'OTW. On a un décret « Ponce Pilate » qui s'approche et permettra au Gouvernement de dire qu'il n'est pas responsable, que cela a été décidé par d'autres. Cela reste problématique d'avoir des efforts considérables, jusqu'à 40 % potentiellement. J'espère également que des recettes découleront de la lutte contre la fraude. On aura sans doute 1 % ou 2 % des recettes qui viendront de cette source. C'est certainement un point qui peut faire consensus ici, mais, pour le reste, on n'en sait rien.

Il y aura donc des personnes qui paieront beaucoup plus. Il n'a jamais été dit que c'était linéaire et je n'ai jamais affirmé que le ticket allait augmenter de 40 %, puisque je n'en sais rien. Il est vrai que si vous ciblez spécialement des catégories de population, certains passeront à travers. Ce seront peut-être les seniors ou les étudiants qui paieront beaucoup plus.

Ces derniers se réjouissent d'ailleurs déjà de payer la note du minerval, qui augmentera – pour ceux qui auront la chance de faire des études supérieures – dans une proportion considérable, et ce, pour au moins 60 % de la population étudiante. C'est déjà une augmentation considérable dans les universités, à propos de laquelle on nous dit parfois que ce n'est qu'un simple rattrapage de l'indexation, mais dans les hautes écoles, c'est beaucoup plus – jusqu'à six fois plus. Ainsi, à ces jeunes qui sont déjà en train de surnager – pour peu qu'ils poursuivent leur projet d'études, parce que le pire sera évidemment que d'autres n'en entreprendront pas pour ces raisons –, on va peut-être encore ajouter une augmentation du prix des transports en commun, à moins que l'on ne mette en cause le prix réduit pour les jeunes de 12 à 18 ans ou la gratuité pour les enfants de 0 à 12 ans.

Je ne prétends pas que cette gratuité est l'objet le plus remis en question ; je n'ai rien entendu de tel. Par contre, j'entends un raisonnement contre la gratuité comme celui développé par M. Maroy – de mémoire – lors de la dernière séance plénière. Devant une argumentation idéologique contre la gratuité, vous permettrez que je m'inquiète pour ceux qui en sont bénéficiaires aujourd'hui. Bref, nous avons là un point de désaccord essentiel qui ne sera sans doute pas réglé aujourd'hui. Par contre, vos explications sont toujours intéressantes pour alimenter le débat public et amener un peu de prévisibilité à la population.

Par ailleurs, la Cour des comptes détaille un certain nombre d'éléments sujets à un report d'investissement. Cela m'intéresserait de vous entendre expliquer plus précisément ce qui amène le Gouvernement à acter une modification du solde SEC de l'OTW de 97 millions, qui représente une diminution de dépenses en capital de l'ordre de 75 millions d'euros. La Cour nous parle des dépenses relatives à l'acquisition de bus, qui seraient diminuées principalement en raison des délais de passation des marchés. Est-ce pour l'année prochaine ou s'agit-il de difficultés que vous auriez rencontrées parce qu'il n'y a pas d'offres, parce que les offres sont irrecevables ou que sais-je qui bousculerait le calendrier de manière plus importante ?

Il est aussi question de dépenses de rénovation et de construction de bâtiments, également retirées de l'ajustement de 2026, pour 17 millions d'euros. De quoi s'agit-il ?

Il y a également des investissements liés à la mise en conformité électrique.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

En fait, c'est la Cour des comptes qui évoque la réduction des investissements du groupe TEC. Elle nous informe d'un éclatement – bien compris – des différents postes qui impactent le plus cette réduction. Elle évoque ainsi des dépenses liées à l'acquisition de bus pour 43 millions.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Le deuxième poste qu'elle évoque, ce sont des dépenses de rénovation et de construction de bâtiments pour 17 millions. De quoi s'agit-il, pour que l'on puisse visualiser ou situer les choses ?

Elle évoque aussi des investissements liés à la mise en conformité électrique – vous savez que c'est un point qui retient plus que jamais l'attention de cette Commission – pour 9 millions d'euros. Cette catégorie est très large, puisqu'elle inclut la digitalisation et la billettique. Il serait intéressant de savoir ce qu'il en est.

Enfin, il y a des travaux routiers pour 5 millions d'euros, ce qui est un montant plus modeste par rapport à l'enveloppe globale des travaux routiers qui sont sous votre autorité. C'était une question d'information pour bien comprendre de quoi il retourne.

J'en viens aux pouvoirs locaux, qui connaissent un contexte d'économies drastiques qui va crescendo. Ce n'est pas surprenant, puisqu'une grande part de ces économies ont été actées à travers le décret-programme de 2024. Là, il y a une prévisibilité. Par contre, ce sont en quelque sorte des marches d'escalier.

J'entends M. Di Antonio nous dire que le ministre a tenu ses engagements en matière d'indexation, mais je dois rappeler qu'il n'a fait qu'appliquer la loi. Je ne pense pas que cela mérite que l'on s'en réjouisse. J'ai l'impression que c'est plutôt normal. Par contre, ce qui est vrai, c'est que les groupes de la majorité ont soutenu un projet du Gouvernement qui a supprimé l'indexation supplémentaire, c'est-à-dire le pourcent supplémentaire qui était pourtant là depuis fort longtemps, puisqu'il avait traversé toutes les configurations politiques depuis presque 20 ans. Il a été supprimé durablement, puisque le décret a été modifié.

La conséquence, on la voit évidemment dans les communes, avec des services qui ne sont plus organisés, des tarifs qui sont augmentés et des services élémentaires qui deviennent payants. Pour ne pas toujours revenir sur les mêmes exemples, je mentionnerai un élément nouveau : dans la ville de Namur, les fêtes des voisins vont devenir payantes. Quand vous ferez une fête des voisins à 20, 30 ou 60 personnes dans un quartier, un paiement devra désormais être effectué.

Pour être de bon compte, il y a une gratuité qui est permise par an, par quartier. Que cela veut-il dire ? Vous

avez un quartier où il y a la fête des voisins, et maintenant, il faudra payer. On parle bien d'une activité pour laquelle il n'y a pas de contribution financière. C'est souvent informel. L'initiative est fort compliquée à imaginer ; vous vous doutez bien que quelques voisins qui lancent une initiative et qui devraient prévoir un paiement, c'est totalement déconnecté de la vie des gens. Cela va rapporter *peanuts*, et c'est la conséquence des politiques qui sont discutées ici dans cette commission et qui sont votées dans ce Parlement. C'est costaud comme choix.

L'avantage, c'est qu'avec la majorité miroir, il y a une cohérence. J'en parle non pas pour dire que c'est ce qui fait la différence par rapport à 1 % du Fonds des communes, mais pour donner une illustration de jusqu'où vont les choix que vous faites, et notamment la contradiction avec les ambitions de cohésion sociale qui sont souvent mises en exergue par votre formation politique, à juste titre, puisque c'est important que ces initiatives puissent avoir lieu.

Je ne reviens pas longtemps sur la compensation plan Marshall, puisque là, c'est la méthode « badaboum patatras » qui trouve à s'appliquer. On lance quelque chose, on se rend compte que cela ne va pas, on le retire et l'on verra plus tard pour la suite. J'imagine que vous n'aurez pas d'informations à nous donner quant à la solution structurelle que vous imaginez pour 2027, mais si jamais il y a des éléments, nous les écouterons avec intérêt.

Vous imaginiez bien que j'allais revenir là-dessus, car il y a des éléments qui restent dans le flou. Je ne peux pas m'empêcher de parler du vote électronique, pour lequel vous avez pris des options. C'est le droit de la majorité et du Gouvernement d'avoir des options. Il est nécessaire qu'elles puissent être discutées. Pour ce qui concerne les éléments de fond, jusqu'ici, il y a un grand nombre de questions qui n'ont pas trouvé de réponse. Nous sommes dans la discussion budgétaire, donc je vais me limiter à l'impact budgétaire. Ce qui reste absolument saisissant, c'est qu'il y a un coût. On parle de 80 millions d'euros à une échelle nationale, si je prends les propos de votre homologue au niveau fédéral, et l'on a du surcoût. Vous-même l'avez reconnu. Je reste saisi qu'il n'y ait pas d'informations à ce sujet au sein de ce Parlement. Je n'arrive pas à y croire. Vous me dites que vous verrez bien quand les marchés seront passés et que c'est à ce moment-là que l'on aura la note. Cela défie la gouvernance minimale quant à la prévisibilité et au processus budgétaire lui-même. Je dois réitérer ma question. Pouvez-vous clarifier ce qu'il en est quant aux coûts et quant au surcoût, puisque nous discutons du budget en matière de pouvoirs locaux et d'affaires intérieures ?

Enfin, toujours sur les pouvoirs locaux – et Mme Hanus en a parlé – je voulais également vous interroger sur votre vision par rapport à la clause que la Commission européenne a ouverte en matière

d'investissements énergétiques des communes. La Commission européenne donne une autonomie énergétique aux États membres en leur autorisant une clause dérogatoire en matière budgétaire pour soutenir ces investissements. Cela concerne le ministre du Budget, la ministre de l'Énergie, mais, compte tenu du rôle des pouvoirs locaux, j'imagine que vous avez peut-être des réflexions sur le sujet. Le cas échéant, à l'échelle du budget 2027 et de sa préparation, pouvez-vous nous en faire part ?

Monsieur le Président, j'en terminerai pour la discussion générale avec la SOWAFINAL. C'est ma collègue Veronica Cremasco, qui a préparé cette discussion avec moi et qui voulait revenir sur l'ajout des 15 millions d'euros que le ministre a évoqués pour régulariser les dossiers d'aménagement qui n'avaient pas pu être instruits en 2025. Elle m'indiquait que c'était prévisible, puisque les dossiers qui n'étaient pas instruits étaient connus. Pourquoi donc cet ajout ? Y a-t-il eu des imprévus ? Pouvez-vous clarifier les dossiers qui sont concernés par cet ajout des 15 millions d'euros ? Au total, quel est le montant de l'investissement de la SOWAFINAL ? Ne faudrait-il pas rajouter 90 millions d'euros jusqu'en 2029 avec le rythme de 30 millions d'euros par an ? Une nouvelle stratégie ZAE 2050 a été approuvée par le Gouvernement le 2 avril dernier. Elle vise à mobiliser 1 500 hectares. Je prends la parole pour vous, puisque j'évoque votre décision de foncier économique supplémentaire, tout en valorisant prioritairement les friches industrielles pour limiter l'artificialisation des sols. En tout cas, c'est le message officiel du Gouvernement. En attendant le nouveau décret qui devrait encadrer ces futurs financements d'ici la fin de l'année, certains projets SOWAFINAL doivent-ils ou non être remis en cause parce qu'ils deviendraient obsolètes par rapport à cette nouvelle stratégie ?

Des projets concernent-ils les ports autonomes ? Si oui, lesquels ? Comment la cohérence avec le décret de la fusion présumée, prévue ou espérée des ports, est-elle garantie ? Voilà un certain nombre de questions.

Je ne viens pas sur les DO et sur les allocations de base maintenant, mais néanmoins sur un point un peu structurant qui porte sur le Plan de relance pour la Wallonie, puisqu'il contenait, à l'initial, un crédit qui était à zéro. Il apparaît ici à 19,9 millions d'euros en crédits d'engagement et à 147,9 millions en crédits de liquidation. Étonnamment, les deux lignes ont été pourvues de moyens, en ce compris pour l'initial – il y a donc une forme de correction rétroactive. J'imagine que c'est lié au mécanisme de provision, donc mon propos ne vise pas la mécanique en elle-même – le ministre la connaît bien, puisqu'il en a beaucoup parlé sous la précédente législature. Je ne vais donc pas vous questionner sur la manière dont vous auriez amélioré le modèle ; ce n'est pas mon propos ici.

Par contre, mon propos est de savoir – je crois que M. Lefèbre a posé une question analogue – si nous pouvons être informés, peut-être par écrit, des projets qui sont derrière les montants inscrits dans votre budget, à savoir 19,9 millions d'euros en crédits d'engagement et 147,9 millions en crédits de liquidation. Les autres questions plus précises reviendront plus tard. Mais comme celle-là est transversale et qu'elle appelle potentiellement une réponse écrite, je voulais la formuler dès à présent.

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. – Merci aux différents intervenants pour leurs nombreuses questions, qu'elles soient principielles, techniques ou relatives à certains dossiers – y compris très locaux.

D'abord, un élément général concernant le PRW, puisque vous êtes plusieurs à m'interroger là-dessus. Il y aura une réponse collective et coordonnée du ministre-président sur l'usage de cette provision dans le cadre du budget 2026 tel que proposé à l'ajustement.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Vous voulez dire par écrit ou vendredi ? J'imagine qu'il va la donner par écrit d'abord.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je pense qu'il va la fournir par écrit ou en commission vendredi. L'information dont je dispose, c'est qu'en tous cas, il y aura une réponse centralisée au niveau du Gouvernement.

J'ai entendu des considérations générales sur le budget, sur le dérapage des comptes 2025. Je rappelle que les comptes 2025, c'est 1,2 milliard de factures PRW. Quand on parle d'un dérapage de 500 millions d'euros par rapport au prévisionnel et que l'on voit que là-dedans, c'est 1,2 milliard d'euros de dépenses décidées par le précédent Gouvernement qu'il faut aujourd'hui honorer au-delà du budget, je voudrais que chacun soit ramené à une certaine raison par rapport à ces chiffres et par rapport à l'évolution budgétaire macro.

Je rappelle que le ministre-président de la précédente législature disait en octobre 2023 que nous allions à l'équilibre en 2024. On sait ce qu'il en est advenu, tant sur la réalité budgétaire que sur l'augmentation de la dette, à laquelle il faut rajouter les engagements pris dans le Plan de relance sur lequel nous devons assumer aujourd'hui les moyens de paiement. Je dis cela sans acrimonie par rapport à ce qui est passé, mais en remettant les choses dans leur réalité.

Vous avez raison, Monsieur Lefèbvre, concernant l'ancien ministre du Budget qui est aujourd'hui devenu ministre-président. Je rappelle qu'en tant que chef de l'opposition, quand j'interrogeais M. Di Rupo, il me répondait blanc et, quand j'interrogeais le ministre du Budget, il me répondait noir. Je vous invite à retrouver les travaux parlementaires. Quand je demandais : « Retournera-t-on à l'équilibre ? », M. Di Rupo répondait « Oui », et M. Dolimont répondait « Non ». C'était un peu ubuesque à la fin de législature précédente. On n'est pas là pour faire de l'archéologie parlementaire ou politique, mais c'est toujours bien de regarder les choses avec un peu de recul, avec un regard macroéconomique. Cette démarche est bénéfique à chacune et chacun. Je le prends aussi pour moi, pour ce qui relève dans mes départements, avec un peu d'humilité. Cela me permet d'exposer une mise en contexte générale concernant les investissements et le niveau de consommation.

Les décisions sont prises à un instant T et elles sont payées un peu plus tard, quand les travaux sont réalisés. Dans mes départements, singulièrement en matière de travaux publics ou en matière d'investissement pour l'OTW – c'est une des questions que M. Hazée me posait –, il y a toujours le moment où l'on signe le contrat, où l'on passe le marché public, où l'on estime la dépense, puis il y a le moment où le chantier commence. Il y a aussi les permis, des expropriations, des marchés publics, des contestations de marchés publics, des travaux qui se déroulent, des imprévus, des avenants, de l'inflation. Tout cela mène à ce qu'il y ait des aléas. Ce n'est pas anormal ni illégitime. Toutes celles et tous ceux parmi vous qui ont été aux responsabilités au niveau régional ou au niveau communal doivent le savoir. Entre le moment de départ et le moment d'arrivée, il y a beaucoup d'eau qui coule sous les ponts.

Cela étant, il est aussi important qu'en matière d'investissements, le niveau d'engagement et le niveau de liquidation soient tenus avec une certaine proximité. Sur de grands projets, ce n'est pas facile parce qu'il y a un décalage avec le moment où l'on décide. Sur des dépenses plus courantes, plus constantes – je pense à l'entretien préventif du raclage-pose, et cetera –, il faut que les moyens de crédits d'engagement et les moyens de crédits de liquidation soient alignés. Si vous regardez les budgets 2026, c'est un objectif sur lequel je me suis largement astreint. On peut toujours demander les crédits d'engagement dans un budget, mais ce qui compte, ce sont les crédits de liquidation, singulièrement pour ce type de projet.

Quand on est sur des plans pluriannuels – j'y viendrai en réponse à vos questions sur le plan Ponts et le PIVH –, il faut une forme de monitoring. C'est le cas aussi sur le plan Infrastructures, parce qu'il y a toujours une phase de montée en puissance d'un plan d'investissement. Ce n'est pas quand vous dites que l'on veut investir x millions ou centaines de millions d'euros dans tel projet, que du jour au lendemain, les choses se

mettent en route. Ce n'est pas la réalité. Tout le monde doit pouvoir comprendre cela.

Je le dis aussi avec beaucoup de respect, même si, et je le rappelle souvent aux responsables de l'administration, j'aime des prévisions précises. La réalité n'est pas toujours celle-là. Il y a des aléas. Ce qui est important, c'est qu'ils permettent de corriger et d'adapter la trajectoire budgétaire que l'on a prise sur un plan d'action. Certains m'interrogeaient – M. Bastin, je pense – sur les leçons que je tire sur le futur plan Infrastructures. De ce point de vue, il faut que le monitoring budgétaire des éléments soit plus strict au niveau du SPW MI. C'est nécessaire.

J'ai reçu des questions parlementaires – essentiellement du groupe MR et du groupe PS – sur ce qui a été réalisé dans le plan Infrastructures. Ce plan a été conçu en 2020-2021. Il a quelquefois été un petit peu ajusté à la marge, mais il y avait en réalité une dérive. Quand je dis dérive, je ne le dis pas avec une connotation péjorative. La dérive, c'est le fait que c'était un plan qui était un peu arrêté à un instant T qui s'est déroulé. À un moment, il y a un dossier qui ne peut pas avancer, un autre qui n'est pas prêt, des travaux de mobilité sur une zone donnée et les équipes sont concentrées sur ce dossier. Développer un autre dossier, même s'il est prévu dans le plan Infrastructures, est au-delà des capacités humaines et de celles d'absorption du réseau en termes de mobilité. M. Dewez m'interroge régulièrement sur les ponts sur la Basse-Meuse. Voilà un endroit où, quand on fait des travaux, un endroit très précis, si l'on commence à faire d'autres travaux dans la zone, c'est tout simplement et tout bonnement impossible. M. Liradelfo m'a posé la même question. Cela répond en partie aux questionnements de M. Hazée sur le plan Infrastructures et sur les critères. Il y a bien sûr des critères objectifs : la rugosité, l'orniérage, les indices de sécurité globaux, et cetera. Tout cela, ce sont des éléments qui peuvent être pris en compte, mais il faut aussi l'intégrer dans un contexte de cohérence des chantiers sur le territoire. Ce sont des éléments pour lesquels, pour ma part, je fais confiance aux responsables des directions territoriales du SPW MI. Ceci était pour des considérations générales pour replanter le décor de ce projet de décret visant l'ajustement 2026 au budget wallon.

Sur les 0,3 %, c'est un débat que nous aurons au sein du Gouvernement. Madame Hanus et Monsieur Hazée, c'est une petite bulle d'oxygène dans les chiffres SEC des pouvoirs publics des entités belges. Cela reste en SEC ; cela ne fait pas du brut. C'est une souplesse, mais ce n'est pas de l'argent. Dès lors, il faut bien être attentif à cet élément. Les enjeux sur la maîtrise de la dette et de la charge de la dette sont aussi des éléments que l'on doit prendre en compte. Il ne suffit pas juste de dire : l'Europe permet une souplesse à 0,3. En effet, elle le permet, mais c'est une souplesse qui ne crée pas de l'argent.

Je vais essayer de reprendre les interventions et de les regrouper dans l'ordre des thématiques. Si certains sujets n'étaient pas évoqués suffisamment clairement, nul doute que vous me rappellerez. Je vais essayer d'être le plus exhaustif possible. Je les reprends dans l'ordre des interventions.

Sur l'enjeu APE et la réforme qui est en gestation pour les communes, je tiens à rappeler que c'est aujourd'hui une enveloppe de financement qui est dédiée globalement à du personnel. On ne peut pas dire actuellement qu'il y a des gens qui sont encore APE ou des emplois financés APE. C'est une source de financement globale qui est dédiée par la Région aux pouvoirs locaux. C'est la réalité. C'est déjà la réforme de Mme Morreale.

(Réaction d'un intervenant)

Non, bien sûr. Aujourd'hui, c'est le principe du mécanisme. C'est un soutien global de la Région wallonne à l'emploi local, et c'est un soutien conséquent : plus de 500 millions d'euros par an. C'est un vrai budget qui pèse à côté du 1,5 milliard du Fonds des communes. C'est un soutien important.

Quand j'entends dire que les communes souffrent, et cetera, et quand je compare la situation globale budgétaire de l'ensemble des pouvoirs locaux versus la situation de la Région wallonne, je me dis que les communes sont plutôt en bonne santé, globalement du moins. On est en train de recevoir les comptes des différentes communes, ce qui ne signifie pas que certaines communes ne soient pas dans des situations budgétaires difficiles, je n'en disconviens pas. Or, regardons les 261 communes de Wallonie. C'est toujours le même débat – on l'a déjà eu et il n'est pas simple d'y répondre : une commune a-t-elle la chance d'avoir des recettes plus importantes ou est-elle bien gérée ou bien, au contraire, a-t-elle la malchance d'avoir peu de recettes ou est-elle mal gérée ?

Sur ces deux axes-là, vous pouvez mettre les communes un peu partout. Il y en a qui sont riches et mal gérées. Il y en a qui ont peu de recettes et qui sont bien gérées, et cetera. Le tout, c'est effectivement d'être juste dans le soutien régional pour aider celles et ceux qui font face à de vraies difficultés, à de vrais enjeux, de vrais défis – j'y viendrai tantôt avec la politique de la ville – mais chacun doit aussi être responsable à son niveau de pouvoir. La Région wallonne, ce n'est pas un Mister Cash, on ne laisse pas aller les choses en disant : « Oui, c'est bien, c'est sympathique, on offre des trucs, c'est gratuit ». C'est à l'infini l'action communale, si on le veut. Dire : « Il y a un déficit et maintenant la Région doit nous donner de l'argent », ce n'est pas tout à fait la logique des choses.

Je pense que c'est normal que la Région, dans la logique d'une forme de solidarité entre les territoires, entre les communes, assume un rôle de financement

général. Elle le fait d'ailleurs, je l'ai dit : plus de 2 milliards d'euros par an, 10 % des dépenses de la Région wallonne, vont au soutien des pouvoirs locaux. On oublie quelquefois cette réalité.

Madame Hanus, pour rappel, les subsides Collignon ont pris cours dans le mécanisme du Plan de relance de la Wallonie. Le financement du Plan de relance, c'est 100 % de l'emprunt. Ces subsides étaient signés Christophe Collignon et Elio Di Rupo ; ils avaient signé l'arrêté de Gouvernement. Il s'agissait de subsides à durée déterminée, c'était écrit noir sur blanc. On a donc financé les salaires du personnel pour les pouvoirs locaux sur base de l'emprunt, et ce, dans une logique de relance. Ce financement avait-il vocation à être pérenne ? Non. Si mon prédécesseur voulait en faire un financement pérenne, pourquoi ne l'a-t-il pas inscrit dans un décret ?

(Réaction de M. Lefebvre)

Il ne l'a pas fait.

Je rappelle, par ailleurs, que j'ai dégagé un montant budgétaire de 10 millions d'euros en crédits d'engagement et de 5 millions en crédits de liquidation en 2026. Ce dossier sera présenté prochainement au Gouvernement wallon et renforcera les pouvoirs locaux.

Venons-en aux zones de secours. Mon prédécesseur avait voulu atteindre 100 % de reprise par les provinces des zones de secours. Malheureusement, il en a été empêché, son élan a été brisé ; j'ai repris le flambeau. On a voté un décret qui prévoit la disparition du quatrième P. Je n'entends pas un seul bourgmestre s'en plaindre, pas un seul.

(Réaction d'un intervenant)

Mais c'est vrai. C'est une solution structurelle qui, de surcroît, organise une solidarité territoriale. Je tiens à le souligner. C'est l'ensemble des contribuables d'une province qui, par leur précompte immobilier, financeront à 100 % les zones de secours de façon à ce que le distinguo entre les plus riches et les moins riches se traduise davantage par une forme de contribution pour les épaules les plus larges. C'est aussi cela, la réalité du financement provincial : une forme de solidarité territoriale. Je regrette que d'aucuns, à certains endroits, aient eu l'intention de contester ce dispositif.

Sur la non-indexation du Fonds des provinces, vous ferez facilement le calcul, Madame Hanus. En effet, le paramètre d'indexation, l'indice santé qui est appliqué, est de 3,2 %. Vous appliquez +3,2 % et vous aurez la réponse.

Venons-en au FERI et à la transparence. J'entends que certaines communes luxembourgeoises contestent le comptage des kilomètres. Ce comptage des kilomètres est concerné par le FRIC, l'ancien dispositif sur les deux

triennats passés. Pour la période 2018-2024, Madame Hanus, je n'oserai vous rappeler qui était ministre des Pouvoirs locaux. J'avoue avoir un peu de mal à suivre lorsque l'on me dit que je ne suis pas transparent sur des méthodes de calcul qui ont été fixées sous l'autorité de mon prédécesseur. Par ailleurs, j'ai répondu à votre cheffe de groupe et j'ai transmis toutes les informations disponibles. Il n'y a rien à cacher, mais le dispositif et le calcul datent de 2018-2021 et 2022-2024. Ce qui a été voté au Parlement dispose que la clé historique de ce qui a été fixé sur les deux triennats précédents au FRIC devient la clé de répartition du FERI. Le FERI ne prend pas en compte le calcul de kilomètres, il prend en compte le calcul de répartition du FRIC sous la précédente législature communale ; calcul qui n'a jamais été contesté.

Venir me dire à moi que je ne fais pas de transparence dans l'élément et que les choses ne sont pas claires, je ne peux que m'étonner de cela. Je rappelle par ailleurs, pour répondre aussi à Mme Cassart-Mailleux, que le FERI a été indexé de 16 %. On a rattrapé le retard en début de législature communale. Il est vrai qu'il n'y a plus les moyens du Plan de relance, PIC et PIMACI, qui étaient des budgets *one-shot*, mais, c'étaient des moyens du Plan de relance, tout le monde a dit que celui-ci était un *one-shot*. Je suis d'accord qu'il faut faire davantage pour soutenir les investissements communaux, nous avons des discussions au sein du Gouvernement dans le cadre du plan Infra. J'espère y arriver parce que j'entends Mobiwall – que je rencontre régulièrement – souhaiter que l'on relance l'investissement. Je rappelle que les investissements, pour les pouvoirs locaux, aujourd'hui, sont un enjeu majeur, qu'il y a aujourd'hui un incitant à avoir plus d'investissements locaux, d'avoir un soutien exceptionnel de la Région wallonne : ce sont les communes qui fusionnent. Il y a un bonus de 500 euros par habitant pour soutenir l'investissement. On n'est pas dans des fusions obligatoires, mais pour celles et ceux qui veulent, il y a une somme conséquente qui permet d'investir davantage dans la commune, c'est le cas de la Commune fusionnée de Bastogne.

Si l'investissement, qui est financé en partie par l'emprunt, pose difficulté dans certaines grandes villes, ce n'est pas de la faute du Gouvernement. Il a assumé les engagements du plan Oxygène du prédécesseur et cela concerne l'ordinaire. L'extraordinaire, c'est la confiance que les banques ont dans la capacité des communes à rembourser leurs emprunts. Si certaines grandes villes aujourd'hui ont des difficultés à trouver accès au crédit, c'est parce que, depuis plusieurs années, une série de communes trichent ou ont triché avec leurs finances en inscrivant des recettes totalement hypothétiques à leur budget. C'est la réalité. Le principe budgétaire, c'est l'égalité entre les dépenses et les recettes. Normalement, avec une petite marge sur les recettes et sur les dépenses, les comptes doivent se terminer à l'équilibre si le budget est à l'équilibre. Sauf si l'on inscrit des recettes totalement hypothétiques.

C'est ce qui s'est fait plusieurs années, ce qui explique la trésorerie négative de certaines grandes villes.

Vous m'interrogez sur le post-Oxygène, on y travaille. Je rappelle que même le plan Oxygène n'a pas fait l'objet d'un financement conforme à ce que mon prédécesseur avait prévu et fait validé par le précédent Gouvernement, puisque, ce qui était prévu, c'est que les banques prêtent l'entièreté de la somme du delta. La réalité, c'est que depuis 2023 le déficit courant de certaines communes n'est pas prêté par les banques, mais par la Région elle-même. Cela a encore été le cas en 2024, 2025, et je crains que ce ne soit encore le cas en 2026.

Dès lors, dire que la Région ne fait rien pour ses communes n'est pas vrai, nous les portons à bout de bras. Si ses communes ne sont pas en défaut de paiement, c'est parce que la Région prête et paie les intérêts et une partie du remboursement du capital. Il faut être honnête et juste par rapport aux efforts conséquents réalisés par la Wallonie. Je ne vais pas inventer ou improviser une réponse sur ce qui viendra après le plan Oxygène. Quel que soit l'endroit où je peux m'exprimer sur le sujet, je le dis, la solution viendra en partie des communes qui doivent poursuivre leurs efforts, en partie de la Région qui doit trouver des solutions pour certains problèmes structurels dans les grandes villes, et également le Fédéral qui doit assumer sa part des choses.

Hier, j'étais encore en réunion avec le ministre Quintin. On a parlé des zones de police et des zones de secours où j'ai rappelé que les réformes, les choix et les décisions devaient être assumés par l'autorité qui les prend.

Sur la dotation politique des grandes villes et son indexation ou pas, pour être clair, Madame Hanus, la dotation grandes villes version Christophe Collignon n'était pas indexée. La dotation Namur Capitale a toujours été indexée, donc rien n'a changé en la matière. La seule chose qui a changé, c'est que nous avons rajouté Tournai qui avait été oubliée. Je ne sais pas pourquoi le précédent Gouvernement avait exclu du mécanisme grandes villes Tournai, qui est pourtant l'une des neuf grandes villes de Wallonie qui dispose de plus de 50 000 habitants.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Cela ne date pas du Gouvernement précédent. Cela date d'il y a au moins 10 ans, parce que je me rappelle être intervenu sur ce point sous la législature 2014-2019.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je fais confiance à votre mémoire en la matière, Monsieur Hazée. Au temps pour moi.

Ce qui est en tout cas certain, c'est que c'est ce Gouvernement-ci qui a corrigé cet oubli malencontreux avec un mécanisme – Mme Cassart-Mailleux l'a

souligné –, FERI et dotation grandes villes qui était un mécanisme ultrasimplifié. Quand on a des périodes budgétaires plus difficiles, je pense qu'il faut d'abord s'attaquer à la réduction des coûts qui ne font pas mal. J'entendais la cheffe de groupe PS ce matin à la radio parler des « économies faciles, et cetera », on ne va pas revenir sur le débat. Elle était très satisfaite des économies de 150 millions d'euros par an réalisées par le précédent Gouvernement, alors que le déficit est supérieur à 2 milliards. Mais évidemment que ces économies-là étaient plus faciles. Mais tout cela pour dire que les économies les plus faciles, c'est celles sur lesquelles on gagne en efficacité.

Quand on allège les charges administratives, on évite de dépenser de l'argent pour rendre des rapports ou des papiers, et des formules et des procédures qui font perdre du temps, perdre de l'argent et qui sont du temps de travail administratif. Je n'entends aucun responsable local me dire que le FERI est une mauvaise chose. Que du contraire, tous me disent « Enfin ! On peut agir vite et efficacement ». Bien sûr, l'enveloppe est toujours espérée plus importante, mais je ne vais pas revenir sur ce débat-là.

Sur la politique des villes, et des grandes villes singulièrement, mon souhait est de transformer progressivement une série d'outils existants pour aider les grandes villes à faire face à leurs enjeux. Ce sont des leviers du territoire, ce sont des leviers de fiscalité, ce sont aussi des leviers de soutien à l'investissement. Par exemple, je rappelle que l'on a prévu que les centimes additionnels au précompte immobilier puissent dorénavant être modulés par quartier. Je vois qu'une grande ville de Wallonie a décidé d'agir de la sorte en demandant une révision du revenu cadastral. Demain, on pourra le faire également en variant les centimes au précompte immobilier.

Les projets de revitalisation urbaine sont aussi un enjeu important. Je rappelle que, dorénavant, les PATO, les plans de développement urbain, sont bien accessibles aux communes, y compris les grandes villes, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent.

Je voudrais également dire ô combien les travaux d'investissement de la Région wallonne, au travers des travaux d'infrastructure du SPW MI, sont aussi des éléments mobilisateurs pour les grandes villes. Les investissements de l'OTW également, puisque c'est souvent là que se concentrent les gares de bus. Plusieurs renouvellements sont en cours à Tournai et à Mouscron, où cela vient de se terminer. Il y a toute une série de grandes villes dans lesquelles ces projets structurants sont en cours, sans compter les travaux que l'on a réalisés depuis des années et que l'on continue à financer dans les très grandes villes, autour des gares.

Je poursuis toujours en restant sur les pouvoirs locaux. Plusieurs m'ont interrogé sur le plan Marshall. Il y a eu un communiqué de presse très clair du

Gouvernement. Nous souhaitons à la fois tourner le dos à des taxes qui sont anti-investissements dans les entreprises, c'est un travail que nous menons avec AKT et l'UCM, mais également assurer une stabilité des recettes communales parce que je pense que, dans un monde compliqué comme celui d'aujourd'hui, traversé, il est vrai, par des crises régulières, une forme de stabilité est nécessaire. En tout cas, sur ce dossier en particulier, je ne peux pas vous dire quelle sera la décision finale. J'entends évidemment toujours vos volontés. C'est légitime quand on est parlementaire, singulièrement dans l'opposition, de demander au ministre ce qu'il compte faire, mais chaque chose en son temps. Les décisions seront prises en temps utile pour que les budgets initiaux des communes puissent être faits dans de bonnes conditions.

En ce qui concerne les nouvelles taxes communales, il y a toujours une série de communes qui augmentent leurs taxes suite aux élections. Il n'y a pas d'effet particulier sur la période 2018-19 versus 2024-2025. En tout cas, j'ai répondu à plusieurs questions aux parlementaires sur le sujet. Il n'y a pas une envolée des taxes dans certaines localités. Après, je ne dis pas que dans certaines communes il n'y a pas eu d'augmentation, mais globalement, sur le territoire wallon, ce n'est pas le cas.

Il y a une série de communes qui ont décidé d'augmenter leurs additionnels. Il y a évidemment des communes qui sont en situation de difficulté financière, qui ont dû faire des efforts, mais on ne peut pas dire que, par rapport aux précédents débuts de législature, on constate un doublement, un triplement ou un quadruplement des communes qui ont décidé d'augmenter leurs additionnels communaux. Ce n'est pas la réalité.

Sur les enjeux du Fédéral et du CPAS, c'est un dossier évidemment sur lequel, Madame Cassart-Mailleux, nous sommes particulièrement attentifs, même si aujourd'hui les données chiffrées restent compliquées à analyser. Vous l'avez souligné, l'enveloppe fédérale est ouverte. C'est important. Comme ministre des Pouvoirs locaux, c'est évidemment un enjeu sur lequel je dois être particulièrement attentif à ce que les engagements pris par le Fédéral soient respectés. Je rappelle aussi qu'il y a un engagement clair en interventions supplémentaires pour les pensions d'un milliard et demi dans le budget fédéral. Nous veillerons à ce que ces budgets soient mis en œuvre à la fois sur la cotisation de pension et sur le soutien au deuxième pilier.

Je pense avoir fait le tour des questions relatives aux pouvoirs locaux, mais j'ai certainement oublié l'un ou l'autre élément. N'hésitez pas à revenir vers moi si c'est le cas.

J'en viens maintenant à un autre volet qui concerne LeTEC. Je viens de regarder les cours du baril de

pétrole. On est revenu à 80 dollars aujourd'hui. J'entends souvent l'opposition m'interpeller quand les prix sont à la hausse. Je les entends moins m'interpeller quand les prix sont à la baisse. Permettez-moi de le souligner et de m'en réjouir pour la stabilité de l'économie et le budget des familles. Je pense que c'est un élément important qui ne doit pas abaisser notre volonté et l'énergie que nous mettons à déployer des énergies renouvelables sur notre territoire et à assurer la transition dans les secteurs du logement, de la mobilité et, bien sûr, d'une façon générale, des pouvoirs locaux. Plus particulièrement en ce qui concerne les prix de l'énergie et le coût des carburants, je rappelle que l'OTW est couvert par des contrats. J'ai répondu, je pense, à une question parlementaire sur le sujet.

Sur l'OTW, j'ai répondu il y a 15 jours et je réponds encore à une interpellation sur le sujet cet après-midi, donc je serai relativement succinct sur les éléments parce que, sinon, on va se répéter quand le sujet viendra à table. L'OTW a aujourd'hui un contrat de service public où il y a des engagements qui sont clairs et précis.

Il y a une contrepartie financière claire et précise de la Région wallonne et nous avons des indicateurs de suivi et de résultats. Je vous invite à comparer la version du CSP de début 2024 à la version du CSP révisée aujourd'hui. Vous verrez : on n'est plus dans le flou, on est dans le net et dans la précision. Celle-ci implique également de dire qui paie quoi. En 2019, 85 % des coûts de fonctionnement du TEC étaient pris en charge par la Région et 15 % par les usagers. Nous voulons revenir à cet équilibre qui n'est pas excessif et est comparable à celui de De Lijn. Il est largement inférieur à celui de la SNCB, pour ne prendre que cet exemple.

Ce n'est pas nouveau : l'OTW est une UAP de type 3, dotée d'un conseil d'administration et de 5 000 agents qui doivent au quotidien conduire des bus, agencer et répondre à des enjeux de sécurité et de mobilité. Si chaque décision – que ce soit pour un itinéraire de bus, l'adaptation d'un horaire ou encore la fixation des tarifs – doit dépendre d'une décision du Gouvernement, je crains que nous nous retrouvions dans une situation d'inefficacité et de non-agilité. Le message clair du Gouvernement est qu'il y a des balises – on en reparlera dans le décret de 1989 qui arrivera sur la table de ce Parlement prochainement – qui sont fixées par le législateur. Le transport public organisé par l'OTW est un service concret aux citoyens qui doit bénéficier d'une large autonomie dans son fonctionnement avec des balises et des règles du jeu. Cette large autonomie implique également la responsabilité de rendre des comptes sur la façon dont l'argent public est utilisé. Vous avez vu les montants de la trajectoire : on va arriver à 915 millions d'euros en fin de législature, ce qui est un investissement considérable et en progression nette par rapport à la réalité d'aujourd'hui. Pour le reste, nous aurons l'occasion d'en débattre lors de

l'interpellation et de la question orale jointe prévues cet après-midi.

En ce qui concerne les plans d'investissement, je vous remercie, Monsieur Lefèbvre, d'écouter attentivement mes déclarations. Néanmoins, je suis quelquefois un peu surpris, étonné et déçu de l'attitude de votre groupe politique sur cet enjeu de la mobilité par la voie fluviale. Votre propos et vos critiques sont d'ailleurs quelquefois un peu contradictoires. D'un côté, vous nous demandez : « Pourquoi faites-vous ces travaux ? » et, de l'autre, vous dites : « C'est dégueulasse, vous allez étaler le plan d'investissement dans le temps. Dites-nous ce que vous allez vraiment faire ». Il y a un peu de contradiction dans tout cela. Je rappelle que concernant ces investissements, j'ai réuni l'ensemble des représentants des secteurs qui sont concernés par la voie d'eau : la Fédération de la batellerie wallonne, les manutentionnaires, Walports, les ports autonomes et l'administration. Je leur ai demandé ce qui était essentiel aujourd'hui pour éviter ces différents scénarios : éviter que, comme à Ronquières, la porte tombe sur une péniche qui passe ; éviter à d'autres endroits que l'infrastructure soit bloquée ou inopérante pendant x temps ; éviter que, comme vous l'avez peut-être vu lors de votre visite du centre Perex, des portes d'écluse fuitent en permanence, faisant fuir de l'eau et nécessitant que des pompes fonctionnent en permanence pour ramener de l'eau en amont. Nous voulons mettre fin à cela. Nous voulons faire en sorte que les infrastructures indispensables au redéploiement économique de la Wallonie redeviennent efficaces.

(Réaction de M. Lefèbvre)

Non, mais j'explique, Monsieur Lefèbvre, car je comprends quelquefois vos interventions comme une contestation du bien-fondé de ces investissements.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Non, on n'a pas dit que l'on était opposés à ces investissements. On vous a juste dit, dans un premier temps, qu'il fallait les objectiver parce qu'il n'y avait plus le soutien européen dans le cadre des premiers éléments budgétaires que vous aviez amenés. Maintenant, ce que l'on vous reproche, c'est d'avoir inscrit des montants assez importants – on parle de plus de 300 millions d'euros –, mais que, quand vous avez besoin d'argent ailleurs, vous allez ponctionner dedans. Dès lors, aujourd'hui, on s'inquiète des espoirs que vous avez donnés au secteur, tout en vous en servant un peu comme un cochon...

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Comme tirelire, je veux dire. Vous voyez, les tirelires en forme de cochon.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je n’avais pas compris l’allusion, excusez-moi.

Sur cet aspect, je ne vais pas vous donner cela maintenant, mais la liste des dossiers pour le plan des investissements dans les voies d’eau vous sera envoyée sous 24 heures. Vous saurez ainsi ceux qui sont programmés, ce qui est déjà engagé, ce qui est en cours de paiement et ce qui va suivre. Je ne vois pas de difficulté à donner toute la transparence sur ces éléments.

Toutefois, cela reste des chantiers complexes, d’une ampleur particulière dans certains cas. Pour Ronquières, par exemple, je pense que plus de 70 millions d’euros supplémentaires ont été investis pour ce site assez unique en termes de cahier des charges. Ce n’est pas comme un raclage-pose. Il faut donc bien tenir compte de cet élément.

Je me réjouis que vous ayez clarifié la position du Parti socialiste à ce sujet, parce que ce n’est pas toujours ce que j’ai entendu de la part de votre cheffe de groupe, mais je prends acte de votre soutien et je ne manquerai pas de le souligner lors d’une prochaine intervention publique.

(Réaction de M. Lefebvre)

Voilà. Au moins, le débat d’aujourd’hui aura permis de faire converger votre soutien envers les investissements essentiels dans la viabilisation de notre réseau de voies d’eau, ce qui, je l’espère, ne nous empêchera pas de bénéficier du prochain appel à projets d’investissement européen, cofinancé cette fois par l’Union européenne, notamment pour le projet Seine-Escaut. J’ai d’ailleurs eu l’occasion de participer, avec le président de la région des Hauts-de-France, au lancement des travaux sur la nouvelle écluse à Oisy-le-Verger. Cet investissement considérable permettra de relier le réseau français au réseau belge et wallon ; nous pourrons en tirer profit pour le redéploiement de nos territoires, pour la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre et pour l’amélioration de la qualité de vie, car cela signifie qu’il y aura moins de camions sur nos routes.

Sur le plan Ponts, la volonté du Gouvernement wallon est bien de suivre le scénario 4 proposé par le bureau d’étude suisse commandité par la SOFICO sous la précédente législature, qui vise à maintenir globalement le niveau des actifs wallons dans un état « bon » à « moyen ». Cela nécessite un niveau d’investissement moyen de 84 millions d’euros par an, soit 424 millions d’euros sur une période de cinq ans, ces investissements étant partagés entre la SOFICO et le SPW. Bien entendu, pour le SPW, on va parler de crédits d’engagement, mais pas pour la SOFICO, nous sommes bien d’accord.

Ce plan donne un cadre budgétaire de ce que la Région peut faire ; il y a donc une projection, mais la mise en œuvre de ces dossiers nécessite, à chaque fois, un ajustement à la réalité des marchés publics et de l’avancement des travaux. On va donc pouvoir vous fournir d’autres données, puisque vous le demandez également, mais celles-ci contiendront sans doute davantage d’inconnues plus on s’éloigne de cette année-ci. Pour les voies hydrauliques, on a un plan d’investissement qui est assez assez précis ; pour les ponts, il s’agit davantage d’une norme d’investissement qui doit être atteinte par la Région via le SPW et la SOFICO. Or, aujourd’hui, on ne peut pas dire tous les ponts qui seront traités dans le cadre de ce budget.

Pour être clair, je me permets de donner une grille de lecture qui est un peu distincte entre le plan Ponts et le Plan d’investissement sur les voies hydrauliques. Je peux vous donner des exemples : le pont Capitte, c’est 18 millions d’euros ; le pont 45 sur l’autoroute 42 à Houdeng, c’est 45 millions d’euros. Cela donne une idée, quand on fait de l’investissement, de savoir à combien on peut monter en termes d’infrastructures. J’ai bien parlé d’une moyenne de 84 millions d’euros par an, d’un rythme de croisière. Il peut y avoir des à-coups dans la programmation budgétaire – vous l’aurez compris.

Monsieur Crampon, vous m’interrogez sur l’impact des prix des carburants sur le prix des marchés. Il y a un impact, évidemment, mais je constate aujourd’hui que les prix du pétrole sont à la baisse. Ils ont été pendant trois mois à la hausse. On espère que la baisse va se confirmer et que les choses vont se calmer au Moyen-Orient. Ceci étant dit, le prix du bitumineux n’est pas la seule composante des prix des travaux publics. Le salaire et la mobilisation des outils sont des éléments. Il y a des formules mécaniques.

Je suis incapable de vous répondre à ce sujet aujourd’hui. C’est une question à poser plutôt avec un peu de recul, par exemple, quand une année est écoulée, pour savoir quel est l’impact réel de l’addition des coûts liés à l’augmentation du prix des carburants dans les marchés publics. C’est toujours extrêmement délicat et cela nécessitera soit que l’on fasse une évaluation à la louche, soit que l’on y consacre du temps. Si je peux me permettre, je pense qu’il serait inefficace de consacrer trop de temps à évaluer une augmentation en termes de pourcentages d’augmentation du coût des éléments. Cela veut dire que cela a permis de faire davantage de raclage-pose. Je vous invite plutôt à introduire une question écrite avec un bilan et du recul. Si vous demandez de faire cela au mois près, cela risque de ne pas donner une vision très efficace.

Monsieur Bastin, vous m’interrogez sur les travaux, engagements, liquidations, et cetera. Vous le savez en tant que bourgmestre, les travaux publics et les chantiers ne sont pas une science exacte. Ils répondent à des règles du jeu certainement, mais entre le moment de la

prévision et le moment de la facture finale – avec les suppléments compris et les imprévus –, ce n'est pas toujours la même chose. Normalement, un budget de marché public ne doit pas dépasser 15 % au départ. Cela reste une norme qui doit guider l'action, mais qui n'est pas en elle-même de stricte application. Je pense qu'il faut être réaliste par rapport à cela.

Plusieurs m'ont interrogé sur ce qu'il y aura dans le futur plan Infra. J'aimerais bien pouvoir vous donner la réponse. C'est une réponse du Gouvernement wallon. Aujourd'hui, je pense que d'autres vont me poser la question. Nous travaillons sur la confection d'un plan d'investissement parce que nous en avons besoin pour nos infrastructures, pour éviter de créer une dette grise au niveau wallon. Nous en avons besoin parce qu'il faut de la prévisibilité pour les équipes du SPW qui préparent les dossiers afin de mobiliser les bureaux d'études. Nous en avons aussi besoin pour les entreprises, pour qu'elles sachent à quel rythme les dépenses futures sont prévisibles et qu'elles adaptent leurs moyens techniques et humains à cela. Ce que je peux dire, et je pense avoir déjà répondu à ce genre de questions, c'est qu'aujourd'hui, en tout cas sur le principe, ce plan Infra durera au moins sept années, ce qui est la même durée que l'actuel plan Infra, avec une méthode qui sera sans doute évolutive. Il faut tirer les enseignements du passé. M. Bastin l'a rappelé tout à l'heure. Il y aura effectivement des catégories d'investissements pour les modes actifs, pour la lutte contre le bruit, pour la sécurisation, pour l'entretien préventif et pour de nouveaux aménagements. Je ne peux pas aujourd'hui vous dire quelle sera la répartition entre ces moyens. Cela fait l'objet d'arbitrages politiques. Je pense que vous pouvez aisément le comprendre.

Je vois que j'ai oublié de répondre à une question de M. Hazée notamment relativement au solde SEC. Celui-ci est adapté à la réalité de l'avancement des différents travaux réalisés par l'OTW. Je pense en particulier aux nouveaux dépôts de bus qui doivent être électrifiés, le MobiPark est en train d'être terminé à Tilleur. Il y a toute une série d'autres projets en cours à Andenne, et cetera. Ces projets sont dépendants d'éléments d'expropriation, de marchés publics, de permis d'urbanisme. Il y a des endroits où c'est contesté ; je ne citerai pas les localités pour ne pas glisser trop localement.

Idem pour ce qui concerne la billettique et les travaux routiers. Ce sont des éléments qui tiennent compte au plus près de la réalité. On est ici uniquement dans l'emprunt SEC et non pas dans les financements garantis par la Région wallonne en la matière.

Monsieur Hazée, vous revenez beaucoup avec la question du vote électronique et du manque de transparence, mais je ne peux que répéter ce que j'ai déjà dit, à savoir que le marché public est en cours, que l'élément d'information est que nous y verrons sans

doute plus clair début 2027. Pour 2026, il n'y a aucun coût impactant la Wallonie, donc c'est normal qu'il y ait le budget ajusté soit à zéro sur ce poste.

Par ailleurs, je rappelle qu'à chaque élection, concernant les coûts, il y a une provision chez le ministre des Pouvoirs locaux pour assurer les charges particulières liées aux échéances électorales. C'est une pratique systématique les années N-1, N et N+1 pour les dates de scrutin des pouvoirs locaux.

Concernant les PV, le FISIR, les recettes, je lis en effet certains chiffres dans la presse. Il faut toujours voir quelles sont les données : plus de PV, plus d'infractions. En principe, plus on met de radars, plus on peut constater d'infractions. La question se pose pour après : une infraction contestée fait-elle l'objet d'un PV ? Le PV fait-il l'objet d'une invitation à payer ? L'invitation à payer est-elle effectivement payée ?

Je rappelle que seule une partie des recettes liées à ces amendes est reversée vers les Régions. Quel est alors le rythme de versement des paiements ? Je l'ai déjà dit, je regrette que ce ne soit pas assez net en termes de prévisibilité. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles j'ai souhaité que le SPW MI développe un applicatif et les outils nécessaires à la mise en place de la transformation de ces amendes pour les petites infractions de vitesse en amendes administratives régionales, qui seront étendues également aux voiries communales. Quelquefois, ce n'est pas net, pas clair en termes de prévision, parce qu'a posteriori on a les informations, on a des décomptes fournis.

Ici, vous m'auriez reproché, de même que la Cour des comptes, si l'on avait mis un chiffre différent de celui transmis par le Fédéral. J'essaie d'être le plus réglo possible : un chiffre est donné par le Fédéral, c'est 5 millions d'euros de moins que ce qu'il donnait il y a six mois, alors on inclut 5 millions de moins dans les prévisions de recettes. Si, demain, il y a 5 millions ou 10 millions d'euros en plus qui viennent du Fédéral, le fonds sera alimenté. Je rappelle que, en termes de recettes, on est bien sur une prévision. Celle-ci doit être la plus légitime possible ; la Cour est là pour le contrôler. La seule légitimité, ce sont les chiffres transmis par l'autorité fédérale.

Allons-nous devoir réduire de 5 millions d'euros les dépenses prévues au FISIR ? C'est la question que posait M. Hazée. Non, parce que, quand j'ai déposé sur la table du Gouvernement la proposition d'affectation des moyens issus du FISIR, nous avons déjà l'information que 5 millions d'euros de recettes en moins étaient disponibles, et donc les dépenses qui ont été faites l'ont été en tenant compte d'une recette moindre de 5 millions d'euros. Si par bonheur les recettes allaient en augmentant, nous pourrions faire des choix complémentaires. C'est bien le principe de ce fonds destiné aux amendes routières.

Monsieur Dewez m'interrogeait également sur ces enjeux. Il parlait d'un retour sur investissement. Cela dépend de ce que l'on entend par là, parce que l'objectif du FISIR et des amendes routières n'est pas d'être une source de financement de la Région wallonne. Il s'agit d'un outil pour lutter contre les comportements inadéquats sur la route. À combien estimez-vous le prix d'une vie ? À combien estimez-vous quelqu'un qui doit poursuivre sa vie dans une situation de perte d'autonomie, de mobilité ? Cela est impossible à chiffrer. J'ai donc un peu de mal par rapport à cet enjeu d'un retour sur investissement.

Je pense surtout que nous ne devons pas baisser la garde. Quand j'ai décidé d'investir davantage dans les radars tronçons, les radars de feux et les radars fixes, en mettant un rythme de croisière à 150 radars par an et en mettant en place une grille d'objectivation pour que ce soit dans les endroits sensibles en matière de sécurité routière, dans les endroits où il y a déjà eu des accidents graves au cours des cinq dernières années, dans les endroits où il y a des activités humaines intenses – clubs de sport, écoles, et cetera –, c'est ma réponse à cet enjeu et c'est cela que je veux continuer à faire.

Les recettes, qui sont payées par celles et ceux qui ne respectent pas les règles du jeu, permettent de financer cette politique qui vise à améliorer l'infrastructure en matière de sécurité routière, à soutenir et encourager des comportements positifs et, effectivement, aussi à contrôler et à sanctionner celles et ceux qui ne l'auraient pas encore compris. Je rappelle que c'est un effort, qui n'est pas seulement un effort des pouvoirs publics qu'ils soient régionaux, fédéraux ou locaux, c'est aussi un effort que chacune et chacun d'entre nous devons faire dans nos comportements du quotidien. À chacun de faire le mieux possible en la matière.

Je poursuis sur l'enjeu de la mobilité électrique. J'entends la proposition que porte le PS, ce n'est pas nouveau. Dire que la Région ne fait rien en matière de mobilité électrique serait, me semble-t-il, inexact.

(Réactions dans l'assemblée)

J'entends que vous ne l'avez pas dit, mais je me permettrai de rappeler que nous avons abaissé la taxe de mise en circulation sur les véhicules électriques, qui s'applique à tous les véhicules, y compris les véhicules d'occasion. Aujourd'hui, il y a tout de même un enjeu important sur l'arrivée des véhicules électriques d'occasion, qui doit permettre à davantage de citoyens de s'en procurer.

Je pense aussi à d'autres initiatives, comme les voitures partagées. Je suis allé à Neufchâteau pour inaugurer la place de la Gare, sur laquelle il y a maintenant un emplacement réservé aux voitures partagées. Vous avez évoqué le fonds social Climat. L'électrification des véhicules, notamment pour les taxis

sociaux, est décidée. Elle permettra à la fois d'assurer la pérennité de ces services, de soulager les taxis sociaux de l'investissement ou du réinvestissement dans des véhicules tout en assurant cette transition. Je voudrais également souligner ma volonté de développer et de déployer le covoiturage, de poursuivre les investissements dans les infrastructures sécurisées pour les modes actifs, en gardant à l'esprit qu'il n'y a pas que la voiture électrique, mais qu'il y a aussi le vélo électrique qui offre des possibilités et qui est nettement plus accessible. Je rappelle également qu'une part importante du fonds social Climat sera aussi dédiée à un chèque-mobilité qui s'adressera aux publics les plus fragiles, à celles et ceux qui ont le plus de difficultés à accéder à des solutions de mobilité, et notamment à des solutions de mobilité décarbonées.

Sur les inondations, Monsieur Hazée, j'entends bien votre intervention qui était plutôt générale. Toute une série d'outils sont aujourd'hui en place. Le budget 2026 prévoit par exemple de financer le schéma stratégique du bassin-versant de l'Ourthe qui a été attribué l'année passée, et il va permettre de financer une troisième étude de bassin-versant. Je rappelle également que l'on a effectué des modifications législatives importantes dans le cadre du travail des SDC, en lien avec les inondations, et qui n'étaient pas prévues par le précédent CoDT. Nous aurons toutefois ce débat sur les inondations plus tard, et je n'ai pas envie de spoiler ma réponse à la question et à l'interpellation de Mme Dejardin, auxquelles certainement nombre d'entre vous se joindront cet après-midi.

Sur Trademex, vous avez raison, Monsieur Dewez, c'est un outil plus large. C'est un outil plus précis qui fait en sorte que les recettes de la SOFICO vont augmenter. C'est une dépense supplémentaire de la Région vers la SOFICO – donc, des recettes supplémentaires pour la SOFICO –, ce qui va augmenter les moyens d'action de cette dernière. Ce n'est donc pas de l'argent perdu. Je dirais même plus : c'est de l'argent réinvesti de façon supplémentaire par l'entremise du budget wallon dans la SOFICO.

En aménagement du territoire, M. Chintinne m'interroge sur les 32 000 euros. Il s'agit de l'index de l'accord de coopération qui lie la Région wallonne à la Communauté germanophone en matière d'aménagement du territoire. Il est vrai que cela n'avait pas été justifié. Toutes mes excuses les plus plates pour cet oubli.

Concernant les parcs d'activité économique et SOWAFINAL, les 15 millions d'euros sont consacrés à l'exécution d'un plan dont je rappelle qu'il a été validé par le précédent Gouvernement en 2023. La liste des projets et le montant de l'enveloppe SOWAFINAL III relèvent de décisions gouvernementales du précédent Gouvernement qui ont été notifiées aux intercommunales. Je fais en sorte que la parole de la Wallonie soit tenue, mais en tenant compte des inflexions de la nouvelle politique que j'entends mener,

notamment la validation de la note d'orientation ZAE 2050 qui dit tout de même toute une série de choses, dont la densification des parcs d'activité économique et la priorité donnée aux friches industrielles. Il s'agit de toute une série d'éléments qui doivent progressivement être implantés dans les dossiers en cours.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – C'est précisément l'objet de la question.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'est ce à quoi je vous réponds. Le Gouvernement a adopté sa vision stratégique. Il y aura un nouveau décret et des contrats d'objectifs avec les agences de développement territorial. Un plan a été validé précédemment et se poursuit année après année. Il faut donc trouver un point d'équilibre entre le respect de la parole donnée du Gouvernement – il existe un certain nombre de projets sur lesquels des engagements ont déjà été pris et une trajectoire établie ; je n'entends pas renier la parole du Gouvernement, mais il s'agit de prendre en compte des inflexions qui ont été données. J'ai, par exemple, refusé un périmètre de reconnaissance économique pour un parc d'activité économique qui ressemblait fort à un lotissement des années 1970 ou 1980 – je ne donnerai pas la localisation du projet pour ne blesser personne. Les signaux peuvent être donnés dès à présent, malgré l'équilibre à trouver entre le suivi de la décision et des engagements pris par la Wallonie vis-à-vis des intercommunales dans le cadre de SOWAFINAL III d'une part, et, d'autre part, la nécessité de dire que le monde a changé ; et que le Gouvernement a adopté une nouvelle note d'orientation qui va se traduire par une réforme de sa réglementation et de ses modes de fonctionnement. J'espère que cet équilibre pourra être trouvé – j'en suis certain. En tout cas, je m'y emploie avec la plus grande attention, soyez-en certain, Monsieur Hazée.

A priori, les ports autonomes ne sont pas concernés par l'enveloppe de 15 millions d'euros. Ce sont essentiellement Tubize et Clabecq. Je peux vous faire parvenir le détail des 15 millions d'euros qui avaient été prévus à l'engagement fin 2025, mais dont celui-ci a été reporté dans le courant de cette année 2026. Monsieur le Président, je pense avoir fait le tour des questions tout en renvoyant à deux interpellations – celle sur l'OTW et celle sur les inondations – pour de plus amples développements cet après-midi.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je vais d'abord répondre à certains éléments portés par des députés de la majorité, et je reviendrai ensuite sur les éléments du ministre.

Tout d'abord, à M. Bastin, qui pointait le fait que nous avions « quitté le bal en cours de route », je dirais

que nous avons jugé opportun de quitter la piste avant que la musique ne change de ton.

Ensuite, en ce qui concerne – cela a été dit par M. Di Antonio – le fait que vous avez apporté un soutien aux communes ; j'aimerais rappeler que vous aviez déjà flingué le budget pour le Fond des communes en 2025. Vous n'alliez tout de même pas le faire deux fois sur cette législature – cela aurait été inacceptable et inaudible.

Mme Cassart-Mailleux souligne l'arrivée de moyens complémentaires pour les communes. En réalité, comme je l'ai dit dans mon intervention, il s'agit d'un mécanisme automatique dû à l'évolution des paramètres macroéconomiques. On ne peut pas dire qu'il y a là une volonté politique manifeste et choisie de la part de ce Gouvernement d'intervenir en soutien à nos pouvoirs publics. En réalité, c'est tout le contraire, et je vais me faire un plaisir de répliquer sur ces éléments.

Monsieur le Ministre Desquesnes, il serait peut-être temps, maintenant, que vous endossiez le costume de ministre et que vous l'assumiez. En tant que ministre, si l'héritage ne convient pas, vous êtes en réalité aux manettes pour le modifier. Après deux ans de législature, c'est un peu fort de se cacher derrière vos prédécesseurs, que ce soit en termes de pouvoirs locaux ou d'infrastructure.

Pour le PRW, vous indiquez qu'une réponse collective du ministre-président est en cours de coordination et va être formulée. Nous avons déjà pointé hier cette lacune chez votre collègue, Mme Dalcq, qui, elle, s'est engagée à nous transmettre l'état des lieux de l'ensemble des fiches qui la concernent – nous les avons reçues hier. Nous vous invitons à en faire de même.

Sur la question de l'équilibre budgétaire, vous aimez citer l'ancien ministre-président wallon qui, selon vos termes, disait en octobre 2023 qu'il atteindrait l'équilibre en 2024. Ces propos sont drôles à entendre, puisqu'ils font écho de manière tout à fait similaire à la musique que vous jouez, Monsieur le Ministre, avec votre partenaire MR ici en Wallonie. On peut ainsi lire noir sur blanc sur le site officiel de votre partenaire MR, dans la rubrique consacrée à un argumentaire sur le budget wallon initial 2026 : « équilibre budgétaire en 2029 ». Cela nous faisait sourire – on ne va pas revenir là-dessus.

Par contre, je vais rappeler avec plaisir les constats posés par ma cheffe de groupe lors de son discours sur l'état de la Wallonie. Ceux-ci portaient sur les comptes de fin d'exercice 2025. En effet, le déficit SEC comptabilisé selon les normes européennes se creuse au compte 2025 de 400 millions d'euros supplémentaires, dans l'hypothèse la plus optimiste. Quant au solde budgétaire net à financer, c'est-à-dire la différence entre les recettes et les dépenses, en y incluant le poste de

sous-utilisation de crédits, le dérapage est de près de 600 millions d'euros par rapport à l'objectif que vous vous étiez fixé. Le résultat, c'est un différentiel entre recettes et dépenses négatif de 2,9 milliards d'euros au compte 2025 et de 2,7 milliards d'euros en 2024, contre 2,4 milliards d'euros en 2023. Vous parliez tout à l'heure d'un montant de 1,2 milliard d'euros à votre arrivée.

Voilà le décompte, deux ans après votre prise de fonction avec vos collègues du MR : un costume de ministre bien cher pour les contribuables wallons. En effet, depuis votre arrivée aux affaires, vous avez accru le déficit annuel de centaines de millions d'euros. Si vous n'aviez pas dégradé ce déficit depuis votre entrée en fonction, la Wallonie aurait évité 827 millions d'euros de dettes supplémentaires.

Pour les factures PRW sur les budgets temporaires, je voudrais rappeler – puisque vous revenez sans cesse avec ces éléments de langage – que ces budgets ont été mobilisés spécifiquement pour faire face aux crises connues sous la législation précédente.

À nouveau, sur le subsidé Collignon, on me rappelle que, à l'époque, lorsque vous étiez dans l'opposition, les interventions de votre groupe soulignaient le caractère insuffisant de ces subsides. Cela nous fait donc rire de constater que, maintenant que vous êtes aux commandes, vous répondez à la pression qui pèse sur les CPAS en supprimant ce dispositif et vous sous-entendez que c'était inefficace ou inadapté. Il est à noter, à propos de la non-pérennisation de ce subsidé, que le ministre Collignon ne pouvait évidemment pas entrevoir ou s'imaginer, à l'époque, la réforme qui allait se tramer au niveau fédéral aujourd'hui ni son impact sur les exclusions du chômage. S'il avait été devin, il aurait peut-être pu rebattre les cartes, vu les réformes envisagées, pour amener à pérenniser le dispositif face aux réformes.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Je ne vous ai pas coupé tout à l'heure, merci de ne pas me couper non plus.

Quant au FERI, on voulait revenir sur le fait que les critères sont désormais figés. Par le passé, ils étaient réévalués. Aujourd'hui, on travaille sur base de critères figés. On va vérifier si les informations nous sont bien parvenues, sinon on reviendra évidemment vers vous.

Pour la reprise du financement des zones de secours par les provinces, vous dites qu'aucun bourgmestre ne la remet en cause. Je ne vois pas comment il pourrait en être autrement à titre individuel. Toutefois, vous aurez noté les prises de position très contrastées des conseils communaux et des conseils provinciaux en la matière. Il est à noter également que l'on vous a interrogé dernièrement sur l'audit financier des cinq provinces wallonnes, pour lequel vous avez lancé un marché public par une société extérieure, EY. Il faut voir quels

seront les critères, la teneur et les conclusions de ce type d'analyse.

Sur la dotation des grandes villes, vous avez rajouté Tournai. Je ne veux pas savoir exactement comment cela s'est passé, mais, à ce stade, la réponse est que, hormis ce nouvel ajout, les grandes villes concernées n'ont bénéficié d'aucun moyen supplémentaire. M. Collignon, lui, maintenait le 1 % d'indexation du Fonds des communes. Vous avez décidé de le supprimer. Vous ne répondez pas non plus au sujet du montant de l'économie supplémentaire réalisée grâce aux modifications des paramètres macroéconomiques, sur lesquelles je vous ai interrogé.

Sur la non-indexation du Fonds des provinces, je tiens quand même à souligner qu'il est assez rare qu'un ministre réponde en nous demandant de faire le calcul nous-mêmes. Ainsi, d'après notre calcul, on arrive à 5 millions d'euros d'économies supplémentaires sur le dos des provinces, soit un étranglement de plus pour les pouvoirs locaux.

Sur le plan Marshall, vous dites qu'il n'y a pas de plan clair à long terme à ce stade. L'inquiétude et le flou subsistent donc pour les opérateurs concernés. C'est dommage, cela aurait été l'occasion de mettre un peu plus de clarté.

Je vais encore revenir sur un point spécifique pour les pouvoirs locaux, puis je passerai au TEC. Vous dites que les communes n'ont pas augmenté leur fiscalité depuis cette législature. Là, il va falloir vérifier les infos, parce que, sur le terrain, ce n'est évidemment pas du tout le cas. Pour donner un exemple très concret...

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, ce n'est pas ce que j'ai dit.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Pour donner un exemple concret que je connais très bien, à Étalle, c'est la première fois que l'on relève la fiscalité en plus de 20 ans. Il s'agit évidemment d'anticiper les charges supplémentaires qui vont peser sur notre commune, mais c'est bien la première fois que cela arrive et c'est depuis cette législature.

Quand vous indiquez que la situation budgétaire des communes est meilleure que celle de la Région, en ajoutant que la Région n'est pas un Mister Cash, j'ai envie de vous répondre que le portefeuille des Wallons n'est pas un Mister Cash non plus.

M. Liradelfo en parlait tout à l'heure avec cette taxe indirecte. On peut même parler de taxe fantôme. Vous mettez la pression sur les communes, qui doivent aujourd'hui, au quotidien, réviser des services, supprimer des services, augmenter des tarifs ou abandonner des projets publics pour la collectivité. C'est la réalité connue par les mandataires locaux suite

aux décisions que vous avez prises, tant à la Région qu'au niveau fédéral.

Enfin, un sujet brûlant fait débat dans de nombreuses communes : les fusions de communes. Je pense que ce débat doit être posé sereinement pour les communes concernées. Je n'ai pas d'a priori sur la question du potentiel que peut apporter une fusion, mais il faudrait éviter que ces fusions se passent dans la contrainte financière, par laquelle on va finalement amener des fusions obligatoires, imposer des fusions par l'étranglement budgétaire des communes.

Concernant LeTEC, je vous ai donné pas mal d'éléments de réflexion pour l'avenir, notamment sur une révision décrétable et sur nos craintes quant à l'augmentation des tarifs. Je voudrais simplement terminer en rappelant que – cela fait écho au débat que nous avons eu en séance plénière, il y a 15 jours – le cœur de la clientèle du TEC est constitué de publics qui dépendent davantage du transport public : des étudiants, des jeunes, des personnes ne disposant pas de voiture ou dont les ressources limitent les alternatives. En augmentant les tarifs du TEC via une tarification dynamique, dont on espère un jour avoir la teneur précise, vous allez en réalité faire peser le choix de vos décisions ou des décisions de l'OTW – sur qui vous aurez transféré votre responsabilité – sur les épaules les moins larges, soit sur ceux qui n'ont pas de voiture et qui n'ont pas d'autre choix que de prendre le bus. Monsieur le Ministre, vous allez dans la mauvaise direction.

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

M. Bruno Lefèbre (PS). – Merci à ma collègue d'avoir répliqué sur un certain nombre d'éléments pour lesquels j'avais également une réflexion. Je n'y reviendrai donc pas.

Chaque année, Monsieur le Ministre, je vous félicite pour l'une ou l'autre réalisation. Il y en a toujours au moins une pour laquelle je trouve que vous avez été particulièrement bon. Là, je vais revenir sur le plan Infrastructures, puisque, dans le cadre de ce plan que vous avez évoqué à plusieurs reprises, préalablement à vos explications, vous vous êtes plaint du fait que vos prédécesseurs vous ont laissé des factures à payer. Dans le cadre du plan Infrastructures, vous avez été particulièrement bon, puisque vous allez nous faire un plan Infrastructures 2027-2033. Avec les retards, on sera sans doute en 2034, voire 2035. Cela veut dire que votre successeur n'aura rien à dire pendant toute la mandature.

(Réactions de M. le Ministre Desquesnes)

Non, absolument pas. Vous allez utiliser complètement les budgets plan Infrastructures pour les cinq, six ou sept prochaines années, en fonction des retards potentiels. Ce sera alors vraiment cuit. Particulièrement sur ce point-là, il est curieux de nous

dire que votre prédécesseur vous a laissé des factures à payer, alors qu'il n'y aura même plus un centime à juger pour le prochain. Peut-être que, par chance, ce sera vous. Soit Georges-Louis Bouchez a raison et il gagnera les élections en 2029 soit, comme c'est le cas depuis 70 ans, Les Engagés sera le parti pivot dans une majorité wallonne. En tout cas, il y aura un souci sur cet aspect.

Au sujet du Plan d'investissement dans les voies hydrauliques, on a pris acte de votre engagement à nous fournir la liste des travaux, mais également des prévisions budgétaires annuelles globalisées en moyens d'action et en moyens de paiement.

Concernant le plan Ouvrages d'art, nous souhaiterions une vision des investissements à la fois du SPW MI et de la SOFICO, si vous le voulez bien.

Vous n'avez pas répondu à la question de la sous-évaluation évoquée par la Cour des comptes dans le cadre du RTE-T. Vous aviez ramené 25 millions, mais la Cour des comptes a rappelé qu'à son sens il manque aujourd'hui encore au moins 10 millions d'euros.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je l'avais fait dans le cadre de mon exposé initial, à savoir de dire qu'il y avait une clause de rendez-vous au sein du Gouvernement sur le RTE-T 2.1 et 2.2, en fonction des factures probables, moyennant l'état d'avancement des travaux. C'est ce que l'on a fait ici à l'ajustement, en remettant 10 millions et 20 millions, ou quelque chose comme cela. S'il y a d'autres éléments, on trouvera les solutions. L'idée est de coller au plus juste de la demande en termes de prévisions. Je ne peux pas inventer. La Cour des comptes dit que c'est insuffisant. Dont acte. Mais les éléments que j'ai apportés au Gouvernement mènent à ces chiffres.

M. Bruno Lefèbre (PS). – Comme la Cour des comptes a l'air sûre d'elle en vous disant qu'il manque à tout le moins 10 millions, c'était peut-être l'occasion de les rajouter tout de suite. Ceci dit, je compte sur vous.

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

M. Vincent Crampon (PS). – Monsieur le Ministre, en ce qui concerne le soutien aux secteurs impactés par la hausse du prix des carburants, on se réjouit que le prix du baril soit descendu à 80 dollars aujourd'hui. Cependant, soyons de bon compte : un tweet de Trump et il monte à 119 dollars dans la journée. Il faut pouvoir prévoir de soutenir les secteurs, c'est indispensable.

En ce qui concerne le racleage-pose, comme proposé, je vous questionnerai par écrit pour l'impact de la hausse des prix.

En ce qui concerne la diminution des recettes sur les excès de vitesse, les informations que nous avons reçues indiquent très clairement qu'il y a une augmentation des PV, et dès lors des recettes. Je vous propose d'inscrire précisément ce point à l'ordre du jour de votre prochain Comité de concertation afin d'avoir des chiffres précis et des réponses.

Si l'on suivait votre raisonnement, Monsieur le Ministre, pour une grande partie des secteurs, aucun Gouvernement ne serait jamais responsable de son budget puisque chaque exercice comporte des engagements hérités du passé. Très clairement, la réalité est que tous les gouvernements gèrent à la fois l'héritage reçu et les choix qu'ils posent eux-mêmes. Donc, vos choix.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci aux collègues pour le débat qui est intéressant. Merci, Monsieur le Ministre, pour la précision et les compléments d'information qui ne manqueront pas de venir, notamment par rapport au FISIR, même si c'est relativement compliqué d'avoir l'ensemble des informations à un temps T. Nous y reviendrons et nous serons attentifs à ces différents éléments.

Sur les fusions des communes, merci pour le rappel de l'incitant qui est toujours existant, 500 euros par habitant. Il y a peut-être une sensibilisation particulière à faire, puisque cela crée encore toujours beaucoup de questionnement. C'est normal puisque c'est quasi l'identité des différentes communes ; souvent, la petite qui serait fusionnée a des craintes par rapport au maintien de ses spécificités, sachant que nous sommes juste 50 ans après la précédente fusion des communes et que des réflexes de mentalités d'anciennes communes sont parfois encore bien présents. Néanmoins, cet enjeu pourrait être abordé de manière positive.

Mon allusion aux musiciens a piqué ; j'ai eu des retours. Chaque Gouvernement, par définition, doit assumer des choix qui ont été faits par le précédent. Mon allusion visait plus les choix du Plan de relance de la Wallonie qui, par définition, devait être limité dans le temps et devait être consacré à la relance. Or, on voit que beaucoup de dépenses de fonctionnement structurelles ont été financées par ce Plan de relance, qui devaient être ensuite assumées par le Gouvernement suivant.

M. Hazée a signalé qu'il était particulièrement désagréable d'avoir ce type de commentaire, mais je rappelle que, selon un article de presse, le ministre Henry accusait lui-même son prédécesseur, M. Di Antonio, d'avoir causé un trou dans la caisse de la SOFICO en lui donnant comme consigne d'engager

des travaux pour des budgets qui n'existaient pas, et ce, pour des motifs électoralistes. Je peux vous envoyer l'extrait de presse si vous le souhaitez. Je précise d'ailleurs que je ne l'avais pas conservé moi-même, mais bien M. Di Antonio, qui en a visiblement gardé un souvenir.

(Rires)

Voilà donc pour cet élément factuel et ces différents enjeux. Concernant le subside Collignon et la question qui se pose à cet égard, je ne doute pas que, au moment des débats sur les enjeux qui se sont présentés dans une précédente mandature, il a dû y avoir des réponses fortes aux crises qui y étaient liées et associées. Néanmoins, c'est peut-être tout l'enjeu qu'il y a aujourd'hui : comment, dès lors qu'une dépense est activée, devient-elle quasiment un acquis social engrangé pour l'éternité alors que, par définition, un plan de relance s'inscrit dans un temps limité ? Par contre, son emprunt, lui, est bien concret et il faut le rembourser sur des budgets plus contraints.

Les recettes, les dépenses et la manière dont on les constitue ou dont on les attribue sont tout l'enjeu de la politique et nous continuerons à débattre de ces sujets. Je vous remercie.

M. le Président. – M. Di Antonio ne souhaite pas répliquer ni faire allusion à son prédécesseur.

La parole est à M. Liradelfo.

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, au sujet des pouvoirs locaux, vous avez dit tout à l'heure que les communes étaient relativement en bonne santé, mais à quel prix ? Vous regardez les tableaux Excel, les comptabilités, et vous vous dites « C'est bien, maintenant, la trajectoire est bonne », mais en fait, derrière tout cela, il y a eu des coupes, des services et des emplois en moins. C'est ce que l'on disait tout à l'heure, les taxes augmentent. Vous avez l'air de dire que les taxes augmentent simplement en début de législature pour faire passer la pilule à ce moment-là, mais c'est faux. Il y a une explosion de taxes, notamment de nouvelles taxes, comme les taxes Bouchez – je dis cela pour faire plaisir à M. Bastin, qui m'a rappelé que ces taxes portent ce nom parce que Georges-Louis Bouchez fanfaronnait en disant qu'il n'y aurait pas de nouvelles taxes en Wallonie –, mais aussi une augmentation et même une flambée des taxes existantes. Bien souvent, ce ne sont pas que des taxes, mais aussi des redevances et des frais administratifs qui ont explosé dans toutes les communes. Le nier, c'est nier la réalité. Or, c'est lié à la politique de ce Gouvernement.

Vous dites que la Wallonie n'est pas un Mister Cash, mais il faut retourner le problème dans l'autre sens. Les communes ne sont pas le Mister Cash de la Wallonie ou la variable d'ajustement, et encore moins les citoyens. Pourtant, aujourd'hui, vous faites porter le poids de vos

mesures sur les communes et, donc, sur les citoyens. Quel dommage que MM. Dispa et Antoine ne soient pas présents ici, car, eux, ils posaient des questions et ils disaient qu'il y avait un problème structurel de financement des communes. Ils ne disaient pas, comme vous le dites aujourd'hui, que les communes ont triché. C'est un peu court ! Bien entendu, certaines communes ont été mal gérées, on ne le nie pas, mais ne pas reconnaître qu'il y a un problème structurel, c'est faux. D'ailleurs, M. Antoine et M. Dispa ont été très actifs pendant la dernière législature pour, justement, pointer ce problème structurel. Or, aujourd'hui, il n'y a toujours pas de réponse.

Oui, il y a un P qui est parti aux provinces. Les communes sont contentes. Mais pour la suite, que va-t-il se passer ? Vous avez dit : « J'ai rencontré le ministre Quintin et je lui ai dit qu'ils doivent payer ce qu'ils doivent. » Qu'a-t-il répondu ? Cela m'intéresse d'avoir sa réponse. Le Fédéral va-t-il enfin accepter de payer son addition ? M. Quintin a-t-il dit que le Gouvernement allait prendre à sa charge ce qu'il doit et enfin payer l'addition, parce que les communes sont en train de souffrir et qu'il prend des mesures qui alourdissent la charge sur les communes ?

Concernant l'OTW, vous dites qu'il est indépendant et qu'il y a un conseil d'administration. OK, mais il y a un conseil d'administration avec vos partis politiques représentés. Ils vont évidemment appliquer les mesures que ce Gouvernement leur impose. Là où je trouve qu'il y a une hypocrisie, c'est que vous dites qu'ils ont la pleine autonomie, oui mais dans le cadre que vous leur laissez. Or, dans celui-ci, cela va finir par une augmentation du ticket. Qui va payer en bout de course ? Tout d'abord, celles et ceux qui n'ont pas d'autre choix que de prendre les transports en commun, faute de moyens par exemple, mais aussi toutes celles et tous ceux qui voudraient prendre les transports en commun pour délaisser la voiture. Ici, on est en train de faire l'inverse de ce qu'il faudrait. En augmentant le ticket, on est en train de décourager toutes les personnes qui pourraient prendre les transports en commun. Cela va à contresens de ce qu'il faudrait faire.

Évidemment, on se réjouit de l'existence d'un accord, en premier lieu pour les peuples qui sont bombardés, mais en effet, en ce qui concerne le prix des carburants et l'énergie, on n'est pas à l'abri. Ce n'est pas encore fini et l'on n'a pas encore vu le bout de cette crise. Je veux quand même rappeler que vos Gouvernements n'ont pris aucune mesure pour aider les ménages – aucune –, ni le Fédéral ni le régional ! On peut espérer que Trump ne tweete pas. J'espère que l'on n'est pas suspendu à un simple tweet, mais la réalité est celle-là. On ne voit que le début. En plus, on ne prend aucune mesure concernant le carburant qui augmente, comme une diminution ou une gratuité des transports en commun pendant la crise. Celle-ci n'est pas finie ! Vous allez à contresens. Tant dans les communes qu'en ce qui

concerne les transports en commun, vous refilez l'addition aux citoyens.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour le caractère tout à fait complet de vos réponses aux différentes questions. Je vous rejoins dans votre analyse quand vous dites qu'il faut aussi penser à la réduction des coûts. Dans les pouvoirs locaux aussi, on peut parfois regarder comment, dans les budgets, il y a moyen de les diminuer, soit par des mesures transcommunales, soit par des priorisations de projets. Sur ce point, je vous rejoins.

Lorsque je vous parlais de voiries, j'ai très bien compris qu'il n'y avait pas une solution miracle. J'ai très bien compris aussi, et je l'ai d'ailleurs souligné dans mon intervention, que le FERI était une très bonne chose. Je ne remets absolument pas cela en cause. J'alerte juste sur le long terme par rapport à des communes rurales où l'équation est impossible. Si l'on veut investir dans des voiries communales et avoir des budgets en équilibre, cela reste très compliqué. Par contre, on va laisser les voiries s'abîmer pour le futur.

Je n'ai pas dit que vous aviez la solution. Pas du tout. Je réfléchis avec vous et avec les autres parlementaires parce que j'ai, par exemple, dans ma commune, pour augmenter le nombre de places dans les crèches, fait un partenariat public-privé. Il y a peut-être moyen de trouver des solutions, mais on doit se réinventer un peu. On ne doit pas toujours dire que l'on est subsidié, que l'argent vient du public et que l'on organise les choses comme cela. Je voulais partager la réflexion avec vous et, dans un même temps, alerter.

Je vais répondre à mes collègues sur l'impôt des communes. J'ai été revoir un peu les chiffres dans des questions écrites qui ont été déposées. En 2026, il y a 25 communes qui ont augmenté l'IPP et quatre qui ont augmenté le précompte immobilier. En 2020, même tendance. En 2014, il y en avait 33 qui avaient augmenté l'IPP.

Par exemple, dans ma commune, j'ai augmenté l'impôt il y a trois ans, mais c'était juste pour combler l'index, par rapport aux salaires, par rapport aux charges que l'on organise. Je voulais juste rétablir la vérité. Vous avez d'ailleurs répondu à une question écrite avec ces chiffres. Ce n'est donc pas, en 2026, une augmentation fulgurante par rapport aux années précédentes. Je tiens à remettre cette info ici.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, sur l'interprétation de ma question sur le Fonds de sécurité, on va bien dans le même sens. Le retour sur investissement, dans mon esprit, c'est bien de mesurer

l'efficacité de ces travaux, ces rétrécissements qui sont mis à différents endroits sur le territoire wallon, pour diminuer le nombre de blessés et de tués, pas pour générer un nouveau budget. J'espère que, à terme, le budget sera à zéro, quand il n'y aura plus de tués sur les routes. C'est la victoire que l'on vous souhaite.

Pour la petite anecdote et en clin d'œil aux pouvoirs locaux, on vous accuse un peu d'être le bourreau des communes et que vous augmentez la taxation sur les communes.

(Réactions dans l'assemblée)

Cela me paraît totalement injustifié. Je vais prendre l'exemple d'une commune au hasard. Je viens de regarder et j'ai vu que, hier, au conseil communal de la Commune d'Étalle, le compte 2025 présente 1,5 million d'euros de boni sur un budget de 15 millions d'euros. C'est magnifique. Je ne pense dès lors pas que l'augmentation de l'impôt soit due aux politiques de M. Desquesnes.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je veux d'abord remercier le ministre, de manière générale, sur le financement des plans d'investissement pour avoir amené un peu de nuance par rapport aux financements, par nature, pluriannuels de plans d'investissement, avec, forcément, puisque la loi l'établit ainsi, une dissociation des crédits entre les crédits d'engagement et les crédits de liquidation et également sous l'existence d'aléas. Cela peut couler de source, mais, quand on entend certains discours, ce n'était pas le cas. Merci donc de redonner un peu de nuance en la matière. Il est clair qu'il faut un monitoring. Il faut également un regard sur l'encours. Entre parenthèse, j'observe au passage que vos crédits d'engagement sont 330 millions d'euros au-dessus de vos crédits de liquidation. C'est une information à la volée.

Pour ce qui concerne le plan « Infrastructures et mobilité pour tous », le PIMPT, en cours, vous avez évoqué une dérive par rapport aux estimations initiales. Je peux encore préciser à cet égard que les estimations initiales ne datent pas de 2020. Elles datent, pour l'essentiel, pour un grand nombre de projets, de 2019. Le prédécesseur que M. Bastin évoquait a fait très fort : il a porté au Gouvernement un plan Infrastructures le 11 avril 2019, soit quelques semaines avant les élections, qui engageait l'ensemble de la législature. Champion du monde ! Certes, c'était le successeur de M. Prévot ou de M. Antoine – on peut regarder les choses de différentes façons –, c'était quand même pas mal. Il l'a fait sans aucuns crédits de liquidation et même peut-être sans crédits d'engagement.

Je reviens aux questions qui suivaient pour ce qui concerne le plan Infrastructures que nous avons devant nous ou que vous avez devant vous. Je comprends tout à fait que vous ne puissiez pas nous informer de son

contenu dès le moment où il dépend du Gouvernement. C'est un point clair. Par contre, j'espérais quand même en savoir un peu plus sur l'agenda, sur les critères en termes de méthode et sur le cadre budgétaire. Là-dessus, notre besace reste vide. Ne parlons pas des informations sur la prise en compte des modes actifs, puisque la réponse est à la lumière de la politique : cela ne compte plus.

J'en viens alors à l'OTW. Je vous remercie pour les éléments de réponse sur les investissements, ainsi que pour les éléments de réponse qui concerne le FISIR, par rapport à la programmation qui a été faite après le conclave. Par contre, pour ce qui concerne les tarifs, nous ne serons pas d'accord. Vous décidez que les moyens doivent être affectés sur d'autres enjeux et vous décidez que les usagers peuvent payer plus, peuvent payer beaucoup plus ou peuvent payer beaucoup, beaucoup plus. Nous verrons ce que vous déciderez ou de ce que vous déciderez par procuration avec le décret « Ponce Pilate », amenant le conseil d'administration à devoir assumer lui-même l'étai dans lequel vous le mettez. Je précise au passage que vous avez évoqué une interpellation, mais, malheureusement, nous ne pourrions pas nous joindre, puisque ce sont des questions qui seront posées tout à l'heure. Peu importe, nous y reviendrons plus tard.

En matière d'aménagement du territoire, un travail est en cours au niveau des schémas. On en avait parlé lors du débat à l'initial et à travers d'autres échanges parlementaires. Ce qui compte, c'est que ces schémas soient mis en œuvre et qu'ils ne constituent pas des études qui prennent la poussière dans les armoires des cabinets.

Il en va de même avec l'étude de vulnérabilité. Il s'agit d'une somme de connaissances extraordinaires, qui a d'ailleurs été saluée et mise en exergue par le ministre-président hier encore. Elle doit nous conduire à l'action sur beaucoup de points. On parle des inondations, mais cela vaut également pour les sécheresses ou les canicules.

Concernant la hausse des impôts relatifs aux pouvoirs locaux, je crains que vous ne regardiez la situation qu'avec un seul thermomètre, celui des additionnels IPP ou au précompte immobilier. Si je prends la Ville de Namur – pour prendre une ville que vous connaissez bien et une majorité que vous connaissez bien –, 80 règlements-taxes et redevances ont été augmentés cette année ! Certes, la majorité n'a pas touché ni au précompte ni à l'IPP, parce que c'est un impôt qui prend en compte la capacité contributive des gens. Par contre, faire payer plus cher des tarifs qui sont les mêmes pour les uns et les unes, on sait faire à Namur. Il en va de même pour couper dans les services. Se rend-on compte que ce sont les plaines de vacances qui ont été supprimées cette année ? Cette suppression laisse 1 300 enfants et leurs parents sur le carreau. Je

peux vous rassurer, cela ne concerne probablement pas les enfants les plus favorisés.

En matière de vote électronique, j'ai bien noté que le budget ajusté ne porte pas de dépenses à ce sujet. Je ne vous interrogeais toutefois pas sur ce point. Je veux simplement redire – et je reviendrai encore sur ce point, parce que la légèreté avec laquelle la réponse est donnée n'est vraiment pas appropriée – qu'il n'y a pas d'information sur le coût et sur le surcoût. Je n'imagine pas que le Gouvernement, malgré tous les reproches que je peux lui adresser, décide de s'avancer, en janvier prochain, dans le vote électronique et décide de valider un protocole d'accord au printemps à ce sujet sans avoir une estimation budgétaire de la dépense qu'il s'apprête à faire. Je suis désolé, mais qu'il n'y ait pas d'élément de réponse sur ce point, cela ne va pas.

Pour le reste – je ne vais pas épiloguer –, il y a bien des visions différentes et des choix que nous contestons. Nous poursuivrons ce débat en séance plénière, mais ce sont des choix. Dans la majorité, on a parfois le lot – on l'a moins entendu ici, je dois bien le dire – d'un discours autour de la fatalité et de l'absence d'alternative. Non : vous faites des choix, mais d'autres choix sont possibles, et nous continuerons à les porter.

M. le Président. – Je n'ai pas relevé de nouvelles questions pour M. le Ministre auxquelles il n'aurait pas répondu directement. Nous sommes censés, à présent, travailler sur le dispositif des recettes en fonction des domaines fonctionnels. Il est 12 heures 48.

Avez-vous beaucoup de questions à ce sujet ?

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – À un moment, il faut sans doute s'arrêter, Monsieur le Président. Par ailleurs – cela ne concerne peut-être que moi ici et, le cas échéant, je vous prie de m'en excuser –, une délégation syndicale a prévu de rencontrer les chefs de groupe à 13 heures. Je pensais que les choses étaient organisées pour prendre en compte la pause habituelle de 12 heures.

M. le Président. – Je n'ai pas été informé par les chefs de groupe de cette réunion. S'il en est ainsi, je vous propose que l'on suspende nos travaux maintenant et que nous les reprenions sur les recettes et les dépenses, et puis sur les différentes divisions organiques et la note de genre à 14 heures. Ensuite, nous passerons aux questions et interpellations. C'est un après-midi assez chargé qui nous attend encore.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 12 heures 49 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 5 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

PROJETS ET PROPOSITIONS

(Suite)

**Projet de décret
contenant le premier ajustement du budget
général des dépenses de la Région wallonne
pour l'année budgétaire 2026
(Doc. 591 (2025-2026) N° 1)**

**Exposé particulier afférent aux compétences du
ministre du Territoire, des Infrastructures, de la
Mobilité et des Pouvoirs locaux
(Doc. 590 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis)
et (Doc. 591 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3
et 3bis)**

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'impact de la diminution des subsides sur
les brevets vélo pour les enfants »**

*Discussion générale
(Suite)*

M. le Président. – Nous en étions arrivés à l'examen du dispositif des recettes, à l'annexe n° 3, en page 4. Après, je passerai sur les domaines fonctionnels des recettes.

Sur les recettes, de manière générale, y a-t-il des remarques ?

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – On avait des questions, mon collègue Bruno Lefèbvre et moi-même, pour cette partie relative aux recettes. Pour ma part, j'avais une première question sur la TMC.

Monsieur le Ministre, le 1^{er} juillet 2025, la réforme du ministre Henry de la TMC...

M. le Président. – Je me permets de vous couper. Je répète ce que j'ai dit et, si je n'ai pas été assez clair, je vais essayer de l'être davantage. Je viens de débiter le chapitre sur les recettes et j'ai dit que l'on allait ensuite passer à chaque domaine fonctionnel. Je vous ai demandé si, sur l'aspect « Recettes » de manière générale, vous aviez une question. Maintenant, si vous préférez faire l'entièreté des questions relatives aux

recettes, qui vont toucher chacun des domaines fonctionnels, pas de problème. C'est comme cela, normalement, que c'était prévu.

Mme Mélissa Hanus (PS). – On aura ensuite des questions précises par domaine fonctionnel, mais, ici, on a des questions d'ordre général sur les recettes. Notre intervention est prévue dans ce cadre-là.

Monsieur le Ministre, le 1^{er} juillet 2025, la réforme Henry de la TMC, modifiée par votre réforme, est entrée en vigueur. Parmi les nouveautés de cette dernière se trouvait une réduction pour les familles monoparentales. Cette mesure entrait en vigueur au 1^{er} janvier 2026. Vous budgétiez à l'époque un coût de 2 500 000 euros pour l'année 2026.

Avez-vous déjà une estimation du nombre de demandes sur le premier trimestre ? Pouvez-vous nous indiquer à quel pourcentage cela correspond par rapport au total de TMC versé ? Quel est le coût actuel de cette mesure pour 2026 ?

Mon collègue Bruno Lefèbre va également intervenir sur des éléments relatifs aux recettes.

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

M. Bruno Lefèbre (PS). – Monsieur le Ministre, j'ai une question sur la vignette autoroutière. Nous avons pu exprimer notre soutien potentiel à cette réforme, à la double condition de sa neutralité budgétaire pour les automobilistes et de sa conformité au droit européen.

Comme je l'ai indiqué en préambule, il y aurait unanimité des Gouvernements à avancer dans ce dossier. Quelles sont les modalités qui restent encore à négocier ? Une clé de répartition entre les trois Régions a-t-elle été fixée ? En profiterez-vous pour rééquilibrer, au profit de la Wallonie, la fiscalité sur les véhicules de leasing ? Avez-vous avancé dans des discussions avec les autorités européennes au sujet de la conformité juridique d'une vignette belge avec compensation pour les automobilistes belges, dans un cadre global avec le droit européen ? Le cas échéant, si accord intrabelge il y a et si les autorités européennes sont d'accord avec le modèle proposé, quelles seront les étapes politiques et administratives à franchir pour l'entrée en vigueur en 2027 ?

Par ailleurs, pouvez-vous faire le point sur le dossier du leasing automobile et sur le manque à gagner qu'il représente aujourd'hui pour notre Région ? Le Gouvernement dispose-t-il d'une actualisation des estimations réalisées en 2022 ? Combien de véhicules de leasing utilisés par des résidents wallons sont aujourd'hui identifiés par l'administration wallonne ? L'estimation de 92 889 véhicules est-elle toujours pertinente ?

Maintenant que la Région bruxelloise dispose d'un Gouvernement de plein exercice, comment avez-vous relancé les discussions interrégionales ? Comptez-vous relancer officiellement vos homologues bruxellois et flamands afin d'aboutir à un accord de coopération, en permettant une répartition plus juste des recettes issues de la fiscalité automobile liée au leasing ? Le Gouvernement wallon a-t-il déjà inscrit ce dossier à l'ordre du jour d'une concertation interrégionale ou d'un Comité de concertation ? Dans la négative, compte-t-il le faire prochainement ?

Ce dossier a-t-il été lié aux discussions sur la vignette automobile ? À défaut d'accords de coopération, quelles autres pistes étudiez-vous afin de réduire ce manque à gagner pour la Wallonie et éviter que les recettes fiscales liées à des véhicules utilisés en Wallonie continuent à bénéficier principalement aux autres Régions ?

M. le Président. – Il n'y a pas d'autres questions générales sur les recettes.

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, pour ce qui concerne la réduction sur la taxe de mise en circulation pour les familles monoparentales, c'est effectivement, Madame Hanus, une vraie avancée sociale en la matière que j'ai portée. Je suis content d'avoir implémenté 250 euros pour ces familles monoparentales à partir du 1^{er} juillet 2026. En effet, puisque la réforme de la TMC est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2025, une année était nécessaire pour adapter et rendre automatique le lien avec la base de données de l'AViQ, car c'est lié au supplément « Familles monoparentales » de l'AViQ. Ici, dans les projections initiales de l'administration à l'initial 2026, le mécanisme était bien inclus. L'ajustement tient compte des paramètres nouveaux qui sont parvenus aux mois de mars et avril sur ce qui avait été perçu sur les six premiers mois de la réforme de 2025.

Je ne peux pas vous dire aujourd'hui que c'est inclus dans la prévision ni quel est le montant qui sera dû. On le verra plutôt à l'autopsie que maintenant. C'est logique. Par ailleurs, je suis un petit peu embêté, Monsieur le Président, par rapport aux questions de M. Lefèbre. Elles sont typiquement les questions orales qu'il me pose dans le courant de l'après-midi ou on joint les questions orales et je lis mes réponses pour ne pas faire deux fois la même chose. Je n'ai pas de difficultés à répondre à ces questions, mais elles collent à deux questions que vous m'avez adressées – sur les véhicules de leasing et la vignette.

M. le Président. – Il n'y a pas eu de demande de les joindre au débat budgétaire. Ce sera pour les questions orales.

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Pour répondre à M. le Ministre, si de premières informations ont été données par l'AViQ, j'imagine que cela donnera un indicateur pour la suite. On n'hésitera pas à revenir encore vers vous dans l'année+1, pour avoir une vraie image de l'impact budgétaire de cette mesure pour les familles monoparentales. C'est une réduction évidemment importante.

M. le Président. – Je vous propose de passer aux domaines fonctionnels.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur le DF 901.006 « Taxe de circulation sur les véhicules automobiles ».

Personne. Merci.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur le DF 901.007 « Taxe de mise en circulation » ?

Personne. Merci.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur le DF 901.293 « Recettes d'autres secteurs que l'administration publique en matière de travaux routiers et hydrauliques » ?

Personne. Merci.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur le DF 901.291 « Recettes en matière de travaux routiers et hydrauliques » ?

Personne. Merci.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur le DF 912.006 « Perceptions immédiates, transactions et amendes liées aux infractions à la réglementation de la sécurité routière qui relève de la compétence des régions » ?

Personne. Merci.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur le DF 901.157 « Transferts de revenus des entreprises – Amendes transactionnelles CoDT aux entreprises » ?

Personne. Merci.

Vous n'avez plus de remarques non plus du côté PTB ?

Je vous propose de passer à l'examen des dépenses. Le dispositif des dépenses se trouve à l'annexe 3, page 13. Sur les dispositions générales, article 3, article 4, article 6, article 10 ? Personne. Merci. Sur les organismes, il n'y a que l'article 16. Des questions ou des remarques ? Personne. Merci. Je vous propose de passer aux divisions organiques, les DO. Tout d'abord, la division organique 14 « Mobilité et Infrastructures ».

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je suis au programme 14.045 « Transport urbain, interurbain et scolaire ». On constate qu'il n'y a que très peu d'évolutions dans ce programme entre l'initial et l'ajusté. Comme je l'ai fait lors de l'examen de l'initial 2026, je voudrais quand même m'attarder sur les DF 045.046 et 045.047 relatifs aux financements additionnels ferroviaires avec la SNCB et Infrabel. En effet, à travers ces DF, il était surtout question de travaux dans les gares de la province de Luxembourg. Or, cela fait déjà maintenant deux ans que ces crédits sont inscrits dans vos budgets sans jamais bouger. Y a-t-il eu des évolutions dans ce dossier ? Y a-t-il une volonté de la SNCB et d'Infrabel de procéder à ces travaux ?

Je voudrais également revenir sur le solde SEC de l'OTW. Qu'en est-il ? A-t-il été modifié par rapport à l'initial, et si oui, pour quelle raison ? Quels sont les objectifs fixés par le Gouvernement en la matière ? Dispose-t-on des chiffres consolidés du solde SEC de l'OTW au 31 décembre 2025 ?

M. le Président. – Quelqu'un demande-t-il la parole sur les programmes 14.045 « Transport urbain, interurbain et scolaire », le 14.049 « Réseau routier, autoroutier et voies hydrauliques – Construction et entretien du réseau » ou sur le 14.050 « Fonds budgétaire : Fonds des infrastructures, de la sécurité et des inspections routières (FISIR) » ?

Je vous propose de commencer par le programme 14.045 « Transport urbain, interurbain et scolaire ».

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Concernant le cofinancement SNCB-Infrabel, j'imagine que vous ciblez les enjeux du passage sous voie Marloie-Marbehan ainsi que la gare d'Arlon. Les contacts avec Infrabel et la SNCB sont en cours. Selon les informations provenant du SPF Mobilité, il faudrait revoir l'accord de coopération pour l'ajuster à la réalité des chiffres sur ces projets. Un processus de modification de cet accord de coopération est donc aujourd'hui « à charge » du SPF Mobilité, la proposition devant venir de ce dernier. Les montants et les projets sont toujours confirmés. Il s'agit bien d'ajuster l'accord de coopération de 2018 – ou de 2014, je ne sais plus la date. Il y a un peu d'eau qui a coulé sous les ponts. Le SPF Mobilité dit que, pour l'exécuter, il faut le modifier. Par ailleurs, les travaux préparatoires de chantier relèvent de la responsabilité de la SNCB et d'Infrabel. En Région wallonne, nous sommes juste les cofinanceurs. Les projets sont toujours bien inscrits, pour que ce soit bien clair et bien net.

(Réaction de Mme Hanus)

Pour le SEC de l'OTW, j'ai répondu à la question de M. Hazée tout à l'heure en expliquant que le solde avait été adapté à la prévision du rythme d'investissement, puisque c'est la seule variable sur laquelle il y a un impact.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Pour ce solde, a-t-on une idée du montant auquel il s'élève désormais ?

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. – La réponse vous sera transmise sous peu.

M. le Président. – Sur le programme 14.045 « Transport urbain, interurbain et scolaire », avez-vous d'autres éléments ?

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, j'entends vos réponses en ce qui concerne les gares et les travaux qui doivent être effectués dans les gares de la province de Luxembourg. Vous me dites que, selon le SPF Mobilité, il serait nécessaire de réajuster les chiffres par rapport aux projets initialement prévus, et potentiellement, de revoir l'accord de coopération en la matière. Je suis tout de même étonnée que ce constat arrive maintenant, alors que, lorsque je vous avais interrogé à ce sujet – et à l'époque vous étiez même agacé que je revienne sans cesse sur le sujet –, vous aviez terminé la discussion en affirmant : « Les travaux seront faits sous cette législature ». C'est ce que vous avez dit. C'est ainsi que l'on avait clôturé la discussion.

Permettez-moi de rappeler les craintes que j'avais déjà émises à l'époque sur le fait que, dans les faits, l'on est en train de repousser le calendrier de ces travaux. Vous êtes en train de confirmer que, en réalité, ils ne seront pas terminés sous cette législature, loin de là. On est en train de reporter le travail à effectuer. Je me demande pourquoi c'est aujourd'hui que l'on s'interroge sur une réadaptation des chiffres. Pourquoi cette interrogation n'a-t-elle pas eu lieu lors du budget précédent ou de celui l'ayant encore précédé ? Alors que je demandais des garanties claires sur ces informations, je suis plus que déçue.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je ne peux pas suivre l'interprétation que vous faites de mes propos, Madame la Députée.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Vous avez dit que ce serait fait. On peut retrouver la réunion de la commission sans problème.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Vous interprétez mal ce que j'ai dit. Je dis ici, premièrement, que les montants sont confirmés ; deuxièmement, qu'il y a une adaptation technique demandée par le SPF Mobilité. Je ne suis pas le SPF Mobilité, je n'ai pas la tutelle sur celui-ci, et ce n'est pas moi qui ai signé l'accord de coopération de 2014 ou de 2018. C'est l'information que nous avons reçue, d'une manière relativement récente, de la part du SPF Mobilité.

Qui est le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre, en l'occurrence du dossier ? SNCB et Infrabel. Ce n'est pas la Région wallonne ni le ministre régional de la Mobilité.

Le calendrier de réalisation des travaux est celui de la SNCB et d'Infrabel. Je rappelle que les chemins de fer ne sont pas une compétence régionale. Il y a un accord pour cofinancer. Nous devons veiller à ce que les projets retenus soient réalisés. C'est le cas aujourd'hui. Vous avez cité trois DF, parce qu'il y a trois types de cofinancement et vous n'en évoquez qu'un seul. Sur l'axe 3, il y a d'autres travaux en cours aujourd'hui, qui sont également cofinancés par la Région. Il y a même des ajustements sur ces éléments.

Le délai et le timing de mise en œuvre des travaux Infrabel, SNCB, sur les gares de Marloie, de Marbehan et d'Arlon, ce n'est pas la Région wallonne ni le ministre Desquesnes qui en ont la maîtrise. Ces travaux sont conditionnés et également à la disponibilité sur la voie pour faire en sorte que l'axe 3 reste praticable en tout temps.

Je ne suis pas le CEO d'Infrabel ou de la SNCB, je ne suis pas le ministre fédéral de la Mobilité. Par contre, je suis le ministre régional qui doit veiller à ce que les projets soient exécutés ; c'est ce que je fais. Je vous explique simplement ici qu'il faut modifier l'accord de coopération.

Vous dites que les travaux ne seront pas terminés tout de suite. Je n'ai jamais dit cela. Je dis simplement que ce n'est pas la Région wallonne qui fait les travaux ; elle les cofinance. Il faut être clair, il ne faut pas inventer autre chose.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je ne suis pas non plus d'accord avec l'interprétation que vous faites de mes propos ici. Je vous le dis, vous vous étiez engagé à ce que ces travaux soient terminés pour mettre fin à la discussion. Pas de problème, on retrouvera les propos sans aucun problème.

Dire que vous n'êtes pas ministre fédéral de la Mobilité, c'est un fait nouveau de cet après-midi, sans doute. Non. Vous êtes ministre wallon de la Mobilité. Votre parti des Engagés et le parti de votre partenaire, le MR, sont aussi aux responsabilités fédérales. Manifestement, un peu de coordination dans ce type de dossier serait éminemment nécessaire.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – J'ai une réponse pour le solde SEC. Il était à l'initial de -166 millions d'euros, il remonte à -79 millions d'euros.

M. le Président. – Sur le programme 014.049 « Réseau routier, autoroutier et voies hydrauliques – Construction et entretien du réseau », y a-t-il des remarques ?

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, il y a 15 jours, nous avons eu les auditions sur la sécurité des cabines électriques. À ce sujet, plusieurs questions d'ordre budgétaire se posent. Premièrement, à travers quel DF retrouve-t-on le financement de ces infrastructures ? S'agit-il du 049.059 ou du 049.050, voire d'un autre ?

Quel est le montant prévu en 2026 pour ces travaux ? Pour les exercices 2027 et 2028, vous vous êtes engagé devant cette Commission à trouver 75 millions d'euros nécessaires. De quels montants disposez-vous aujourd'hui dans cette base budgétaire ? Le cas échéant, avez-vous déjà un accord de gouvernement pour un préciput ?

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Sur le DF 049.052, dans le tableau récapitulatif de la page 26, on constate une hausse des moyens de paiement de 10 millions d'euros. On passerait de 15 millions à 25 millions d'euros. Quand on regarde le tableau de l'initial, on constate que, pour le DF 049.052, les moyens de paiement étaient à zéro et non à 15 millions. Comment l'expliquez-vous ? Y a-t-il eu une réallocation en cours d'année ? Le cas échéant, au départ de quel DF ?

J'ai une autre question sur le budget de la SOFICO, afin d'être cohérent et d'évoquer les travaux publics en une fois. À la page 145 de votre exposé, on constate une diminution de 46 764 000 euros pour la réalisation des projets géolocalisés du PIMPT. Confirmez-vous que les dossiers concernés ont été dûment instruits et qu'ils sont mis en attente ? Le cas échéant, l'argument d'un manque de capacité du SPW MI ne tient plus. Les projets existent, sont instruits et attribués. Ce qui fait défaut aujourd'hui, ce n'est pas la capacité

opérationnelle, mais bien la décision de les financer et de les lancer.

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 Crampont, concernant les cabines électriques, comme l'a très justement expliqué le directeur général du SPW MI, je rappelle que les budgets existent à la fois dans le cadre du budget classique de l'aide du SPW de la SOFICO, mais également dans le plan « Infrastructures et mobilité pour tous ». Il couvre intégralement ce qui a été présenté, aidant les chantiers en cours, qu'il s'agisse de dépenses d'entretien de base, de remplacement ou de dépenses liées à de nouvelles installations. Tout cela est aujourd'hui dans le budget 2026, dispatché essentiellement dans les lignes sur l'électromécanique, mais également sur d'autres éléments, quelquefois des connexes d'investissement.

Pour ce qui concerne 2027 à 2029, je vous donne rendez-vous au moment du plan Infra.

En ce qui concerne le programme 14.09 « Financement complémentaire des programmes RTE-T », il y a effectivement eu une réallocation ou un arrêté de réallocation, transmis au président du Parlement de Wallonie. Vous pourrez retrouver le mouvement.

M. le Président. – Quelqu'un demande-t-il la parole sur le programme 14.050 « Fonds budgétaire : Fonds des infrastructures, de la sécurité et des inspections routières (FISIR) »

Personne. Merci.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur la division organique 17 « Pouvoirs locaux, action sociale et santé », programme 17.091 « Affaires intérieures » ?

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, malheureusement, nous n'avons pas eu beaucoup d'éléments de réponse ce matin sur les compensations du plan Marshall aux communes. Nous voulions précisément savoir quelle était la solution pérenne sur le long terme pour 2027. Quelles pistes se dégagent selon le Gouvernement ? Dans quelles conditions ? Faudra-t-il y attendre de nouvelles économies sur les communes ? Vous avez donné quelques éléments d'information, mais sur la vision à long terme, il nous manque un peu d'éléments. Si vous avez des éléments complémentaires à ce que vous nous avez dit ce matin, nous sommes tout à fait curieux de les connaître.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, vous m’interrogez sur le budget 2027. Nous sommes ici dans l’ajustement du budget 2026. Vous me demandez de lire dans le marc de café. Vous me demandez de dire ce qui va être décidé en 2027 ou pour 2027, alors que nous sommes à l’ajustement 2026.

J’ai dit deux choses très claires tantôt. Les communes auront l’information pour réaliser leur budget, et je rappelle que les communes doivent déposer leurs premières esquisses budgétaires, je pense pour le 1^{er} ou le 15 octobre. De plus, je rappelle qu’il y a un communiqué de presse du Gouvernement sur le sujet qui met des balises claires. Vous demandez quelle est la vision vers laquelle nous voulons aller ; je vous renvoie à ce communiqué de presse.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, lorsqu’on aborde des points de l’ajustement qui peuvent avoir un intérêt pour la discussion, pour des projets qui peuvent avoir un impact sur le long terme, c’est dommage de ne pas avoir d’éléments de réponse et de vous référer à un communiqué de presse. C’est un peu rudimentaire pour une discussion parlementaire en Commission des pouvoirs locaux. Vous pouvez tout simplement me dire aussi que la réflexion est en cours, et que vous reviendrez vers moi plus tard, il n’y a pas de problème. Ici, c’est un peu dommage de ne pas avancer de manière plus claire sur ce dossier, étant donné que le flou reste de mise pour les communes concernées.

M. le Président. – Monsieur Hazée, nous allons revenir sur la division organique 14 « Mobilité et infrastructures ».

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Sur la DO 17 « Pouvoirs locaux, action sociale et santé », la question que je voulais poser a été posée, donc je lirai la réponse dans le compte rendu, mais j’ai cru comprendre qu’il n’y en avait pas.

M. le Président. – Comme les chefs de groupe ont exceptionnellement dû s’absenter pour une réunion avec les manifestants ou leurs représentants, Monsieur Hazée, vous aviez effectivement une question orale qui était jointe à la DO 14 « Mobilité et infrastructures », mais vous nous dites que vous avez aussi d’autres questions.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je vous remercie pour cette souplesse, Monsieur le Président. Je l’apprécie. J’ai un nombre de questions très réduit, donc vous verrez que je n’exagérerai pas par rapport à la flexibilité qui est suggérée.

J’avais trois questions sur la DO 14. Je pose la question maintenant, mais vous pouvez y répondre après l’ensemble des DO si vous préférez. Une remarque générale sur les DO. Les tableaux qui n’ont pas été modifiés à l’ajustement, lorsque les programmes restent avec des montants constants, ne sont pas transmis dans le cahier, ce qui limite la visibilité sur les réallocations. Je voulais formuler la remarque au passage. C’est sans doute un point qui peut être amélioré à l’avenir, voire même faire l’objet d’une information écrite circonstanciée.

Pour ce qui concerne la DO 14, j’aimerais revenir sur le montant que le ministre a évoqué dans son exposé relatif à la SOFICO. Il y a donc un meilleur outil de mesure permettant d’avoir une meilleure appréciation de la créance à honorer. Cela reste surprenant, parce que j’avais retenu depuis longtemps qu’il y avait une logique de comptage qui donnait lieu à un nombre de passages et à un tarif fixé conduisant à une facture. Que peut-on mieux calculer ? Il y a sans doute un élément dans le raisonnement qui m’échappe. Il est certainement rigoureux, mais je pose au moins la question par curiosité.

On est à la dernière tranche de la convention de commissionnement, comme vous l’avez exposé. Si ce montant résulte de la convention qui date du dernier siècle, je suis surpris qu’il n’ait pas été prévu à l’initial. Est-ce une distraction ou y avait-il des paramètres dans le calcul qui dépendent de circonstances qui n’étaient pas fixées ? Cela reste étonnant, même si le fait que cet emprunt habillé prenne fin cette année constitue une bonne nouvelle.

Enfin, j’aimerais vous interroger sur les montants des totaux de la DO 14, puisque le montant qui est mentionné pour l’initial n’est pas le montant qui était mentionné dans le budget à l’initial.

(Réaction d’un intervenant)

Cela a été évoqué ? Alors, je n’en parle pas et je lirai le compte rendu.

M. le Président. – Monsieur Hazée, vous pouvez coupler à votre intervention votre question orale, puisqu’elle porte également sur la DO 14. Je vais toutefois, pendant que vous cherchez votre question orale, laisser M. le Ministre s’exprimer.

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je vais répondre ponctuellement. L’initial tel qu’il est ici reprend les arrêtés de réallocation et de transfert qui ont été transmis au président du Parlement. Ce sont ces éléments qui sont intégrés au moment où l’on construit l’ajustement budgétaire.

Par ailleurs, pour répondre à votre question sur le sujet, le mécanisme de financement de la SOFICO pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes a évolué par rapport à ce qui se faisait avant. Vous aviez peut-être en tête les mécanismes de comptage, à certains endroits, sur le réseau, mais ceux-ci étaient en place avant que l'ensemble du réseau structurant ne soit transféré à la SOFICO. Cela s'appliquait, par exemple, au tunnel de Cointe, sur l'A8, et cetera, où l'on procédait à des comptages avec caméras – qui existent toujours, d'ailleurs. On comptait le nombre de véhicules qui passaient, et l'on procédait à la facturation. Depuis maintenant presque 10 ans, le mécanisme est celui du prélèvement kilométrique pour les poids lourds et, pour les moins de 3,5 tonnes – les véhicules légers –, c'est un montant par kilomètre. Cette méthode de calcul était basée sur des « boucles ». Il s'agit de câbles qui sont dans la structure de la route et qui sont progressivement remplacés par des caméras ANPR ainsi que le logiciel Trademex qui exploite la data de façon intelligente. C'est ce qui permet d'affiner le nombre de kilomètres-véhicules.

Concernant le conventionnement, il y a une erreur à l'initial. L'idée était que la convention se terminait effectivement, mais il restait un solde à payer. C'est cet élément qui est réinjecté dans le budget.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie le ministre pour sa réponse relative à la convention de commissionnement. L'élément est clair.

Je le remercie par ailleurs d'actualiser ma compréhension du modèle SOFICO. J'avais pensé – mais je n'ai pas approfondi – que la logique d'un comptage unitaire appliquée de manière mécanique pour les infrastructures initiales financées par la SOFICO avait été déployée. Vous avez ainsi précisé ma compréhension.

Pour ce qui concerne les réallocations, j'ai bien vu que, dans les programmes qui sont dans le cahier, les montants des réallocations sont à chaque fois mentionnés. Ce qui est moins évident pour moi, c'est que les programmes qui ne font pas l'objet d'un ajustement ne figurent pas dans le cahier. J'imagine pourtant que certains d'entre eux pourraient avoir fait l'objet de réallocations.

C'est par rapport à cela qu'il me semble y avoir alors une information qui n'est pas présentée dans sa complétude par ce concours de circonstances, si je puis dire. Je n'ai pas été vérifier la liste assez hermétique que nous recevons parfois le jour de la séance plénière, mais il m'étonnerait qu'il n'y ait aucun arrêté de réallocations sur l'ensemble des programmes qui ne font pas l'objet d'ajustement. C'est une hypothèse qui est existante, mais improbable.

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. – C'est le principe du décret WBFIn de façon générale : entre deux ajustements, le Gouvernement est habilité, dans une certaine limite fixée par le décret budgétaire, à faire des arrêtés de réallocation et des arrêtés de transfert. Ces arrêtés de réallocation et de transfert sont transmis au président du Parlement. Ainsi, chaque parlementaire peut en avoir connaissance et poser la question suite à ces arrêtés de réallocation et de transfert.

Le travail du Gouvernement en termes d'ajustement se fait à l'instant T, qui est l'instant du budget initial, tenant compte des arrêtés de réallocation et de transfert qui ont été effectués. Comme il s'agit de l'ajustement budgétaire, nous ne produisons des tableaux que pour les endroits où nous faisons des changements par rapport au budget initial tel qu'adapté par les arrêtés de réallocation et de transfert. C'est une pratique qui est constante dans le droit budgétaire wallon.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je ne mets certainement pas en cause le non-respect du décret ; certainement pas ici.

Il est sans doute probable que nous ayons été habitués à des exercices d'ajustement qui portent sur un plus grand nombre de programmes, de telle sorte que l'on est informé de manière beaucoup plus visible des réallocations. Bien évidemment, nous pouvons chaque mercredi, lors de la séance plénière ou après, nous amuser à faire la comparaison. Vous admettez que c'est un travail relativement fastidieux avec les moyens qui sont les nôtres.

Je faisais l'observation que si, dans l'avenir, le Gouvernement remet cette question sur le métier, cela permettra certainement d'obtenir des éléments d'information qui seront utiles à la bonne compréhension du travail en cours d'année.

Je crois comprendre que le président souhaite alors que la question intervienne à ce stade. J'obéis donc à son ordre de mission.

Monsieur le Ministre, c'est une question portant sur l'impact de la diminution des subsides sur les brevets vélo pour les enfants qui a été jointe à la discussion budgétaire. Chaque année, depuis plus de 20 ans, l'ASBL Pro Velo forme des milliers d'élèves de cinquième année primaire principalement à la pratique du vélo et au Code de la route. Plusieurs associations actives dans la mobilité, comme Pro Velo, avaient vu leurs subsides diminuer nettement en 2024 et en 2025. Cette ASBL avait appris en décembre qu'elle allait perdre, en 2026, un subside de 500 000 euros, ce qui

correspond à près de 10 emplois. Depuis 2024, il faut dire que ce sont près de 30 emplois qui ont été supprimés et des montants considérables qui ont été retirés à la politique cyclable. Certains conseils communaux avaient voté en fin d'année leur engagement dans le projet « Brevet cycliste » ne sachant pas que les subsides allaient être rabotés.

Le 7 juin, la RTBF publie un article consacré au Brevet vélo organisé dans la ville de Wavre. Il se faisait le relais du formateur de Pro Velo qui déclare : « Nous avons un rabais de nos subsides de la Région de 20 % pour cette année ; 32 % pour l'année prochaine. On va devoir faire un choix au niveau des classes qui vont pouvoir passer ce brevet dans le territoire du Brabant wallon. » Dans ce cas-ci, pour être tout à fait précis et complet, la Ville de Wavre et la Ville de Jodoigne ont décidé de maintenir le brevet et prendront à leur charge cet investissement. Toutefois, la question existe alors plus largement.

Par ailleurs, les États généraux de la sécurité routière en Wallonie, dont les conclusions ont été rendues fin novembre et ont déjà été discutées plusieurs fois dans cette Commission, préconisent de généraliser la sensibilisation et la formation à la sécurité routière.

Dès lors, Monsieur le Ministre, confirmez-vous que les subsides de l'ASBL Pro Velo ont été diminués entre 2024 et 2026 ? Le cas échéant, dans quelle proportion ? Quelle solution êtes-vous en train de préparer pour maintenir le brevet vélo au sein des communes wallonnes ?

Dans les communes qui ne pallieront pas l'absence de subsides pour le brevet vélo, compte tenu de l'équation budgétaire qui est la leur, comment les enfants pourront-ils apprendre la circulation à vélo sur les routes et la sécurité routière en général, puisque c'est également un effet de ce brevet ? Comment expliquer une réduction des budgets régionaux pour les associations opérant dans la mobilité active, qui va finalement à l'encontre des recommandations des États généraux de la sécurité routière ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, dans le cadre de la Déclaration de politique régionale, le Gouvernement s'est engagé à réduire la dépendance des associations au financement facultatif annuel, fragilisant la dynamique de ces structures et leur capacité de rétention de leur personnel. Après une analyse de chacun de ces crédits thématiques, de leur objet et de leurs éventuelles redondances, la bascule vers des financements quinquennaux pérennes sera favorisée, offrant une perspective pluriannuelle claire et rassurante sur les moyens octroyés. Le Gouvernement travaille donc à

réformer en profondeur les subventions, en vue de garantir une gestion plus transparente, efficace et harmonisée des aides octroyées.

Les subventions quinquennales ont pour objectif de garantir la stabilité et la prévisibilité du financement du secteur, ce qui n'avait jamais été acquis. En novembre 2025, une liste de bénéficiaires de subvention pluriannuelle a été arrêtée par le Gouvernement, dont Pro Velo fait partie, malgré un contexte budgétaire difficile.

Dans le cadre des actions brevet cycliste menées par Pro Velo, on constate en effet que plusieurs communes répondent à l'appel pour compenser ce différentiel, prouvant que le besoin est localement identifié et soutenu. Le brevet cycliste reste un objectif fort du plan Wallonie cyclable. Cependant, face à la contrainte budgétaire, il faut changer et repenser la stratégie de déploiement, en s'assurant d'une couverture optimale et équitable du territoire wallon. Ce travail se fait en étroite collaboration entre mon cabinet, l'administration et Pro Velo.

Pour le dire schématiquement, aujourd'hui, on estime qu'il y a 40 000 enfants en cinquième primaire et que l'ASBL Pro Velo, avec les financements dont elle avait les moyens, assurait à peine une école sur cinq, une classe sur cinq. Cela pose donc la question, si l'on veut être équitable, de multiplier par cinq le budget ou de travailler autrement. Nous devons rechercher et travailler sur plus d'efficacité, parce que tous les enfants de Wallonie ont le droit de s'initier au vélo et à la sécurisation de l'usage du vélo.

J'ai demandé à mon équipe de rencontrer prochainement l'ASBL Pro Velo. J'ai expliqué le contexte dans lequel nous sommes sur le plan des subventions, afin que nous puissions redéfinir la façon dont Pro Velo travaille dans le brevet du cycliste. On ne met pas en cause le brevet en lui-même, mais je pense que, comme on peut le dire avec l'adage ou l'expression, « si tu apprends à un homme à pêcher, il mangera toute sa vie », on doit pouvoir faire en sorte de décupler l'efficacité des formations Pro Velo. L'une des recommandations des États généraux de la sécurité routière ne mentionne pas le brevet cycliste, mais parle du trajet et de la cohérence du trajet entre le domicile et l'école ainsi que de faciliter l'usage du vélo. Ces recommandations encouragent le fait que chaque école ait un référent mobilité scolaire – et donc vélo. Il y a là une marge de progression à obtenir.

Pour dire clairement les choses, l'ensemble des actions de sensibilisation dispensées en matière d'éducation à la mobilité et à la sécurité routière qui sont réalisées par Pro Velo font l'objet d'une subvention quinquennale pour un montant de 5 838 400 euros. C'est un montant significatif. Pour le dire clairement, c'est la subvention la plus importante de toutes les associations relevant de mes compétences. C'est le

signe que le soutien, sa pérennité et sa prévisibilité budgétaire, mais également le volet « Simplification administrative » qui le sous-tend, sont importants.

Certes, je l'admets, il y a une réduction par rapport aux montants des deux dernières années sous la précédente législature. Cependant, l'engagement est pris concernant les compensations sur la prévisibilité du subside, la simplification administrative et la nécessité de travailler de concert avec l'ASBL, l'administration et mon cabinet afin que l'intervention dans les écoles soit efficace, mais s'adresse également à toutes les classes qui souhaitent disposer d'un accompagnement pour cette tranche d'âge, en ce qui concerne l'initiation à la pratique utile du vélo.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Nous avons une situation quand même incompréhensible. Il y a d'abord le problème général des subventions, où le Gouvernement a annoncé un principe bienvenu avec une logique de quinquennalisation. À l'époque, nous avions dit : « Attention, il ne faudrait pas que cela se fasse au détriment du soutien d'un certain nombre d'acteurs ». Ici, on en a une nouvelle illustration. Certes, il y a des moyens qui étaient donnés année après année et qui sont ici octroyés pour cinq ans – c'est un point positif –, mais dans un contexte baissier où, à la fin, les associations ont moins pour rencontrer leurs missions. En l'espèce, c'est incompréhensible puisque les États généraux de la sécurité routière annoncent et mettent l'accent sur une volonté de généraliser l'apprentissage du vélo, à juste titre. Et le Gouvernement...

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je ne peux pas vous laisser dire cela, Monsieur Hazée, ce n'est pas la vérité. Cela ne se retrouve pas dans les conclusions des États généraux de la sécurité routière.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Le Gouvernement dit qu'il veut poursuivre des objectifs de sécurité routière qui sont ambitieux. Il dit qu'il veut poursuivre une stratégie de mobilité qui vise une part modale pour le vélo extrêmement ambitieuse. Un des chemins qui est incontestable, c'est l'apprentissage du vélo pour les enfants. On a une formule qui existe. Qu'elle puisse être améliorée, certainement, mais que vous puissiez décupler l'efficacité, là, très franchement, bonjour. Cela veut dire faire 10 fois plus avec un même budget, c'est extrêmement virtuel. Mais commencer par retirer avant d'avoir fait quoi que ce soit, c'est incompréhensible. Vous tirez l'échelle.

M. le Président. – Bien, je pense que l'on aura compris. Ceci clôture donc la discussion sur la division organique 14. La division organique 17 a été faite. Je vous propose de passer à la division organique 18 « Entreprises, emploi et recherche ».

Quelqu'un demande-t-il la parole sur le programme 18.098 « Zones d'activités économiques » ?

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, le 19 mai dernier, nous avons eu des échanges intéressants sur la réforme des zones d'activité économique et du rôle des ADT. Sur le terrain, les intercommunales de développement économique sont au cœur du réacteur. Elles portent l'équipement des parcs, la gestion foncière, la mise à disposition des terrains et l'accompagnement des entreprises. Elles assurent également en réalité une maîtrise publique du foncier, indispensable pour éviter la spéculation, garantir l'accessibilité des terrains aux PME et préserver l'intérêt général. La question qui se pose est celle du régime transitoire. Les projets en cours seront-ils toujours financés selon les règles du décret de 2017 ?

M. le Président. – Y a-t-il d'autres questions sur ce programme ? Non. Merci.

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur Crampont, il me semble avoir répondu à cette question tout à l'heure. Je vais réitérer ma réponse. Nous ne pouvons agir que dans le cadre légal existant. Le Gouvernement ou moi-même devons respecter les règles du jeu. Nous avons annoncé les modifications que nous souhaitons prendre. J'ai déposé – le Gouvernement l'a validé – un plan ZAE 2050. C'est cela qui guide notre action politique et qui en fixe le cap. Cependant, d'une part, nous devons tenir compte des engagements qui ont été pris par le précédent Gouvernement – ce que j'expliquais tantôt – et, d'autre part, on ne peut pas prendre de décision d'arrêt de subvention qui ne serait pas conforme à la législation en vigueur à l'instant où l'on signe, où l'on décide d'engager le montant.

Comme je le disais tantôt à M. Hazée, il faut trouver un point d'équilibre entre, d'une part, le passé, les engagements pris et, d'autre part, la nécessité de donner un cap nouveau, différent, plus respectueux du territoire et de la parcimonie de l'espace public, de l'espace du territoire que nous devons avoir, plus économe dans l'usage des deniers publics. Voilà où nous en sommes. Je ne peux pas dire cela autrement, mais je l'ai donc ainsi exprimé à nouveau.

M. Vincent Crampont (PS). – Vous me confirmez donc bien que les projets en cours seront toujours financés.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je ne peux que réitérer les trois choses que j'ai dites. Je peux encore expliquer.

M. Vincent Crampont (PS). – Ne répétez pas, cela ne sert à rien. On l’a compris, vous l’avez déjà dit deux fois.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Pourquoi me reposez-vous la question, alors ?

M. Vincent Crampont (PS). – Parce que je voulais vraiment être certain.

(Rires)

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – OK, alors on se référera à ce que j’ai déjà dit.

M. le Président. – Ceci clôture la division organique 18.

Nous allons passer maintenant aux unités d’administration publique.

Quelqu’un demande-t-il la parole sur le CRAC ?

Personne. Merci.

Quelqu’un demande-t-il la parole sur l’OTW ?

Personne. Merci.

Quelqu’un demande-t-il la parole sur la SOFICO ?

On avait une question tout à l’heure de M. Lefèbvre. Vous en avez d’autres, Monsieur Lefèbvre ?

La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Non, je voulais juste m’assurer que le ministre avait bien ma question en tête.

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

M. le Président. – Jamais deux sans trois.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Ma question était liée à la page 145, qui constate une diminution de 46 764 000 euros pour la réalisation des projets géolocalisés du PIMPT. Je voulais m’assurer que les dossiers concernés étaient instruits et mis en attente.

Le cas échéant, l’argument d’un manque de capacité du SPW MI ne tient plus et les projets existents, sont instruits et attribués.

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. – C’est effectivement le budget de la SOFICO

tel qu’il est approuvé par son conseil d’administration, qui est composé de représentants de toutes les familles politiques, vous le savez. À ce sujet, on n’est pas ici avec des crédits d’engagement et des crédits de liquidation. On est dans un budget réalisé – ou une prévision de réalisé – réel. Cela, c’est le budget de la SOFICO, à savoir le budget d’une entreprise publique. Ce sont les éléments de la réalité par rapport à l’état d’avancement des dépenses escomptées.

Il n’y a aucun élément autre que l’application et l’état d’avancement des chantiers, ainsi que l’évolution des factures payées. Je rappelle que la SOFICO ne perd pas d’argent. À partir du moment où un euro n’est pas dépensé une année parce que le projet avance moins vite, il reste dans la caisse de la SOFICO et sert à payer ses factures qui ont été décalées de quelques mois. C’est pour cela que, dans la SOFICO, il faut regarder sur la base d’un plan pluriannuel.

Par ailleurs, si vous avez des questions particulières sur les éléments, je ne peux que vous encourager à vous adresser aux représentants de votre groupe politique au sein de ce conseil d’administration.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci pour ce judicieux conseil, Monsieur le Ministre, mais vous attribuez tout de même des budgets à la SOFICO. Dès lors, dire à chaque fois, comme vous le faites avec l’OTW, que vous n’avez rien à dire dans leur développement, c’est quand même compliqué.

(Réaction de M. Desquesnes)

Comment, non ?

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Non, je ne peux pas confirmer ce que vous venez de dire, puisque la SOFICO dispose intégralement de ses propres recettes. Il n’y a pas de subside à la SOFICO. La SOFICO a ses recettes propres : le *shadow toll*, les éventuels conventionnements particuliers – mais c’est contractuel – et le prélèvement kilométrique des poids lourds.

La SOFICO met en œuvre un programme d’action qui a été défini par le Gouvernement wallon en 2020. C’est le plan Infrastructures 2020-2026. Elle fait ainsi face aux charges d’entretien et de fonctionnement de l’ensemble du réseau structurant dont elle a la charge. Elle a ses propres recettes. Il n’y a donc ni financement, ni dotation, ni subside de la Région wallonne à la SOFICO. Cela viendrait d’ailleurs mettre à mal le modèle SEC et, surtout, le modèle TVA.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Mais le conseil d’administration est quand même bien composé sur la base de la clé D’Hondt. Vous pouvez dès lors aussi

transmettre les informations que vous voulez à vos administrateurs.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je vous remercie pour le conseil.

M. le Président. – Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'AWSR ?

Personne. Merci.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur le PAC ?

Personne. Merci.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur la note de genre ?

Personne. Merci.

Ceci clôture l'examen du projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026 (Doc. 591 (2025-2026) N° 1) et, plus précisément, l'exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux (Doc. 590 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis) et (Doc. 591 (2025-2026) N° 1 – Annexes 3 et 3bis).

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

Vote

M. le Président. – La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux recommande, par 6 voix contre 4, à la Commission des affaires générales, du budget, des relations internationales et du bien-être animal l'adoption du projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2026, pour les sections et programmes afférents aux compétences *ratione materiae* du ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.

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 Mme Mélissa Hanus

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le suivi disciplinaire des soupçons de
collusion impliquant des agents du SPW MI et
de la SOFICO »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi disciplinaire des soupçons de collusion impliquant des agents du SPW MI et de la SOFICO ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, en début d'année, la presse relayait de graves soupçons de collusion entre des agents du SPW MI, de la SOFICO et de certaines entreprises : invitations, voyages, événements, restaurants, avec en toile de fond des marchés publics et des surcoûts potentiels. Interrogé en février, votre collègue Pierre-Yves Jeholet a d'abord indiqué que ce dossier relevait de vos compétences et nous a informés qu'une enquête administrative avait été menée au niveau du SPW, distinctement du dossier transmis au parquet.

Pouvez-vous faire le point sur le suivi administratif et disciplinaire de ce dossier ? L'enquête administrative est-elle close ? A-t-elle donné lieu à des investigations internes complémentaires au SPW MI ou à la SOFICO ? Des agents ont-ils fait l'objet de procédures disciplinaires, de mesures conservatoires, de changements d'affectation ou de rappels à l'ordre ? Sans interférer avec l'enquête judiciaire, quelles conclusions administratives ont été tirées des faits dénoncés ? Des changements ont-ils été apportés aux règles internes : déclaration des invitations, prévention des conflits d'intérêts, contrôle des contacts avec les entreprises, rotation des agents ou renforcement de la traçabilité dans les marchés publics ?

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, mon collègue, Pierre-Yves Jeholet, vous a déjà apporté quelques éléments dans sa réponse en commission du 3 février dernier. Je souligne que ce n'était pas vers moi qu'il a renvoyé. J'ai lu sa réponse et je la cite pour partie : « Quand je vois le développement de votre question par rapport aux terres excavées et au décret Sols, je pense, en effet, que ce sont des compétences qui relèvent de mon collègue ».

Ce n'est pas son collègue François Desquesnes auquel il songe, mais à son collègue Yves Coppieters pour ce qui concerne les terres excavées.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Le petit ping-pong au sein du Gouvernement sur ce dossier, maintenant, c'est fini. Il s'agit d'agents du SPW MI, département dont vous êtes responsable. Maintenant, on souhaiterait avoir les éléments de réponse sur le sujet.

M. le Président. – Madame Hanus, ce n'est pas un débat. Nous sommes dans les questions orales. Merci.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je me permets de dire que ce n'est pas exact de dire que, dans sa réponse, Pierre-Yves Jeholet a renvoyé vers moi les questionnements. C'est vers le ministre en charge des terres excavées qu'il a, à deux reprises dans sa réponse, renvoyé. C'est ce que je lis dans les comptes rendus, en l'occurrence le CRI n° 92, Commission économie, mardi 3 février 2026, page 64. Je rappelle qu'en ce qui concerne la fonction publique régionale, c'est la ministre de la Fonction publique qui est compétente. C'est la répartition des compétences au sein des instances. L'autorité en matière de fonction publique ne relève pas des ministres fonctionnels au sein du SPW. Les procédures disciplinaires et les enjeux de gouvernance relatifs au SPW relèvent de la ministre de la Fonction publique. Je dois le dire, et c'est la vérité.

Pour ce qui concerne la tutelle de la SOFICO, j'assume ma responsabilité, qui est d'ailleurs partagée avec M. Jeholet. Nous sommes cotitulaires de la tutelle sur la SOFICO. Par ailleurs – j'avais eu l'occasion d'y répondre lors d'une séance de questions d'actualité, de mémoire –, le dossier concerné est un marché public concernant la fibre optique dans les parcs d'activité économique. C'est donc bien dans le cadre d'une compétence numérique que le marché public est appelé. Ce n'est pas parce que j'ai défini qu'il y avait plusieurs ministres titulaires des enjeux que je ne vais pas amener les éléments de réponse dont j'ai connaissance, Madame la Députée. C'est important, dans le cadre qui est le nôtre et de l'arrêté de répartition des compétences au sein du Gouvernement, de bien réexpliquer les choses.

En l'occurrence, dans ce dossier, il faut toujours distinguer le maître d'ouvrage du maître d'œuvre. Le maître d'ouvrage, c'est la SOFICO : elle commande et paie. Néanmoins, le maître d'œuvre, à qui la gestion du dossier est déléguée, est le SPW MI.

Ceci étant cadré et rappelé, le SPW MI, que j'ai interrogé, m'explique que, en septembre 2025, un signalement a été adressé au référent intégrité du Service public de Wallonie concernant des faits susceptibles de constituer des irrégularités internes. À la suite de cela, une enquête administrative a été diligentée. Elle est aujourd'hui clôturée. Elle a donné lieu à la transmission d'un rapport aux autorités

compétentes, notamment au parquet, conformément aux procédures en vigueur et au Code de procédure pénale. Je vous invite à interroger, si vous souhaitez avoir des informations sur la suite du dossier administratif, la ministre qui est titulaire de cela, à savoir ma collègue en charge de la Fonction publique.

Nonobstant cela, le SPW MI s'inscrit dans une démarche continue de prévention et de renforcement de l'intégrité au sein des services concernés. Diverses mesures ont été prises à la suite de ce dossier : un rappel des règles éthiques a été effectué à l'ensemble des agents du SPW MI concernés, et plusieurs séances d'information, ainsi que des formations internes, tant à distance qu'en présentiel en matière d'intégrité, ont été organisées à l'attention des agents.

Du côté de la SOFICO, plusieurs mesures ont également été adoptées. Cela fait l'objet de débats au sein du conseil d'administration de la SOFICO, à savoir notamment :

- la clarification par la ligne hiérarchique des règles internes auprès des équipes actives dans l'activité télécom. Il faut préciser que, à la connaissance de la SOFICO, le rôle des agents de la SOFICO n'est toutefois pas questionné dans le cadre de ce dossier ;
- la stricte mise en œuvre du règlement de travail, lequel prévoit expressément qu'il est interdit aux employés de se faire promettre ou d'accepter, directement ou indirectement, en lien avec leurs activités professionnelles et à l'insu de leur employeur, des rémunérations, cadeaux ou avantages quelconques ;
- la définition et la mise en œuvre d'une procédure de prévention et de gestion des conflits d'intérêts dans les marchés publics.

Voilà, en l'état, Madame la Députée, ce que je puis dire des éléments dont j'ai connaissance dans ce dossier, mais qui échappent à ma tutelle directe.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Nous prenons acte des réponses du 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 RN54 »**

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 RN54 ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, la presse indique que la SOFICO a approuvé le financement et le lancement de l'appel d'offres relatif à l'étude globale du chaînon manquant de la nationale 54 entre Lobbes et Erquelinnes. Ce marché doit couvrir l'actualisation des données, les études de mobilité, les inventaires d'habitats et d'espèces, les essais géotechniques, les études de génie civil, les études agroenvironnementales liées à l'aménagement foncier rural, les plans d'expropriation et la préparation du permis gouvernemental.

Lors de notre dernier échange, vous m'aviez indiqué que l'objectif était une exécution du marché en 2027, le dépôt de la demande de permis en 2028 et un début des travaux en 2029. Vous confirmiez également un budget estimé à 71 millions d'euros, ainsi qu'un premier montant de 3,2 millions d'euros pour constituer une réserve foncière.

Pouvez-vous me confirmer que l'appel d'offres est bien lancé et préciser son calendrier d'attribution ? Les échéances annoncées – études en 2027, permis en 2028 et travaux en 2029 – sont-elles toujours tenables ? Le budget de 71 millions d'euros est-il formellement inscrit et sécurisé à la SOFICO ? Couvre-t-il l'ensemble du projet, y compris les acquisitions, expropriations, mesures agricoles, environnementales et les ouvrages d'art ? Comment garantissez-vous la coordination entre le SPW MI, la SOFICO, et les administrations chargées de l'agriculture, du territoire, de l'environnement et des finances afin d'éviter les retards ?

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 est claire : « La possibilité d'étendre le réseau sera concrétisée aux endroits opportuns, comme par exemple la nationale 54, qui doit effectivement être réalisée d'ici 2030 ». Ce projet constitue une priorité du Gouvernement et s'inscrit dans la stratégie de développement d'infrastructures routières de qualité et sécurisées. Il implique la mobilisation de nombreux services du SPW et de mes collègues de Gouvernement, à savoir le

ministre-président pour le budget, la ministre Galant pour la mobilisation des CAI et la ministre de l'Agriculture pour le volet relatif à l'aménagement foncier rural. Le travail et la mobilisation sont donc collectifs.

Je vous confirme que le cahier spécial des charges relatif à l'étude globale du projet de la nationale 54 est en cours de publication. La date limite de réception des offres est fixée au 18 août 2026. L'objectif est de conclure le marché et d'en assurer le démarrage au quatrième trimestre de cette année. La volonté du maître d'ouvrage – la SOFICO – et du Gouvernement reste de déposer la demande de permis au cours de l'année 2028 et de démarrer les travaux en 2029. Le budget de 71 millions d'euros est destiné à couvrir les travaux d'infrastructures, à savoir la réalisation de la nouvelle voirie, des ouvrages d'art et de leurs équipements, notamment des bassins d'orage. La SOFICO a bien inscrit dans sa programmation budgétaire pluriannuelle le montant global relevant de sa responsabilité, soit 75 millions d'euros : 71 millions d'euros pour les aménagements et 4 millions d'euros pour les études.

Enfin, la maîtrise du calendrier repose à la fois sur une étroite coordination entre l'ensemble des parties prenantes et sur la réalisation d'une étude globale robuste. Cette approche vise à conforter le projet, à limiter les risques de recours et à éviter les incohérences susceptibles de résulter d'une multiplication de marchés distincts. Elle permet également de réduire les temps de latence dans la conduite des études et dans la mise en œuvre du projet. Comme je l'ai indiqué à Mme Desalle voici quelques semaines, l'objectif du maître d'œuvre du chantier, le SPW MI, est de déposer la demande de permis en 2028 et de débiter les travaux en 2029, sous réserve d'imprévu.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Vous précisez « sous réserve d'imprévu » ; j'espère qu'il n'y en aura pas. Je ne manquerai pas de suivre l'évolution de ce dossier, qui est très important pour ma région, et de venir vous questionner régulièrement à ce sujet pendant toute la législature.

Question orale
de M. Freddy Mockel
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les incitants pour les entreprises à réduire
leur impact carbone »

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 « les incitants pour les entreprises à réduire leur impact carbone ».

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le 3 juin dernier, lors d'un entretien accordé à *L'Écho*, vous annonciez que la Région wallonne tiendrait compte, dès 2027, de l'impact carbone des offres soumises lors de l'octroi de marchés publics. En effet, arriver à décarboner progressivement le secteur industriel et tout spécialement le secteur de la construction et des travaux publics, c'est un défi qui relève pour nous de la plus grande importance et qui doit faire partie d'une stratégie de réindustrialisation de la Wallonie.

En y regardant de plus près, vous prévoyez, pour cette modification, des critères d'attribution et une phase pilote de plusieurs années avant d'atteindre la vitesse de croisière. Vous dites que cela concerne à terme l'attribution de la majorité des marchés publics wallons d'infrastructures. Pouvez-vous nous préciser le périmètre concerné ? Qu'entendez-vous par là exactement ? Cela vise-t-il surtout le SPW MI ? Est-ce plutôt limité aux infrastructures routières ? Le cas échéant, qu'en est-il des autres infrastructures ? Des contacts ont-ils lieu par ailleurs pour que les autres SPW travaillent dans le même sens ? C'est une question importante.

En fonction d'une échelle de performance CO₂, les entreprises seront classées dans trois échelons différents. Que signifie concrètement un classement « en fonction de la précision de la cartographie de ses émissions et de ses ambitions » ? Qui procédera à la vérification des données ?

Quels sont les liens avec des exigences de *reporting* existantes, comme le CSRD, la Directive sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises ? À quel degré le système esquissé est-il la transposition de directives européennes ? Si oui, va-t-il plus loin que ne l'exigent les minima européens ?

Vous avez déclaré que les entreprises seraient quasi toutes prêtes. Depuis quand et de quelle manière ont-elles pu se préparer ? Quelle est la part des entreprises qui n'ont pas dû faire d'adaptations, car elles remplit déjà les critères ?

Le deuxième pilier de critères serait les externalités concrètes des différents chantiers. Vous affirmez vouloir ainsi favoriser les circuits courts, ce qui est louable, mais vous affirmez aussi que le deuxième pilier ne concerne que les chantiers de grande envergure ; et encore, le choix est laissé au pouvoir adjudicateur. Quel est encore l'effet de ce deuxième pilier par rapport à la totalité de l'impact carbone de la totalité des marchés publics d'infrastructures ? Dans ce système, comment sont pris en compte d'éventuels sous-traitants et leur classement à eux ? Quel est l'impact administratif pour les entreprises concernées ?

Une entreprise, citée dans *L'Écho*, affirmait qu'il y a des points de vigilance et qu'il faut prendre en compte les coûts administratifs directs et indirects.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme indiqué dans la DPR : « Le Gouvernement développera les initiatives d'économie circulaire ainsi que de transition bas-carbone, la responsabilité sociétale des entreprises et l'intégration des critères ESG ». J'espère que l'initiative que je prends ici avec le SPW MI, concertée avec le secteur de la construction et la Fédération des entreprises de construction, aura le soutien de votre formation politique.

En tout cas, pour ce qui me concerne, la réduction de l'empreinte carbone constitue un enjeu stratégique pour la Wallonie, en particulier dans le secteur de la construction et, plus singulièrement, des infrastructures publiques où la commande par l'autorité régionale représente un levier majeur pour faire évoluer les pratiques et donner un signal clair d'exemplarité.

Je souhaite donc un renforcement progressif et volontaire de l'intégration de critères environnementaux dans les marchés publics.

Le SPW MI, en lien avec la Fédération wallonne des entreprises de travaux publics, Mobiwall, avance donc dans la concrétisation de cette ligne politique au travers notamment de deux outils complémentaires : l'échelle de performance CO₂ et les critères d'impact CO₂.

Le dispositif concerne effectivement les marchés de travaux du SPW MI, mais aussi ceux de la SOFICO, avec un déploiement progressif dès cette année et une généralisation à partir de 2027. Bien sûr, dans mes compétences, cela concerne les infrastructures routières, mais aussi les ouvrages hydrauliques ou les grandes infrastructures pour mobilité active. Seront concernés les marchés publics de classe 4 à 8, avec une montée en puissance adaptée à la taille des projets afin d'assurer la montée en gamme des entreprises et que les entreprises wallonnes puissent suivre sur le niveau d'exigence requis.

Cette démarche s'inscrit dans une dynamique globale de transition environnementale de l'administration. Le SPW MI agit comme service pilote, en collaboration avec de nombreux partenaires – les fédérations professionnelles, les acteurs publics, les organismes de certification. Les retours d'expérience permettront éventuellement une extension à d'autres entités.

Deux outils peuvent être utilisés. D'une part, l'échelle de performance CO₂ qui est un outil de management et de certification évaluant la maturité des entreprises en matière de gestion des émissions. Elle repose sur plusieurs critères :

- la qualité de la cartographie des émissions – mesure et fiabilité ;
- l'ambition des objectifs de réduction ;
- la capacité de mise en œuvre d'actions concrètes ;
- la transparence ;
- la communication des résultats.

C'est une forme de standardisation d'une échelle de performance, plutôt que d'évaluer marché après marché, ce qui risquait d'être lourd et compliqué à mettre en œuvre.

La vérification est assurée par une certification externe portant soit sur l'entreprise soit sur le projet. Ce sont des déclarations de projet, des vérifications en cours et fin de chantier, basées sur des standards existants. Ce système s'inscrit en cohérence avec les exigences européennes – CSRD, taxonomie, DNSH, normes ISO – sans constituer une transposition au sens juridique du terme, puisque nous sommes ici dans des clauses insérées dans les marchés publics. Tout cela va au-delà du simple *reporting* en introduisant un levier concret dans l'attribution des marchés – et donc le choix d'entreprises plus performantes sur le plan environnemental – dans leurs *process* ou leurs projets.

D'autre part, les critères d'impact CO₂ ciblent les émissions directes liées aux chantiers : transport, marchandises, matériaux, déchets et fournisseurs. Pour prendre un exemple concret, cette norme d'échelle de performance a déjà été appliquée à un chantier majeur pour la Wallonie, qui est en cours : l'écluse d'Obourg, qui représente un investissement de 130 millions d'euros. Le fait que les matériaux et les excavations sont évacués par bateau a constitué un élément de valorisation de l'offre par rapport à une offre qui assurait le transit des marchandises ou des déchets par camion.

Ces critères sont effectivement réservés aux marchés de grande ampleur, à savoir ceux de classe 8. Ils sont utilisés de manière ciblée et laissés à l'appréciation du pouvoir adjudicateur, c'est-à-dire la Région ou la SOFICO. Le dispositif intègre l'ensemble de la chaîne de valeur avec des exigences étendues aux sous-traitants, la nécessité pour les entreprises de démontrer

les actions de leurs fournisseurs et une influence directe sur les pratiques de sous-traitance.

Depuis 2019, quelques projets pilotes ont permis aux entreprises de se préparer. Aujourd'hui, l'accompagnement des entreprises se poursuit dans une logique de montée en gamme progressive et pragmatique, notamment via les collaborations entre le SPW MI et la SOFICO, d'une part, et Embuild et Mobiwall d'autre part. L'objectif n'est donc pas d'ajouter une contrainte. Au contraire, le système est conçu pour limiter les charges administratives, tout en produisant des résultats quantifiables en matière de réduction des émissions de CO₂.

Monsieur le Député, j'espère vous avoir convaincu et j'espère également qu'Ecolo saluera le travail mené dans cette voie par les autorités wallonnes.

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Pour nous, il est important que ce projet avance, et qu'il avance vraiment. Vous avez donné beaucoup d'éléments de réponse, que j'analyserai ultérieurement, mais je reviendrai déjà sur deux aspects.

En premier lieu, il est important que l'usage et la routine de l'application se développent aussi en dehors du SPW MI. Si j'ai bien compris, vous avez utilisé le terme de « service pilote ». Dans ce sens, je trouve très important que ce concept « s'exporte », si je puis le dire ainsi. Il nous semble très important de ne pas fonctionner en silos. Je ne vise pas spécialement le SPW MI, je parle de manière générale.

Vous avez aussi parlé d'une introduction progressive et volontaire. Je suppose que le caractère volontaire se rapporte à la participation des entreprises. On sera très attentifs à ce que le système que vous annoncez soit effectivement un succès, car c'est important pour nous aussi. Les entreprises doivent participer massivement à ce processus qui contribuera effectivement à produire moins de CO₂ lors des projets de la Région wallonne.

**Question orale
de Mme Caroline Cassart-Mailleux
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'inondation de la nouvelle liaison
Tihange-Strée-Tinlot »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'inondation de la nouvelle liaison Tihange-Strée-Tinlot ».

La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, le samedi 30 mai dernier, des précipitations particulièrement intenses ont touché plusieurs communes wallonnes, notamment au sein de l'arrondissement de Huy-Waremme. Si les autorités locales et les services de secours ont dû faire face à de nombreuses situations liées aux intempéries, l'inondation d'une portion de la nouvelle liaison Strée-Tihange a particulièrement retenu mon attention, car j'y étais de passage à ce moment-là.

En effet, la nouvelle section de la N66 située entre le giratoire de Saint-Vitu et le nouveau rond-point de la route du Condroz a été submergée par d'importants écoulements d'eau et l'accumulation de celle-ci sur la chaussée a nécessité la fermeture temporaire de cet axe stratégique.

Si l'intensité exceptionnelle des précipitations relevées par l'IRM doit être prise en considération, cet épisode soulève néanmoins des interrogations quant à l'efficacité des dispositifs de collecte et d'évacuation des eaux mis en place dans le cadre de cet aménagement routier récent. D'autant plus que plusieurs autres points de la portion encore fermée étaient également sous eau. Ce sont les informations que je tiens du bourgmestre, Monsieur le Ministre.

Avez-vous été informé de cette situation ? Votre administration a-t-elle procédé à une analyse des causes ayant conduit à l'inondation de cette portion de la liaison Tihange-Strée-Tinlot nouvellement aménagée, appelée la phase 4 ? Les dispositifs d'évacuation des eaux prévus dans le cadre de ce projet ont-ils fonctionné conformément aux hypothèses de dimensionnement retenues lors des études préalables ?

Le SPW a-t-il identifié d'éventuelles insuffisances dans la conception ou la réalisation des aménagements qui auraient pu favoriser l'accumulation d'eau sur la chaussée ? Dans l'affirmative, des mesures correctrices sont-elles envisagées ? Des contacts ont-ils eu lieu avec les autorités communales de Tinlot et Modave ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, je connais votre attachement à ce projet important pour la mobilité dans la belle région d'où vous provenez, à savoir le Condroz.

Les conditions météorologiques du 30 mai dernier ont laissé des marques à différents endroits et la vallée mosane n'a pas été épargnée. Selon l'IRM, des précipitations de 107 millimètres ont été enregistrées à Strée en 30 minutes, soit 10 centimètres d'eau en 30 minutes. Cela correspond à la quantité de pluie normalement observée en plus d'un mois. Cela montre le caractère exceptionnel de la situation et aux sceptiques, la réalité du dérèglement climatique.

Au niveau de la nationale 66, entre le rond-point de Saint-Vitu et le nouveau rond-point de Tinlot sur la N63, une obstruction au réseau de collecte des eaux pluviales a engendré une inondation localisée de la N66. Il semble que, outre les précipitations exceptionnelles, les terrains en amont avaient été charués dans le sens de la pente, ce qui a renforcé malheureusement le ruissellement et un phénomène de coulée boueuse. Au niveau du réseau d'égouttage de la N66, il n'a pas été constaté de défauts. Les eaux boueuses ayant inondé la voirie, les collecteurs se sont trouvés bouchés par les alluvions. Bien entendu, le SPW MI a, depuis lors, procédé au curage des canalisations obstruées par les boues.

Une réunion avec les différents intervenants – la Commune de Tinlot, le SPW et les agriculteurs – devrait être organisée prochainement pour examiner les pratiques et les aménagements permettant de limiter les risques d'inondations sur cette zone.

Nous avons également noté que le lit du ruisseau d'Abée avait été comblé, empêchant une évacuation des eaux de manière naturelle, ce qui méritera d'être investigué.

Concernant la N684, en cours de finalisation, nous avons subi principalement une coulée d'eau à hauteur du rond-point des Gottes, venant d'un axe de concentration de ruissellement repris sur les cartes de référence. Le réseau principal d'égouttage, lui, n'a pas été en surcharge, au vu des constatations qui ont pu être faites. De son côté, la Commune de Modave finalise l'étude pour la mise en place d'une zone d'inondation temporaire sur cet axe de ruissellement. Là, il y a une nécessité d'aménager une structure particulière.

Enfin, le SPW MI m'indique également que la couche d'usure n'a pas encore été posée sur la N684 et que cela signifie que les évacuations des eaux ne sont pas optimales puisqu'il reste un rebord sur les routes, qui fait un peu « effet caniveau ». Ces éléments disparaîtront lorsque la dernière couche de revêtement hydrocarboné sera posée à la juste hauteur.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour le caractère tout à fait complet de votre réponse. Vous allez finir par connaître mieux la région que moi. Sur le caractère exceptionnel des précipitations, je vous rejoins : 100 millilitres en 30 minutes, cela peut faire des dégâts à beaucoup d'endroits. Au vu des circonstances, je voulais refaire le point avec vous. Le SPW MI connaît bien aussi le dossier et va avoir des contacts avec différentes communes. Pour certains endroits, des solutions pourront être mises en place.

**Question orale
de M. Vincent Maillen
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les investissements publics dans les
infrastructures routières »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maillen à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les investissements publics dans les infrastructures routières ».

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

M. Vincent Maillen (MR). – Monsieur le Ministre, à l'occasion de la récente journée « Chantiers ouverts », la fédération de la construction, Embuild, a tiré la sonnette d'alarme concernant l'avenir de nos infrastructures. Selon ses prévisions pour cette année 2026, après trois ans de croissance, l'activité dans les travaux d'infrastructures s'apprête à stagner avant de subir un recul inquiétant de 5 % dès 2027.

Pourtant, les besoins sur le terrain restent colossaux. En Wallonie comme dans le reste du pays, le retard accumulé est bien réel : près de 18 % du réseau routier nécessite un remplacement complet et 15 % demande une rénovation structurelle profonde, sans oublier l'état critique de nombreux ponts et tunnels.

Avec des investissements publics qui plafonnent chez nous à 3,1 % du PIB, contre 3,7 % en moyenne européenne, Embuild plaide pour un relèvement structurel de cet effort. Investir dans nos infrastructures, ce n'est pas seulement injecter de l'argent, c'est garantir la sécurité des citoyens, soutenir l'emploi local dans la construction et assurer l'attractivité économique de notre Région.

Quelle est votre analyse des prévisions d'Embuild concernant le risque de recul des chantiers d'infrastructures dès l'année prochaine ? Quelles sont

les priorités de votre plan d'investissement pour les mois à venir, spécifiquement pour la rénovation des routes régionales et des ponts ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme le prévoit la Déclaration de politique régionale, sur base d'une évaluation du plan « Infrastructures et mobilité pour tous », le Gouvernement développera une stratégie d'investissement dans le réseau routier. Cette dernière sera adaptée, priorisée et planifiée à long terme.

L'objectif du Gouvernement est d'offrir à la Wallonie une trajectoire claire et prévisible en matière de travaux d'infrastructures, tant pour les services publics que pour les acteurs économiques.

C'est précisément tout l'enjeu du nouveau plan Infrastructures. Depuis de nombreuses années, le niveau d'investissement consacré à l'entretien et à la préservation de certains actifs n'a pas toujours été suffisant. Nous en constatons aujourd'hui les conséquences sur une partie du réseau et de notre patrimoine d'infrastructures. Le coût de l'inaction ou du report des interventions est, chacun le sait, toujours plus élevé à terme.

C'est pourquoi j'ai notamment fait de l'entretien et de la remise en état de nos infrastructures une priorité. En matière de raclage-pose, les moyens prévus s'élèvent actuellement à 50 millions d'euros HTVA pour la SOFICO et à 28 millions d'euros TVAC pour le SPW MI. Ils sont en augmentation depuis le début de cette législature et j'ai pour ambition de les porter, a minima, à 100 millions d'euros par an.

S'agissant plus spécifiquement des ouvrages d'art, je confirme également non seulement ma volonté d'augmenter les moyens consacrés à la rénovation des ponts sous cette législature, mais également le fait que les budgets ont bien été dégagés par le Gouvernement, qui a validé un plan d'investissement supplémentaire de 183 millions d'euros sur cinq ans. Avec ce budget supplémentaire, l'objectif est d'atteindre progressivement plus de 85 millions d'euros de rénovation des ouvrages d'art sur base annuelle durant cette législature, soit environ le double des moyens dédiés à ce même enjeu sous la précédente législature. La montée en puissance du plan Ponts est bien en cours tant au SPW qu'à la SOFICO.

Côté voies hydrauliques, un plan exceptionnel d'investissements est également en cours pour plus de 300 millions d'euros supplémentaires sur cinq années. Je me réjouis que le Parti socialiste ait rejoint le soutien à ce plan d'investissements crucial pour la réindustrialisation de la Wallonie – c'était une dédicace spéciale pour M. Lefèbvre.

Ces choix politiques de réinvestir dans nos infrastructures traduisent la volonté du Gouvernement de poursuivre et d'amplifier l'entretien, la réhabilitation et la sécurisation du réseau existant dans le cadre de la prochaine programmation.

Ma volonté est de finaliser le plus prochainement possible un nouveau plan d'investissements couvrant la période 2027-2033, permettant d'amplifier durablement l'entretien, la réhabilitation et la modernisation des infrastructures wallonnes. Il s'agit d'*assets* essentiels pour notre Région, notre mobilité et l'attractivité de notre territoire. Nous devons garantir la qualité, la sécurité et la pérennité de nos infrastructures pour les années à venir. Le débat est en cours au sein du Gouvernement et j'espère bien le faire aboutir prochainement avec une ambition forte, parce qu'il ne s'agit pas d'une dépense, mais d'investissement.

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

M. Vincent Maillen (MR). – Vous avez donné, comme chaque fois, des réponses claires et précises. Je me réjouis d'entendre que l'on double pas mal de budgets. On sait que le raclage-pose, quand il est fait à temps, coûte beaucoup moins cher que si l'on doit le refaire. La Ville de Namur en est la preuve vivante. Ils ont adopté ce plan-là à l'époque avec M. Gennart.

Au niveau des ponts, je vois que tous les chiffres sont doublés. On observe la volonté de finaliser le plan 2027-2033 avec une attention particulière. Vous pouvez compter sur moi. Je ne suis pas dans ce Gouvernement, mais avec mes collègues du MR, on fera ce qu'il faut pour vous soutenir. Lorsque des problèmes sont constatés au niveau des routes, des ponts et des tunnels, on regrette de ne pas avoir fait le nécessaire en amont. Je vous remercie donc pour votre suivi habituel.

**Question orale
de M. Guillaume Soupарт
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le projet de contournement d'Hornu »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Soupарт à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de contournement d'Hornu ».

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

M. Guillaume Soupарт (MR). – Monsieur le Ministre, félicitations pour l'adoption de votre ajustement budgétaire. Ici, je voulais vous emmener, comme souvent dans cette Commission, dans l'arrondissement de Mons-Borinage, parce que mon

arrondissement a bien besoin de vos actions. D'ailleurs, je vous remercie pour les chantiers qui y sont en cours pour le moment.

Comme vous le savez, se déplacer entre Saint-Ghislain et Hornu aux heures de pointe est un véritable cauchemar. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le SPW Mobilité et Infrastructures porte un projet de création de voiries pour permettre de contourner Hornu, en reliant Saint-Ghislain à l'axiale boraine. Le projet comporte deux phases : une première qui reliera la rue de Valenciennes à l'axiale boraine, et une seconde qui fera le lien entre cette rue de Valenciennes et Saint-Ghislain.

Si ce projet a d'ores et déjà connu différentes avancées, il reste encore beaucoup à faire pour arriver à son terme. En effet, la dépollution du site des Marais, où passera la future voirie, demeure un frein à de significatives avancées. Ce faisant, le SPW MI semble travailler dans la bonne direction, en bonne coordination avec la SPAQuE qui s'occupe de l'assainissement du site, pour avancer sur d'autres parties des travaux ne nécessitant pas de dépollution.

Ce projet nécessite une attention particulière du Gouvernement de la Région wallonne, puisqu'il permettra une réelle avancée en matière de mobilité dans l'arrondissement de Mons-Borinage. Tout récemment, une rencontre citoyenne a eu lieu dans la commune de Boussu et une pétition a été lancée contre ce projet.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous dresser l'état des lieux du dossier du contournement d'Hornu ? Quelles sont les dernières avancées réalisées ? Quelles sont les prochaines grandes étapes à franchir avant de potentiels travaux ? Avez-vous une idée de la date à laquelle les travaux pourraient débuter ? Que faire pour embarquer toutes les citoyennes et tous les citoyens à bord de ce projet ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je suis attentif au projet de contournement d'Hornu pour lequel plusieurs membres de cette Commission m'ont déjà interrogé et qui constitue un dossier important pour améliorer la mobilité dans le bassin de Mons-Borinage.

Il vise à apporter une réponse concrète aux difficultés de circulation rencontrées quotidiennement par les usagers dans cette zone. Il est également l'occasion de proposer des aménagements qui amélioreraient la qualité de vie et la sécurité routière dans les zones qui ne devraient plus être traversées par le trafic de transit.

Sur le fond du dossier, plusieurs avancées peuvent être relevées, tant sur le plan administratif que dans la concertation avec les acteurs locaux. En particulier, la demande de permis relative au contournement Sud, reliant l'axiale boraine à la nationale 51, est en cours d'instruction. Il s'agit d'une étape importante, qui traduit l'entrée du projet dans une phase plus opérationnelle, même si elle nécessite encore du temps pour aboutir dans les meilleures conditions.

Une réunion publique s'est tenue ce mercredi 10 juin pour présenter l'état d'avancement du projet aux riverains et entendre leurs remarques et préoccupations. Elles doivent pouvoir être entendues. Cette concertation est essentielle pour assurer la bonne compréhension du projet et en améliorer l'intégration locale.

Par ailleurs, la collaboration entre le SPW Mobilité et Infrastructures et la SPAQuE – la société publique chargée de dépolluer certains sites – se poursuit, notamment en ce qui concerne la gestion de la pollution du site des Marais. Cette contrainte fait l'objet d'un traitement spécifique, indispensable pour garantir la sécurité et la durabilité des aménagements.

S'agissant des prochaines étapes, celles-ci concernent principalement la poursuite de l'instruction des demandes de permis, la progression des opérations d'assainissement, ainsi que la préparation des phases ultérieures, notamment en termes de procédures administratives et, in fine, de marchés publics.

En ce qui concerne le calendrier, il convient de rester prudent. Les contraintes techniques et administratives, en particulier celles liées à la dépollution, ne permettent pas, à ce stade, de fixer de date précise pour un éventuel démarrage des travaux. Néanmoins, les avancées enregistrées, notamment sur la partie sud du projet, sont encourageantes et permettent d'envisager une poursuite concrète du dossier prochainement – dans une durée aujourd'hui non déterminée ; je ne vais pas inventer des délais qui ne sont pas aujourd'hui estimables. Bien sûr, comme je le disais il y a quelques instants à M. Maillen, il faudra également résoudre l'équation budgétaire, ce qui fait actuellement l'objet de discussions au sein du Gouvernement. J'espère évidemment pouvoir compter sur votre soutien.

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

M. Guillaume Soupard (MR). – Monsieur le Ministre, ce n'est pas la première fois que vous me demandez mon soutien concernant un appui auprès du Gouvernement pour ce genre de dossier, mais c'est vrai que c'est compliqué, parce que vous héritez d'une situation assez complexe, que ce soit dans l'arrondissement de Mons-Borinage ou à travers toute la Wallonie.

Je vous remercie de ne pas forcément donner une date à la hussarde, parce que de telles annonces concernant des budgets ou des dates, alors que l'on était

en réalité très loin d'un aboutissement ont parfois créé des écueils.

J'espère que le suivi, qu'il soit administratif ou qu'il concerne l'écoute des citoyennes et des citoyens, comme vous l'avez dit, pourra se faire au mieux pour que tout le monde puisse vraiment soutenir ce projet. En effet, je comprends qu'il puisse y avoir du mécontentement, notamment par rapport aux personnes qui habitent aux alentours du site du Marais, mais il est vrai que, aux heures de pointe, ces routes sont particulièrement saturées. En plus, il y a une ligne de train qui passe juste à côté ; des solutions de mobilité peuvent donc certainement être trouvées.

**Question orale
de M. Guillaume Soupard
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le devenir de la N6 à Maisières »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Soupard à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le devenir de la N6 à Maisières ».

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

M. Guillaume Soupard (MR). – Monsieur le Ministre, depuis la rédaction de ma question, il y a eu des changements. Des travaux de grande ampleur sont actuellement menés ou ont été clôturés à Nimy ; ceux du carrefour de la Violette ont été particulièrement rapides. Les gens étaient d'ailleurs extrêmement surpris de la rapidité avec laquelle ce carrefour a été rouvert à la circulation, avec le garagiste du coin qui sert d'info mobilité pour les gens qui veulent savoir si le carrefour a été rouvert. Ces transformations étaient terriblement attendues par la population, tant l'état du réseau routier était devenu compliqué.

Ainsi se pose une réflexion sur des aménagements de la N6 à Maisières, dans le prolongement de ce qui est déjà fait. Ce tronçon de la N6 va aussi bénéficier d'un raclage-pose, mais la question portait sur un aménagement au niveau des voiries, des trottoirs, et cetera, plutôt que sur une simple réfection, même si celle-ci était nécessaire. En effet, entre la vitesse trop soutenue de nombreux véhicules, des trottoirs trop étroits et des problèmes de stationnement, avec des voitures qui se garent sur ce qui doit servir de trottoir, cette zone est particulièrement accidentogène. En outre, le cadre actuel de cette voirie ne permet pas de développer l'aspect paysager, faute de place. Pour une traversée de village, ce n'est pas extrêmement sexy.

De plus, une réflexion globale pourrait être menée pour amener une partie du trafic routier du village de

Maisières vers le long du canal situé à proximité, ce qui permettrait de désengorger les voiries aux heures de pointe. Je pense notamment aux cyclistes, qui devraient ainsi bénéficier du canal pour rejoindre Mons plus rapidement.

Dès lors, après avoir rénové la traversée de Nimy, qui en avait grandement besoin, une réflexion concernant la réfection de la N6 à Maisières est-elle envisagée ? Un passage à une seule bande de circulation pourrait-il voir le jour dans ce cadre ? Existe-t-il des pistes pour désengorger la N6 ? Enfin, comment comptez-vous protéger au mieux les usagers faibles sur cette voirie ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR prévoit que le Gouvernement prêterait une attention particulière à la sécurisation des traversées et à la mise en place localisée de zones apaisées en agglomération, en concertation avec les riverains et les autorités locales. Les interventions en cours ne se limitent donc pas à la seule traversée de Nimy, comme vous l'avez précisé, mais s'étendent bien au-delà, jusqu'à la traversée de Maisières et même quasiment jusqu'au carrefour de la Brisée, à la limite entre Mons et Soignies.

Ces travaux s'inscrivent dans une approche globale visant à améliorer la sécurité et la lisibilité de cet axe structurant. Dans ce cadre, une partie de la voirie passera effectivement à une seule bande de circulation, comme c'était déjà le cas à hauteur du SHAPE, où des aménagements ont également eu lieu. On est dans la même logique, et ce, jusqu'au carrefour de la Violette. Cette réduction permettra de mieux canaliser le trafic et de limiter les zones de conflits entre usagers, tout en améliorant la sécurité routière et la convivialité de cet endroit fortement bâti. C'est un front continu de bâtisses, avec toute la vie de ce village relativement actif, que je connais pour y passer de temps à autre me faire couper les cheveux.

L'espace récupéré sera entièrement dédié à l'amélioration des aménagements en faveur des modes actifs et cela se traduira par une sécurisation renforcée des cheminements piétons et cyclistes, répondant à une attente forte en matière de protection des usagers les plus vulnérables.

Par ailleurs, une limitation de vitesse à 50 kilomètres par heure, cohérente avec le caractère urbanisé de la zone et avec les objectifs de réduction du risque d'accident, sera mise en œuvre.

En complément de ces aménagements, la Ville de Mons élabore également un projet de végétalisation le long de cet axe, ce qui contribuera à améliorer le cadre de vie, à renforcer la qualité paysagère de la voirie et à

accompagner la transformation de cet espace en un axe plus apaisé et mieux intégré dans son environnement.

L'ensemble de ces travaux est une réponse concrète en matière de sécurité, de gestion des flux et de prise en compte des modes doux. Voilà un projet important et signifiant pour l'une des portes d'entrée de la ville de Mons.

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre. Cela fait plaisir à entendre, parce que le village de Maisières était vraiment divisé par cette voirie qui ne permettait pas d'avoir des accès sécurisés pour les piétons et pour les cyclistes. Il n'y avait pas de végétalisation, la vitesse posait clairement un problème. Je pense notamment au passage pour piétons situé juste en face de l'école communale. Je vous remercie pour toutes les actions que vous avez entreprises. J'espère que cela pourra aussi améliorer le cadre de vie des personnes qui résident à Maisières, notamment au niveau du stationnement, parce que l'on peut aussi récupérer un peu de stationnement pour certains riverains, notamment à mobilité réduite, qui devaient parfois se garer très loin de chez eux.

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

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

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

M. Guillaume Soupart (MR). – Monsieur le Ministre, la question de la sécurisation de la N546, qui traverse le village de Givry, revient assez souvent au sein de cette Commission. En effet, de nombreux accidents s'y sont déjà produits, dont certains ont été dramatiques.

C'est à ce titre que les autorités communales et le bourgmestre de Quévy pressent pour un réaménagement de cette route, qui permettrait d'améliorer la sécurité de toutes et tous. Ainsi, différentes mesures ont déjà été étudiées, d'autres proposées par la Commune de Quévy, et il semblait que le point devrait être inscrit à la prochaine commission provinciale de sécurité routière. Vous étiez d'ailleurs intervenu pour qu'elle puisse être convoquée.

Les autorités communales attendent impatiemment que la Région wallonne prenne position. En effet, des démarches sont lancées depuis plus d'un an sur le sujet et plusieurs pistes ont été évoquées, comme l'installation de feux tricolores entre la N6-N546 ou un élargissement de la zone 50 sur cette même voirie.

Vous avez fait de la sécurité routière, notamment dans les villages, l'une de vos priorités lors de cette législature. Pouvez-vous dresser le bilan des dernières avancées concernant le dossier de la sécurisation de la N546 qui traverse Givry ? Des aménagements sont-ils prévus ? Ce dossier sera-t-il bel et bien inscrit à la prochaine CPSR ? À défaut, sur quelle base se motive la décision ? Comment pouvez-vous rassurer les autorités locales concernant les problèmes de sécurité routière que connaît la commune de Quévy ?

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 prévoit que le Gouvernement portera une attention particulière à la sécurisation des traversées et à la mise en place localisée de zones apaisées en agglomération – en concertation avec les riverains.

Il y a un peu plus d'un an, mon administration a émis un avis relatif à un projet d'aménagement de trottoirs et bandes cyclables suggérées – les BCS. Cet avis non contraignant fait état de remarques générales ne remettant pas en cause le projet de sécurisation de la N546. Les suites qui y seront réservées dépendront des arbitrages finaux du prochain plan Infrastructures 2027-2033 qui seront abordés dans les prochaines semaines au sein du Gouvernement.

Je soutiens activement la tenue d'une CPSR dédiée à la commune de Quévy et à ses différents projets. L'objectif est d'y regrouper toutes les problématiques de la commune, qu'il s'agisse du stationnement sur la N6, du parking poids lourds, du carrefour N6-N546 ou de la traversée de Givry. À cette fin, la Commune a été invitée à transmettre à mon administration les pièces manquantes, nécessaires à l'examen complet et structuré de chaque dossier. Cette dynamique se concrétisera rapidement, puisqu'une rencontre est programmée entre le SPW MI et l'administration communale de Quévy à la fin de ce mois.

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

M. Guillaume Soupарт (MR). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour ces éléments. J'espère que cette rencontre pourra aboutir sur des nouvelles positives pour la commune de Quévy. On sait que les autorités locales sont particulièrement attentives à la situation, que ce soit dans le village de Givry ou par rapport au stationnement près de la frontière. J'espère que, avec votre soutien actif à la réunion du CPSR, cela

pourra se faire dans les plus brefs délais et que le dossier pourra avancer.

**Question orale
de M. Eddy Fontaine
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'état de la RN964 à Cul-des-Sarts »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état de la RN964 à Cul-des-Sarts ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, des citoyens m'ont interpellé concernant l'état particulièrement dégradé de la voirie traversant le village de Cul-des-Sarts qui se trouve sur la commune de Couvin. Selon les témoignages, plusieurs signalements auraient déjà été adressés au district de Philippeville sans qu'une réponse satisfaisante soit apportée à la présence de nombreux nids-de-poule et dégradations de la chaussée qui représentent un danger croissant pour l'ensemble des usagers, et plus particulièrement pour les conducteurs de deux-roues, dont je fais partie, et qui ont largement été soulignés. Le beau temps revenant, les motos sont de sortie et les dangers sont toujours là. Certains défauts de la voirie seraient en effet suffisamment importants pour provoquer une perte de contrôle ou un accident. Je le confirme.

Cette situation soulève des questions quant à l'état général de certaines infrastructures routières – ce n'est pas la première fois que je reviens vers vous à ce sujet – et à la priorisation des interventions de sécurité routière. Si les dispositifs de contrôle de vitesse participent à la sécurité des usagers, ils ne peuvent se substituer à l'entretien indispensable des chaussées.

Je précise que, sur ce tronçon, un dispositif de radar-tronçon a été installé. Il n'est pas encore effectif, mais je vous garantis que vous ne toucherez pas 1 euro parce que, pour l'instant, c'est impossible de dépasser la moyenne autorisée.

Les services du SPW ont-ils récemment évalué l'état de la voirie traversant Cul-des-Sarts ? Si oui, quels constats ont été dressés ? Cette voirie figure-t-elle parmi les tronçons identifiés comme nécessitant des travaux de réfection ou de sécurisation à court ou moyen terme ? Un calendrier d'intervention est-il prévu pour la réparation des dégradations signalées par les usagers ? Combien de signalements relatifs à l'état de cette voirie ont été enregistrés au cours des trois dernières années ?

Plus largement, quels critères président à la priorisation des investissements en matière d'entretien routier ? Comment veillez-vous à ce que les enjeux de sécurité liés à la qualité des revêtements soient pleinement pris en compte, notamment pour les usagers vulnérables tels que les cyclistes et les conducteurs de deux-roues motorisés ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme toutes les routes de Wallonie, la nationale 964 à Cul-des-Sarts fait l'objet d'un suivi régulier attentif par les services de SPW Mobilité et Infrastructures, avec au minimum une visite hebdomadaire sur place. Vous me demandez combien de signalements il y a eu depuis 2023 : 28 signalements relatifs à l'état du revêtement ont été répertoriés par mon administration sur un tronçon de six kilomètres, allant du petit nid-de-poule isolé à des besoins d'intervention sur des tronçons plus étendus. À ce jour, aucun signalement n'est en attente de prise en charge sur cette voirie. Une intervention est en cours sur le tronçon concerné. Quand je dis « signalement », c'est une procédure qui nécessite une intervention de réparation.

D'une façon générale, le SPW MI veille à ce que des réponses ponctuelles soient apportées à toutes les situations qui présenteraient un risque pour la sécurité routière, sans réduire les missions de la Région en ce qui concerne l'entretien des voiries de son ressort. Je rappellerai également le libellé de l'article 10.1 du Code de la route : « Tout conducteur doit régler sa vitesse en fonction de l'environnement, météo, visibilité, état de la route, usagers vulnérables, pour éviter tout accident ou gêne ». C'est un rappel de la loi.

Le SPW MI me confirme que les difficultés se concentrent principalement au niveau du centre de Cul-des-Sarts, où l'état de la voirie est le plus dégradé. Je note toutefois que la Commune n'a pas indiqué, d'après le SPW MI, cette voirie comme étant un dossier à besoins – en réponse à la sollicitation que mon administration a envoyé il y a presque un an et pour lequel les communes devaient répondre pour début septembre 2025.

Les conditions hivernales ont fortement dégradé certains endroits. Les périodes de gel et de dégel ainsi que les épisodes neigeux que l'on a connus n'ont pas amélioré la situation. Un besoin de réhabilitation est donc aujourd'hui bien identifié sur ce tronçon, pour un montant d'environ 2 millions d'euros hors TVA. Ce tronçon, toutefois, n'est pas repris dans l'actuel plan Infra 2020-2026 validé par le précédent Gouvernement. Comme vous le savez, les débats sont en cours au sein du Gouvernement autour du futur plan Infra 2027-2033,

lequel se base sur les besoins recensés par les districts et les communes.

Suite à votre question, je veillerai à ce que le tronçon oublié soit bien dans la liste des tronçons qui seront examinés, mais priorités en fonction des moyens budgétaires disponibles.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. J'ai bien pris note des 28 signalements. Si j'ai bien compris, les signalements en cours déterminent l'action menée par le SPW. Une intervention est en cours, je le confirme : elle consiste à placer des rustines qui sont parfois pires que les trous.

Le centre n'est pas concerné, mais il s'agit plutôt de l'entrée et de la sortie de Cul-des-Sarts en venant de Couvin. Je rapporterai l'absence de signalement communal à la Commune, mais je ne vais pas mener le débat communal ici. Sur les conditions hivernales, je vous rejoins : celles-ci ont bien dégradé les voiries, notamment l'E420. La situation est toutefois résolue sur cette dernière.

J'espère, Monsieur le Ministre, que vous serez d'une grande efficacité pour cette nationale, comme vous l'avez été – je me permets de le signaler à nouveau – pour l'E420.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Cela fait du bien de dire du bien, de temps en temps.

M. Eddy Fontaine (PS). – Quand c'est bien, je le dis toujours, vous le savez.

Question orale de M. Nicolas Janssen à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'homologation des véhicules rétrofités »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Janssen à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'homologation des véhicules rétrofités ».

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, le rétrofit, qui consiste à remplacer le moteur thermique d'un véhicule par une motorisation électrique ou à hydrogène, est souvent présenté comme une solution permettant de prolonger la durée de vie des véhicules, de réduire les émissions de CO₂ et de soutenir l'emploi

local tout en offrant une alternative plus abordable que l'achat d'un véhicule neuf.

Malgré son potentiel, la filière semble freinée par les procédures d'homologation. Les véhicules rétrofités doivent faire l'objet d'une réception individuelle après transformation, ce qui engendre des coûts et des démarches supplémentaires pour les opérateurs et les propriétaires. À titre de comparaison, la France permet l'homologation de certains kits de transformation pour des types de véhicules, facilitant ainsi leur déploiement. Cette question est d'ailleurs reprise dans la DPR, qui prévoit de développer la filière du retrofit et d'étudier l'opportunité d'homologuer en série des véhicules rétrofités.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous préciser le cadre actuellement applicable à l'homologation des véhicules rétrofités en Wallonie ? Quelles démarches avez-vous entreprises afin de mettre en œuvre l'engagement de la DPR relatif à l'homologation en série des véhicules rétrofités ? Un calendrier est-il prévu pour faire évoluer le cadre réglementaire afin de faciliter le développement de cette filière, tout en garantissant la sécurité des véhicules transformés ? Enfin, quelle place le Gouvernement entend-il accorder au retrofit dans sa stratégie de décarbonation du parc automobile wallon ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la reconversion des véhicules thermiques en véhicules électriques, le « retrofit », constitue une piste intéressante dans le cadre de la transition énergétique et de la réduction des émissions du parc roulant.

Toutefois, sa mise en œuvre soulève des enjeux techniques, sécuritaires et économiques importants. En Wallonie, les procédures d'homologation des véhicules rétrofités sont encadrées de manière rigoureuse, conformément aux exigences de sécurité applicables, en particulier en matière électrique. Afin d'alléger les démarches administratives et de limiter les coûts pour les opérateurs, le SPW reconnaît les kits de conversion homologués dans d'autres États membres, notamment en France. Cette approche permet d'éviter la duplication des procédures d'homologation lorsqu'un niveau de sécurité équivalent est démontré.

Depuis l'adaptation des prescriptions techniques en 2023, toutefois, seuls deux dossiers de retrofit ont été introduits auprès du SPW. Ces dossiers concernaient des véhicules ancêtres convertis par des passionnés, et reposaient sur des kits homologués en France permettant de limiter strictement les coûts d'homologation.

Il convient toutefois de rappeler que l'homologation d'un véhicule rétrofité, qu'elle soit réalisée à titre

individuel ou en petite série, engendre évidemment des coûts pour les personnes qui sont amenées à contrôler les véhicules. Ces coûts s'expliquent par la nécessité de garantir un haut niveau de sécurité, notamment en ce qui concerne les systèmes électriques haute tension, la compatibilité des composants, ainsi que l'intégrité structurelle du véhicule après transformation. À cet égard, les exigences de fond sont comparables à celles imposées aux constructeurs de véhicules neufs et sont basées sur ce qui se pratique en France, notre voisine et amie. La sécurité ne pouvant faire l'objet de compromis, les procédures d'évaluation et de validation restent nécessairement exigeantes.

Dans une perspective de déploiement à plus grande échelle, il apparaît que le modèle économique du retrofit présente actuellement des limites significatives. En effet, le coût total supporté par le consommateur final tend à se rapprocher de celui d'un véhicule électrique neuf produit en série, tout en offrant des performances généralement inférieures, notamment en matière d'autonomie, d'aides à la conduite et de connectivité. Dès lors, l'intérêt économique et technologique pour le citoyen reste fortement limité dans la majorité des cas. Les retours observés dans d'autres États membres, notamment en France où une filière structurée a été mise en place, confirment ces difficultés.

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, merci pour ces éléments de réponse et l'ensemble des précisions apportées. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Il s'agit d'être exigeant quant aux règles de sécurité qui sont imposées, et notamment en matière d'homologation. J'ai pris bonne note du fait que seuls deux dossiers avaient été introduits, mais je relaierai bien évidemment les informations communiquées à certains acteurs qui pensaient, dès lors, que les procédures d'homologation étaient particulièrement complexes et lourdes chez nous. Quoi qu'il en soit, je verrai ce qu'il en est et ne manquerai pas de revenir vers eux avec plus de précisions, s'ils le souhaitent.

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

**Question orale
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la trajectoire de privatisation du transport
public »**

**Question orale
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la politique contre-productive menée en
matière de transport public »**

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

- Mme Hanus, sur « la trajectoire d'économie imposée à l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) » ;
- Mme Hanus, sur « la trajectoire de privatisation du transport public » ;
- Mme Hanus, sur « la politique contre-productive menée en matière de transport public ».

La parole est à Mme Hanus pour poser ses questions.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, parmi les nouveaux éléments contenus dans l'avenant au contrat de service public de l'OTW, on retrouve une trajectoire budgétaire d'économie imposée à l'OTW. La trajectoire imposée est la suivante :

- 4 millions en 2026 ;
- 8 millions en 2027 ;
- 15,5 millions en 2028 ;
- 20 millions en 2029.

Le texte indique que ces économies seront réalisées sans réduction d'offre, hors recalibrage et par l'efficacité opérationnelle et la modernisation du fonctionnement. Derrière ces mots, il y a évidemment des réalités de fonctionnement. Concrètement, sur quoi vont peser ces économies ? Quelle est la ventilation précise de ces économies ? Ces économies impacteront-elles le personnel, la maintenance ou la qualité du service ?

Voilà pour ma première question ; je me permets d'enchaîner avec ma deuxième question sur le sujet, à savoir la trajectoire de privatisation du transport public.

L'avenant au CSP que vous avez préparé semble organiser une privatisation accrue du transport public. En effet, aujourd'hui, l'OTW peut concéder 33 % de ses services en valeur, alors que cette proportion est de 16 % aujourd'hui. Parmi ces 16 %, on retrouve des lignes spécifiques dédiées au transport scolaire.

Or, dans le nouveau CSP, la volonté est de sortir des missions de l'OTW les lignes relatives aux transports scolaires et aux personnes à mobilité réduite, de sorte que, par effet mécanique, on risque d'avoir plus de lignes régulières concédées. Corroborez-vous cette analyse ? Quel est l'objectif en termes de lignes régulières concédées ? Le cas échéant, qu'en est-il des conditions de travail des conducteurs concernés chez les loueurs ? Quelles seront les garanties en termes d'exigences sociales, de standards de qualité et de lutte contre le dumping social ?

En rapport avec le transfert vers le SPW MI des missions relatives aux transports scolaires et aux personnes à mobilité réduite, le SPW MI envisage-t-il de remplir ces nouvelles missions en régie ou en concédant intégralement ces services à travers un marché public ?

Pour ma troisième question, je reviens sur la politique contre-productive menée en matière de transports publics. Une étude européenne, relayée par Greenpeace, dresse un constat sévère. En Belgique, seuls 13 % des citoyens utilisent quotidiennement les transports publics, tandis que 63 % ne les utilisent jamais ou moins d'une fois par mois. Le principal frein évoqué est le temps de trajet jugé trop long. Sur ce point, la Belgique figure parmi les plus mauvais élèves européens. La situation est encore plus préoccupante dans les petites communes et les zones rurales, où les résultats belges sont parmi les pires d'Europe. Les citoyens y sont trop souvent confrontés à une offre insuffisante, des horaires inadaptés, des correspondances peu efficaces et une dépendance forcée à la voiture.

Les choix posés depuis le début de la législature ne font que renforcer ces constats. Au lieu de renforcer l'offre, la fréquence, l'amplitude horaire et l'intermodalité, vous préparez une hausse des tarifs et une logique d'économies qui risquent d'éloigner encore davantage les citoyens du transport public. Or, financer les bus, les trams et les trains pour les rendre réellement attractifs est un choix politique. En zone rurale, c'est même une question d'égalité territoriale. Entendez-vous changer de cap et vous servir des éléments de cette étude pour renforcer l'attractivité du transport public 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, je vous remercie pour vos questions qui nous ramènent au sujet de l'OTW. Certains éléments ont déjà fait l'objet de nombreux échanges dans cette Commission, mais d'autres sont un peu neufs. Je vais donc essayer d'être le plus exhaustif possible dans les réponses que je vous adresse.

Vous le savez, la situation dans laquelle le précédent Gouvernement avait mis l'OTW était une situation exécrable. Un contrat de gestion non financé, un budget 2024 bricolé où des missions structurelles étaient financées par des *one-shots* du Plan de relance. Cerise sur le gâteau : le budget 2024 avait même été bouclé – je l'ai découvert à l'ajustement 2024 – avec des prélèvements sur une mesure du Plan de relance qui avaient été fléchés pour la reconstruction de la vallée de la Vesdre. Le contrat de service public révisé que la Région wallonne et l'OTW ont négocié et signé la semaine dernière vient remettre d'équerre les engagements de l'OTW et son cadre budgétaire.

Vous affirmez que le budget serait en diminution, mais c'est tout le contraire. C'est un budget en progression, avec des ambitions précises et dûment financées, et doté d'indicateurs de suivi et de résultats. Ce n'était pas le cas dans la version signée par mon prédécesseur. Je vous invite vraiment à faire la comparaison entre la version initiale et la version révisée. Le CSP révisé confirme clairement le statut de l'OTW comme opérateur interne de la Région wallonne, chargé d'assurer les obligations de service public sur l'ensemble du territoire wallon. Ce n'est donc pas un scénario de privatisation qu'a choisi le Gouvernement. Tout au contraire. L'OTW est confirmé comme opérateur public du transport collectif en Wallonie, et ce, de façon exclusive.

Quant au recours à la sous-traitance, ce n'est pas une nouveauté. Il existe déjà aujourd'hui et demeure strictement encadré. Il constitue un outil de gestion permettant d'adapter l'offre aux besoins de mobilité et d'améliorer le rapport entre le niveau de service et les moyens mobilisés, mais également de faire face aux difficultés de recrutement et à la pénurie de chauffeurs que connaît actuellement le secteur. C'est dans cette logique d'efficacité et de continuité du service public que cette possibilité est prévue dans le cadre de la réglementation européenne.

La décision prise par le Gouvernement wallon de transférer progressivement le transport scolaire et le transport des personnes à mobilité réduite vers la Région répond à une logique de clarification des rôles, et non à une volonté déguisée d'accroître la part de lignes régulières sous-traitée. L'objectif poursuivi est bien de permettre à l'OTW de se recentrer sur son cœur

de métier, à savoir l'exploitation du service de transport public régulier et d'offrir les conditions de pleine efficacité pour le transport scolaire qui font aujourd'hui défaut. Il s'agit d'ailleurs de la première recommandation issue du travail conjoint mené par les services concernés, tant de la Région que de la Fédération Wallonie-Bruxelles. On a eu l'occasion d'en débattre, notamment avec votre collègue, Mme Dejardin.

Les exigences en matière de qualité et de conditions sociales restent pleinement garanties, avec un contrôle assuré par l'OTW sur l'ensemble des services, y compris ceux sous-traités. En parallèle, le contrat de service public révisé s'inscrit dans un objectif de modernisation et d'amélioration de la performance.

Les économies visées s'élèvent à 20 millions d'euros à l'horizon 2029 sur un budget annuel qui sera supérieur à 900 millions d'euros, soit moins de 2,5 % des dépenses totales. Il est donc difficile de présenter cet effort comme une remise en cause des moyens consacrés au transport public. D'autant plus que cet effort est progressif et, surtout, qu'il a été largement concerté avec la Direction générale de l'OTW, qu'il est encadré et qu'il vise avant tout à éliminer certaines inefficiences afin de préserver les moyens là où ils sont réellement utiles aux usagers et au transport public : il ne porte pas sur l'offre de transport, mais essentiellement sur le fonctionnement interne et l'organisation.

Il comprend notamment :

- l'amélioration et l'harmonisation des processus internes afin de générer des gains d'efficacité et des économies d'échelle dans différents domaines, tels que les achats, les assurances ou encore le *fleet management*. Concrètement, certains contrats d'assurance peuvent représenter une charge supérieure au coût réel des sinistres couverts ;
- la modernisation des systèmes et outils, via la mise en place d'un outil de gestion de type ERP – il y a des gains de productivité évidents là derrière ;
- l'optimisation de l'exploitation, avec une adaptation continue de l'offre sur base de la demande afin d'assurer une utilisation efficace des ressources ; le rôle de l'AOT dans ce cadre a été considérablement recentré. Cela fait partie des éléments d'autonomisation de l'OTW, les règles générales et les grandes lignes doivent être assurées, surveillées par l'administration de régulation qu'est l'AOT. L'adaptation au quotidien des lignes et l'amélioration en continu pour répondre à la demande relève de l'OTW, c'est un changement majeur dans l'organisation des lignes de l'OTW ;

- des évolutions organisationnelles internes, incluant notamment la révision de certains dispositifs liés aux travailleurs non actifs.

Ces efforts d'efficience de l'OTW n'entraînent pas une baisse de la dotation régionale à l'OTW qui, sans compter le soutien supplémentaire du fonds social Climat, passera de 877 millions à 915 millions d'euros en quatre ans.

Quant aux recettes propres, il s'agit d'un retour à la situation de 2019, avec un seuil de couverture de 14 % qui, d'ailleurs, est identique à celui de De Lijn. Cela a été facile pour un ministre précédemment de décréter une non-indexation des tarifs, mais rien n'est gratuit, Madame la Députée, tout se paie. Qui paiera cette non-indexation ? Nos enfants. La décision du Gouvernement était d'endetter durablement la Wallonie pour une non-indexation du prix du ticket de bus. Nous refusons cette logique. Le TEC doit avoir des recettes propres à hauteur de 14 % – c'est ce que définit le contrat de service public – et la Région prend 86 % à sa charge. Plus de recettes propres passe par plus de clients, une tarification dynamique, la lutte contre la fraude, des sanctions plus sévères contre les resquilleurs et la fin des gratuités privilégiées.

Enfin, si le Gouvernement avait voulu privatiser le service public de transport, il aurait pris des décisions bien différentes. La privatisation, c'est en effet le modèle choisi par le Grand-Duché de Luxembourg. Ce n'est pas celui de la Wallonie. Cela suppose que l'OTW renforce sa performance, bénéficie de davantage d'autonomie opérationnelle, adapte ses outils de gestion et poursuive le dialogue avec ses travailleurs pour garantir, dans la durée, un service public de transport plus efficace, fiable et attractif pour les citoyens.

Le choix du Gouvernement est clair : améliorer concrètement l'attractivité des transports publics en s'attaquant à ce qui compte vraiment pour les usagers – la fiabilité, le temps de trajet, la lisibilité du réseau et la qualité des correspondances en gare. C'est précisément ce que nous mettons en exergue dans le cadre du contrat de service public révisé : un cadre enfin financé, des objectifs mesurables et une logique de résultats. Nous sortons d'une période de promesses non financées pour entrer dans une logique de responsabilité. Vendre du rêve n'a jamais rapproché un seul usager du transport public.

Nous assumons également une approche adaptée aux réalités du territoire : renforcer l'offre là où elle est pertinente, développer des solutions plus flexibles dans les zones rurales, avec 60 lignes de transport à la demande en plus et améliorer les correspondances bus-train. Sur ce point précis, nous apportons des solutions concrètes par rapport au constat mis en avant dans l'étude de Greenpeace : un système organisé en adéquation avec les besoins des usagers. Il s'agit donc de solutions dont on parle depuis des années, mais qui

n'avaient jamais ou très peu été mises en œuvre jusqu'à présent.

Au final, la vraie question n'est pas de savoir s'il faut changer de cap, mais de savoir si l'on préfère continuer à promettre ce qui ne fonctionne pas ou mettre enfin en place un cadre qui fonctionne réellement. C'est ce choix que je défends. C'est ce choix que nous avons fait avec le Gouvernement.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, sur les éléments budgétaires, je pense largement avoir répliqué les constats posés par mon groupe sur les dérapages budgétaires, dont votre Gouvernement est responsable depuis sa prise de fonction en 2024.

Je vais revenir plus précisément sur les éléments que vous apportez – en partie – sur l'impact de vos choix politiques sur les usagers. Vous confirmez les économies de 20 millions d'euros avec un effort concerté avec l'OTW, mais je n'ai eu aucune réponse par rapport à l'impact sur l'offre. Vous dites qu'il n'y a pas d'impact sur celle-ci. Parallèlement, vous assumez clairement la mise à mort du transport public permanent dans les zones rurales avec votre TEC à la demande qui rendra le transport public optionnel dans les zones rurales.

Vous me dites : « Rien n'est gratuit, tout se paie ». On n'a jamais dit le contraire. On n'a jamais dit que les transports publics n'avaient pas de coûts. Ce que l'on soutient, c'est l'usage quasi gratuit pour les usagers du TEC. En cela, j'avais quand même quelques éléments que je voulais soumettre à votre éclairage, Monsieur le Ministre, notamment pour faire écho aux propos qui ont été tenus par M. Maroy lors de la dernière séance plénière, lorsque nous avons eu une motion sur le sujet. J'aurai plaisir à lui partager les constats de mes propos, aujourd'hui. On s'est un petit peu renseignés parce que M. Maroy essaie de faire glisser une musique en commission selon laquelle le transport public à moindre tarif – un tarif plus intéressant pour les usagers – ne fonctionne pas. Cela ne permettrait pas d'avoir de nouveaux usagers. Il se basait notamment sur une analyse de la Cour des comptes en France. On s'est un peu amusés à chercher les effets de la gratuité des transports collectifs, notamment sur les expériences en France. Sur les études que l'on a trouvées, que ce soit l'Agur, VIGS, l'Observatoire des villes du transport gratuit ou d'autres, il y a différents constats. On met en évidence l'origine des nouveaux usages. Il y a un report modal significatif depuis la voiture : pour 47,9 % des usagers, ils ont augmenté leur usage du bus en réalisant des trajets auparavant effectués en voiture, 33 % effectuent davantage de déplacements qu'avant. Le principal effet est un report modal depuis la voiture individuelle vers le transport collectif. Ces observations, observées dans d'autres pays européens, confirment cette tendance générale de hausse de l'usage des

transports publics lorsque ceux-ci deviennent plus accessibles financièrement.

Les raisons du changement d'usage sont dominées par le facteur tarifaire : 84 % des personnes ayant répondu à l'enquête citent la gratuité comme raison principale. De plus, 37,6 % citent également l'efficacité et la fiabilité du réseau. Comme je vous l'ai dit ce matin lors des discussions sur l'ajustement, les usagers des TEC, les usagers qui prennent le bus, sont des personnes qui peuvent être en situation de précarité, comme les étudiants, les jeunes, les seniors, et cetera. Maintenir des tarifs abordables est une priorité et cela fonctionne.

**Question orale
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'absence de projet structurant de mobilité
pour la province de Luxembourg dans le projet
d'avenant au contrat de service public de
l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de projet structurant de mobilité pour la province de Luxembourg dans le projet d'avenant au contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, le projet d'avenant au CSP 2024-2028 de l'OTW prévoit plusieurs projets structurants en matière de mobilité collective. Le document mentionne notamment :

- une ligne de métro léger à Charleroi ;
- plusieurs lignes de *busway* dans l'agglomération liégeoise ;
- l'aménagement de la gare de bus d'Ottignies ;
- des lignes prioritaires à Herstal et Seraing.

Toutefois, force est de constater qu'aucun projet structurant comparable ne semble prévu pour la province de Luxembourg. Nous espérons que vous allez pouvoir nous dire le contraire. Cette situation interpelle, alors que la province fait face à des défis de mobilité particulièrement importants : forte dépendance à la voiture individuelle, éloignement des services essentiels, dispersion de l'habitat, faibles alternatives à la voiture ou encore besoins spécifiques des travailleurs frontaliers et des étudiants. Dans un contexte où le report modal constitue pourtant un objectif affiché du Gouvernement wallon, beaucoup craignent un décrochage accru des territoires ruraux.

Monsieur le Ministre, pour quelles raisons aucun projet structurant spécifique à la province de Luxembourg ne figure-t-il dans le projet d'avenant au contrat de service public de l'OTW ? Le Gouvernement travaille-t-il actuellement sur des projets structurants de mobilité pour la province de Luxembourg ? Si oui, lesquels et selon quel calendrier ? Des investissements spécifiques sont-ils prévus en province de Luxembourg dans les prochaines années, notamment en matière de lignes structurantes, de pôles multimodaux ou de transport à la demande ? Enfin, quelle place la province de Luxembourg occupe-t-elle dans la stratégie régionale de report modal portée par le Gouvernement wallon et l'OTW ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, comme votre question est particulièrement liée à celle de M. Huberty, je me permettrai de faire une réponse un peu plus complète. Si M. Huberty la transforme en question écrite, je le renverrai à nos échanges.

La DPR indique qu'« 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 et aéroports – ainsi qu'en soirée et les week-ends. Ce renforcement s'effectuera à partir d'un réseau retravaillé, en tenant compte notamment de la demande de transport et avec une offre adaptée aux fréquentations, aux réalités de la ruralité ». Elle dit aussi : « En zone rurale, le transport collectif doit mieux répondre aux besoins et s'adapter davantage aux réalités, au travers des lignes régulières, des lignes express et du transport à la demande ».

Ainsi, je voudrais rappeler que l'avenant du contrat de service public s'inscrit pleinement dans le plan FAST 2030, avec l'objectif clair de renforcer le report modal en proposant une mobilité plus accessible, plus fluide et mieux adaptée aux réalités territoriales de la Wallonie.

J'ajouterai que les enjeux de mobilité, notamment en zone rurale, nécessitent une approche globale qui ne se limite pas au déploiement des services de transports publics, qu'il s'agisse du train ou du bus, mais qui doit également intégrer un travail sur l'organisation du territoire – c'est le sens des schémas de développement communaux et de leur logique de centralité, y compris villageoise –, mais également au travers du déploiement d'autres services de mobilité, tels que les lignes de covoiturage, les voitures partagées ou encore le déploiement d'un réseau en site propre facilitant la mobilité active. Ces éléments se renforceront à l'avenir avec le développement des vélos avec assistance

électrique, mais aussi des véhicules autonomes. Le monde va changer.

Le contrat de service public révisé liant l'OTW à la Région wallonne intègre cette logique et cette vision cohérente de la mobilité. Il contient divers éléments spécifiquement liés aux zones rurales de la province de Luxembourg, mais aussi de l'ensemble de la Wallonie rurale.

En ce qui concerne l'adaptation du réseau structurant, l'OTW devra tenir compte des centralités identifiées par le SDT et précisées par les schémas de développement communaux. Cela inclut les centralités villageoises, d'où la nécessité pour chaque commune de se doter d'un tel schéma de développement communal et de déployer une approche intelligente qui combine mobilité et territoire.

Pour le développement spécifique de l'offre en zone rurale, j'ai fait valider par le Gouvernement, dans le cadre du fonds social Climat, et c'est confirmé par le CSP révisé, un ambitieux plan de déploiement du transport à la demande, qui permettra le déploiement progressif, sur la période 2028-2032, de 60 nouvelles lignes de transport à la demande. Cela représente un investissement de l'ordre de 45 millions d'euros. Nul doute que la province de Luxembourg sera fortement concernée par le déploiement de cette nouvelle offre, destinée à rabattre la clientèle vers les mobipôles tels que celui de la gare de Neufchâteau – nous l'avons d'ailleurs inauguré la semaine dernière avec M. Huberty, qui n'est pas là.

L'autre enjeu majeur en zone rurale est d'assurer des correspondances de qualité entre le train et le bus. C'est un chantier non retenu dans l'ancien contrat de service public et que j'ai souhaité clairement encadrer dans le CSP révisé de l'OTW. L'objectif sera donc d'assurer, dans les gares moyennes, une adaptation des horaires de bus à ceux de la cadence des trains, et déployer le système Aribus qui permet, en cas de retard raisonnable d'un train, que le bus attende pour assurer une bonne correspondance aux passagers.

Le CSP révisé prévoit que cette mission doit être mise en œuvre dans cinq gares en 2027, 10 en 2028, et cetera, les années suivantes. Sont donc potentiellement concernées les gares moyennes – cela ne concerne pas les très grandes gares, où il y a suffisamment de trains et de bus : je pense, par exemple, en province de Luxembourg, à la gare de Libramont, qui semble évidente en la matière, mais il y en a sans doute d'autres que vous connaissez mieux que moi.

Madame Hanus, vous évoquez particulièrement l'absence, en province de Luxembourg, de projet comparable au métro léger de Charleroi et au *busway* liégeois.

(Réaction de Mme Hanus)

Pardon ?

Mme Mélissa Hanus (PS). – Ce sont des exemples de projets structurants mentionnés dans le document du CSP, effectivement.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – On est bien d'accord. Vous oubliez sans doute que la Wallonie investit massivement dans la modernisation de la ligne ferroviaire Bruxelles-Luxembourg, à savoir 56 millions d'euros, pour accélérer les travaux ferroviaires et augmenter la vitesse de référence de l'axe à 160 kilomètres par heure. Et ce sont des budgets que nous dégageons chaque année pour payer les factures.

De plus, la Wallonie va encore investir 32 millions d'euros – nous en avons parlé tantôt dans le débat budgétaire – pour l'aménagement des gares de Marloie, Marbehan et Arlon, et le stationnement vélo le long des gares de l'axe 3.

La mise en œuvre de ce financement wallon est confirmée, et la SNCB et Infrabel, comme je l'ai dit tantôt, actualisent en ce moment leurs projets. Ce sont des investissements majeurs et structurants pour les transports collectifs en province de Luxembourg. Il est donc factuellement inexact de dire que ce Gouvernement ne soutiendra pas de projets structurants de transport en commun en province de Luxembourg.

Vous le voyez, Madame la Députée, la province de Luxembourg et la Wallonie rurale ne sont pas oubliées. Elles bénéficient d'une approche certes différenciée, adaptée et pleinement assumée à la réalité d'un territoire rural. On ne développe pas un métro ou un tram en zone rurale. L'ambition est claire : garantir sur l'ensemble du territoire wallon, tant dans les zones urbaines que rurales, des solutions de mobilité accessibles, efficaces et crédibles, capables de répondre aux besoins quotidiens des citoyens, quelle que soit leur localisation.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, je vous interroge sur les projets structurants dans le cadre du CSP pour la province de Luxembourg. Vous me répondez qu'il faut d'abord avancer sur les SDC avant les centralités, réfléchir aux lignes de covoiturage, à la mobilité active, au vélo, aux véhicules autonomes qui arriveront. Mais on s'éloigne complètement de la question que je vous ai posée au départ, soyons très clairs.

Vous mentionnez l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg, alors que ce matin, vous disiez ne pas être le ministre fédéral de la Mobilité. Et ici, vous reprenez ces propos alors que je vous questionnais ce matin sur ces gares...

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C’est bien de l’argent wallon !

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je vais terminer mon propos. La province de Luxembourg représente pourtant un territoire immense, avec des besoins spécifiques liés à la ruralité. C’est bien là que le problème se pose. Ce n’est pas une absence de défi, mais une absence de traduction concrète de ces défis au sein du CSP et au sein des priorités d’investissement pour LeTEC en province de Luxembourg.

Cette dernière doit être pleinement intégrée dans la stratégie de report modal via des projets identifiés, chiffrés et programmés. Et ici, malheureusement, ce n’est pas le cas.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le manque à gagner pour la Wallonie
concernant les véhicules en leasing »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque à gagner pour la Wallonie concernant les véhicules en leasing ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, en matière de leasing automobile, une étude de 2022 avait estimé le manque à gagner pour la Wallonie à 47 millions d’euros par an si l’on appliquait une fiscalité du leasing non sur base du siège social de la société de leasing, mais bien sur base du domicile du bénéficiaire du véhicule, sur la base de 92 889 voitures de leasing utilisées par des résidents wallons.

Cette problématique dépend d’un accord de coopération entre les Régions, qui suppose la bonne volonté de la Région flamande et de la Région bruxelloise. Depuis quelques mois, la Région bruxelloise dispose d’un Gouvernement de plein exercice. C’est l’occasion de relancer le dialogue interrégional.

Pouvez-vous faire le point sur le dossier du leasing automobile et sur le manque à gagner qu’il représente aujourd’hui pour la Wallonie ? Le Gouvernement dispose-t-il d’une actualisation des estimations réalisées en 2022 ? Combien de véhicules de leasing utilisés par des résidents wallons sont aujourd’hui identifiés par l’administration wallonne ?

Cette estimation des 92 889 véhicules est-elle toujours pertinente ? Maintenant que la Région bruxelloise dispose d’un gouvernement de plein exercice, comment avez-vous relancé les discussions interrégionales ? Comptez-vous relancer officiellement vos homologues bruxellois et flamand afin d’aboutir à un accord de coopération permettant une répartition plus juste des recettes issues de la fiscalité automobile liée au leasing ?

Le Gouvernement wallon a-t-il déjà inscrit ce dossier à l’ordre du jour d’une concertation interrégionale ou d’un comité de concertation ? Dans la négative, compte-t-il le faire prochainement ? Ce dossier a-t-il été lié aux discussions sur la vignette automobile ? À défaut d’accord de coopération, quelles autres pistes étudiez-vous afin de réduire ce manque à gagner pour la Wallonie et d’éviter que les recettes fiscales liées à des véhicules utilisés en Wallonie continuent à bénéficier principalement à d’autres Régions ?

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 de la taxe de circulation sur les véhicules de leasing et ses conséquences budgétaires pour la Wallonie n’est pas un sujet neuf.

À cet égard, il convient de rappeler que la répartition des ressources financières entre les entités fédérées s’inscrit dans le cadre de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions – LSF.

L’article 4, paragraphe 3, confirme la compétence des Régions en matière d’établissement des bases d’imposition, des taux d’imposition et des exonérations en taxe de circulation – TC – et en taxe de mise en circulation – TMC. Ce paragraphe prévoit toutefois une exception pour les véhicules de leasing : « Dans le cas où le redevable de ces impôts est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, l’exercice de ces compétences est subordonné à la conclusion préalable d’un accord de coopération entre les trois Régions ». En d’autres termes, la fiscalité des véhicules de leasing ne peut être modifiée sans la conclusion préalable d’un accord de coopération, ce qui implique l’accord volontaire des trois Régions de ce pays.

Force est de constater que, depuis plus de 20 ans, les Gouvernements wallons successifs, toutes tendances confondues, n’ont pas pu convaincre leurs homologues d’avancer sur ce point.

Vous le savez, l’article 5 de la LSF organise également la répartition territoriale des compétences

fiscales et précise que celle-ci repose sur le lieu du siège ou de la résidence du contribuable, selon qu'il s'agisse d'une personne morale ou d'un particulier.

En l'état actuel du cadre juridique – la Loi spéciale de financement, majorité de deux tiers, au Fédéral –, la fiscalité des véhicules repose donc sur le lieu d'immatriculation. Il en résulte que les véhicules de leasing mis à disposition de résidents wallons, mais immatriculés dans une autre Région, génèrent des recettes fiscales au bénéfice de la Région où est établie la société de leasing. Ces sociétés de leasing sont établies en Flandre et à Bruxelles pour plus de 99 % du parc automobile concerné, ce qui met la Wallonie en mauvaise position de négociation. C'est, hélas, un fait. Pour le dire clairement, un éventuel accord de coopération supposerait que la Flandre et Bruxelles acceptent volontairement de perdre des recettes au profit de la Wallonie. Il ne faut pas être grand clerc pour deviner les conséquences d'une telle situation.

L'étude académique réalisée en 2022 a estimé le manque à gagner « potentiel » pour la Wallonie au montant théorique que vous avez cité si les règles du jeu changeaient. À ce stade, cette estimation demeure la seule référence disponible. En effet, l'administration fiscale wallonne ne dispose que des données relatives aux véhicules immatriculés en Wallonie et n'est pas en mesure, dans le cadre actuel, d'identifier ou de quantifier les véhicules de leasing utilisés par des résidents wallons lorsqu'ils sont immatriculés dans une autre Région. Dès lors, l'estimation précitée conserve un caractère purement indicatif et ne peut être confirmée que sur la base de données administratives actualisées dont nous n'avons pas connaissance.

En conclusion, le ministre-président et moi-même suivons avec une attention constante cette question de la fiscalité sur le leasing de véhicules et de ses incidences budgétaires. Toutefois, il faut être conscient que faire bouger les lignes nécessitera d'intégrer cet enjeu dans une discussion plus large que la seule question des véhicules de leasing, soit au niveau fédéral puisque l'origine de la difficulté est la loi spéciale de financement.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, vous n'avez pas répondu à mes questions. Avez-vous lancé des concertations interrégionales ? Le Gouvernement compte-t-il le faire ? Avez-vous évoqué le sujet dernièrement avec vos collègues ?

Vous dites qu'il y a 20 ans que l'on tente de résoudre ce problème, mais que cela ne marche pas depuis 20 ans. D'accord, mais depuis que vous êtes installé au Gouvernement, vous dites à tout va que la Région est presque en faillite et qu'il faut trouver d'autres moyens. Ce que l'on vous propose, c'est d'utiliser la discussion sur la vignette pour essayer de jouer sur un autre accord

dans le cadre de cette discussion et surtout de faire en sorte que, pour une fois, ce ne soient pas les familles qui n'ont pas de véhicule de société, les pensionnés et les étudiants qui paient la facture. Il y a potentiellement beaucoup d'argent à aller chercher. C'est cela qui nous paraît essentiel aujourd'hui.

Êtes-vous prêt à aller vers une discussion interrégionale avec les autres Gouvernements du pays puisqu'il semble que ce ne soit pas encore le cas aujourd'hui ?

**Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la vignette autoroutière »**

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

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, dans le dossier de la mise en place d'une vignette, il y a un élément ferme : la volonté affichée des trois Gouvernements – flamand, bruxellois et wallon – de mettre en place une vignette autoroutière sur l'ensemble du territoire. Nous avons pu exprimer notre soutien potentiel à cette réforme, à la double condition de sa neutralité budgétaire – j'ai déjà eu l'occasion de l'évoquer – pour les automobilistes wallons et surtout de sa conformité avec le droit européen.

Comme je l'indiquais en préambule, il y aurait une unanimité des Gouvernements à avancer dans ce dossier. Quelles modalités restent encore à négocier ? Une clé de répartition entre les trois Régions a-t-elle été fixée ? En profiterez-vous pour rééquilibrer au profit de la Wallonie la fiscalité sur les véhicules de leasing ?

Avez-vous avancé dans des discussions avec les autorités européennes au sujet de la conformité juridique d'une vignette belge avec une compensation pour les automobilistes belges dans un cadre global avec le droit européen ? Le cas échéant, si accord intrabelge il y a et si les autorités européennes sont d'accord avec le modèle proposé, quels seront les étapes politiques et administratives à franchir pour une entrée en vigueur en 2027 ?

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

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

locaux. – Monsieur le Député, l'objectif du Gouvernement affiché dans la DPR est clair : « Le Gouvernement décide de s'emparer d'une thématique existante depuis de nombreuses années et pour laquelle aucune solution n'a jusqu'à présent été trouvée, à savoir la volonté de faire participer les usagers, tant belges qu'étrangers, à la qualité du réseau routier wallon qu'ils utilisent. Ainsi, la mise en œuvre d'un droit d'usage de la vignette, dans le respect des règles européennes, sera appliquée d'ici la fin de la législature ».

Comme indiqué précédemment et à de nombreuses reprises, la Wallonie a exprimé un intérêt pour l'introduction de la vignette routière en concertation avec les deux autres Régions du pays. En effet, après l'accord du Gouvernement régional wallon, l'accord du Gouvernement flamand puis l'accord du Gouvernement bruxellois ont prévu la vignette. À ce stade, les travaux se poursuivent et plusieurs paramètres doivent encore faire l'objet d'arbitrage. Aucune décision définitive n'est arrêtée à ce jour et l'ensemble des options demeurent à l'examen.

S'agissant de la clé de répartition des recettes entre les Régions, celle-ci n'a pas été convenue pour l'instant. Elle constitue l'un des éléments qui devront être arrêtés de manière concertée, dans un souci d'équilibre et de prise en compte des spécificités propres à chaque Région.

J'ai expliqué, dans ma précédente réponse, la question de la TC applicable aux véhicules de leasing. Une question distincte est celle de la vignette pour les véhicules de leasing. Celle-ci fait l'objet d'une vigilance spécifique afin d'envisager une solution équilibrée et équitable, tenant compte des différents usages ainsi que des impacts pour les acteurs concernés.

Par ailleurs, les échanges avec les autorités européennes requièrent au préalable la définition des mécanismes d'adaptation envisagés. À ce stade, aucune position définitive n'a été arrêtée et ces discussions devront encore être approfondies.

En ce qui concerne les prochaines étapes, il convient en priorité de parvenir à un accord au niveau interrégional. Ensuite, nous pourrions déterminer les modalités concrètes de mise en œuvre, notamment sur les plans technique, financier et juridique. À ce stade, l'horizon 2027 constitue une perspective indicative, strictement conditionnée à l'aboutissement de l'ensemble des travaux et décisions requis, et d'accords politiques.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je note que l'on n'est nulle part en écoutant votre réponse, mais, surtout, j'imagine que cela ne doit pas être le même collaborateur qui gère la question du leasing et la question de la vignette, puisque vous débutez votre intervention en rappelant que c'est une problématique

sur laquelle vous travaillez. On n'a jamais eu de solution sur la vignette jusqu'à présent, mais vous avancez à ce sujet de manière davantage positive que sur la question des leasings de société. Dès lors, rien n'est impossible. Si vous pensez que, pour la vignette, on va trouver une solution, faisons la même chose pour les véhicules de société.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – À cœur vaillant, rien d'impossible.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Ce sera dans le PV.

**Question orale
de Mme Valérie Dejjardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les conséquences familiales désastreuses
d'un envoi tardif de la circulaire sur le
transport scolaire »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejjardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conséquences familiales désastreuses d'un envoi tardif de la circulaire sur le transport scolaire ».

La parole est à Mme Dejjardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejjardin (PS). – Monsieur le Ministre, en matière de transport scolaire, l'année 2025-2026 a été chamboulée par la parution tardive de la circulaire précisant les règles applicables en la matière. Pour rappel, entre la circulaire 2024-2025 et la circulaire 2025-2026, plusieurs modifications ont été entreprises par vos soins concernant les modalités d'octroi du droit au transport scolaire. Ces modifications, couplées à l'envoi tardif de la circulaire, ont mis de nombreux élèves, familles et écoles dans l'embarras. À cet égard, le cas du PO de mon collègue de Malmedy est emblématique des problèmes générés.

Au sein de cette Commission, nous vous avons questionné à ce sujet à plusieurs reprises. D'ailleurs, en réponse à une question précédente sur le sujet, vous indiquiez que « compte tenu du délai réduit entre la réception de cette circulaire et les notifications aux parents, ce critère n'a donc été appliqué que pour les nouvelles demandes pour la rentrée 2025, conduisant, dans certains cas, à la séparation involontaire de fratries. Erreur que je souhaite corriger pour la prochaine circulaire de rentrée 2026-2027, qui devrait contenir des adaptations et sera diffusée plus tôt ».

L'an passé, la circulaire est parue au début du mois de juillet. De votre propre aveu – et nous sommes d'accord sur ce point –, c'était trop tard. Nous sommes à la mi-juin ; au moment où cette question a été rédigée, la nouvelle circulaire n'était toujours pas publiée sur le site du SPW.

Quand cette circulaire va-t-elle être publiée ? Des changements sont-ils attendus ? Estimez-vous que, cette année, la circulaire est publiée suffisamment tôt pour que l'ensemble des acteurs concernés soient informés correctement ? Merci pour votre réponse et l'intérêt que vous portez à cette question, je le sais.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la circulaire de rentrée 2026-2027 relative au transport scolaire sur le territoire wallon a été signée ce 8 juin, puis transmise aux pouvoirs organisateurs et écoles en fin de semaine dernière, c'est-à-dire pratiquement avec un mois d'avance par rapport à l'envoi de l'an dernier.

Une date d'envoi évaluée au 15 juin avait été proposée en Commission wallonne du transport scolaire – réunissant l'ensemble des intervenants, qui avaient estimé ce délai raisonnable. Le délai a donc été tenu.

Trois points nouveaux ont été implémentés dans la nouvelle circulaire :

- concernant les fratries, si un enfant bénéficie du droit au transport scolaire, tous les enfants domiciliés sous le même toit que cet enfant bénéficieront dorénavant automatiquement de ce même droit, et ce, vers le même point de destination, jusqu'à la fin de leur cursus dans l'école concernée ;
- concernant l'affectation au transport scolaire, un enfant affecté à un circuit gardera son droit à cette affectation durant toute l'année scolaire, même si une ligne publique devient adaptée durant cette période ;
- concernant les garderies scolaires, la circulaire va dorénavant clarifier le fait « qu'une telle garderie peut être considérée comme un point de destination ou comme un point de prise en charge. L'élève qui a droit au transport scolaire pourra bénéficier du transport scolaire entre le point de prise en charge et la garderie ou entre la garderie et l'établissement scolaire ». En revanche, un éventuel deuxième trajet visant à regrouper les enfants d'une garderie pour les amener vers une implantation ailleurs relève évidemment d'un transport interne, entre l'école et un lieu de garderie. Il s'agit alors logiquement d'une organisation à charge de l'école, et non du transport scolaire wallon.

D'autres modifications mineures sont également opérées :

- le critère, pour considérer qu'une ligne de transport public est adaptée pour y transporter l'élève, passera de deux changements de ligne au maximum à un seul changement maximum ;
- deux modifications maximum de trajets par année scolaire, au lieu de cinq jusqu'ici, pourront dorénavant être introduites, sans préjudice des cas autorisés par dérogation en cas de changement d'école.

Ces adaptations sont apparues nécessaires pour ajuster au mieux l'organisation de l'offre et éviter des lourdeurs et des complexités, tout en répondant avec justesse et équité aux besoins des enfants les plus fragiles, à savoir ceux fréquentant l'enseignement spécialisé et ceux qui sont trop éloignés de l'offre de transport public par rapport à leur lieu de scolarisation.

Nous devons assurer un équilibre juste entre une organisation efficace de l'offre et le droit au transport scolaire, le tout dans un cadre budgétaire raisonnable. Je rappelle à ce propos que la Wallonie consacre plus de 90 millions d'euros chaque année à ce service public et que ce budget est en croissance.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – J'ai bien fait de venir. Vous avez tenu vos engagements, vous avez écouté le terrain et les interpellations parlementaires. Je vous remercie pour votre réponse et le travail fait sur ce dossier. C'est une note positive après cette question.

Question orale
de M. Jean-Paul Bastin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'étude de Vias sur la distraction des
conducteurs de bus scolaire »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'étude de Vias sur la distraction des conducteurs de bus scolaire ».

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, une étude actuellement menée par l'Institut Vias met en évidence les nombreuses sources de distraction auxquelles sont confrontés les chauffeurs de bus scolaire, notamment le bruit, les comportements perturbateurs des élèves et, dans certains cas, l'absence d'accompagnateur chargé de maintenir la sérénité à bord des véhicules.

Comme vous l'avez récemment rappelé, la Wallonie compte environ 950 circuits de transport scolaire, dont 750 bénéficient de la présence d'un accompagnateur. Les quelque 200 circuits non accompagnés concernent principalement les trajets de petite taille, transportant un nombre très limité d'enfants, parfois limité à un seul élève.

Il convient également de rappeler que, depuis la sixième réforme de l'État, des compétences importantes ont été régionalisées, notamment en matière de sécurité routière et de transport scolaire. En Wallonie, ces missions relèvent désormais respectivement de l'Agence wallonne pour la sécurité routière et de LeTEC pour l'organisation du transport scolaire.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre, l'étude menée par l'Institut Vias tient-elle compte des spécificités de l'organisation wallonne du transport scolaire et des compétences exercées par les acteurs régionaux ? L'Agence wallonne pour la sécurité routière et LeTEC ont-ils été associés ou consultés dans le cadre de cette étude ? Le Gouvernement wallon entend-il tirer des enseignements spécifiques de cette étude afin de renforcer la sécurité du transport scolaire en Wallonie ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, l'étude menée par Vias est toujours en cours. Les éléments récemment publiés dans la presse doivent être considérés comme des résultats préliminaires. L'étude se trouve encore en phase de collecte des données, et des analyses complémentaires seront réalisées dans les prochains mois.

Les constats évoqués concernent les différentes sources potentielles de distraction auxquelles sont confrontés les chauffeurs dans le cadre du transport scolaire. Ces constatations reposent, à ce stade, principalement sur des entretiens et des données recueillies en Flandre. Ils ne permettent pas, à l'heure actuelle, de tirer des conclusions spécifiques quant à la situation en Wallonie ou à l'organisation du transport scolaire wallon.

Ces résultats préliminaires mettent néanmoins en évidence plusieurs facteurs susceptibles d'accroître la charge mentale et les sources de distraction chez les chauffeurs de transport scolaire. Les conducteurs interrogés évoquent certaines sources de déconcentration potentielles liées à l'exécution de leur métier, notamment des conditions de trafic parfois difficiles, parce que les heures de dépose et de reprise des élèves coïncident avec les heures de pointe dans la circulation, et le fait que le bruit émis par les enfants pendant le transport, ainsi que les dynamiques de groupe peuvent générer des tensions ou nécessiter une

vigilance accrue, ce risque ayant néanmoins tendance à diminuer lorsqu'il y a présence d'un accompagnateur dans le car. C'est assez logique.

À ce stade de l'étude, ni le SPW, ni l'OTW, ni l'AWSR n'ont encore été consultés dans le cadre de la recherche. Il est toutefois prévu d'associer également les acteurs wallons concernés dans la poursuite de l'étude, afin de tenir compte des spécificités du contexte wallon ainsi que de la répartition des compétences en matière de sécurité routière et de transport scolaire. J'adresserai d'ailleurs prochainement un courrier en ce sens à Vias.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je prends bonne note que ces résultats sont encore préliminaires, partiels et essentiellement issus de données provenant de la partie flamande du pays.

Comparaison n'est pas raison, si les chauffeurs du nord du pays sont soumis à des contraintes identiques à celles du sud, les conclusions amèneront probablement aux mêmes résultats. Néanmoins, nous serons attentifs à l'arrivée de ces résultats et nous verrons comment les intégrer pour la plus grande sécurité de nos enfants et des transporteurs.

M. le Président. – La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 16 heures 45 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 16 heures 49 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet d'intégration des communes et des CPAS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet d'intégration des communes et des CPAS ».

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

M. Bruno Lefèbre (PS). – Monsieur le Ministre, votre volonté d'intégrer les CPAS au sein des communes suscite de nombreux débats. Ainsi, dans son avis du 14 avril 2026, publié le 2 juin, l'Union des villes et communes de Wallonie souligne l'absence d'unanimité sur l'opportunité, l'ampleur et la temporalité de cette réforme. Elle insiste sur l'autonomie locale, sur une démarche volontaire, sur une étude préalable coûts-avantages, ainsi que sur une trajectoire graduelle adaptée aux réalités de terrain. Elle rappelle également l'importance de maintenir des entités juridiques distinctes afin de préserver les spécificités de l'action sociale et d'éviter des conséquences juridiques périphériques importantes.

En outre, j'ajouterai que s'il devait y avoir une réforme, cela devrait se faire avant tout au bénéfice des travailleurs et des bénéficiaires de l'aide sociale, et non à leurs dépens.

Ces réserves sont d'autant plus importantes que les CPAS font face à une pression sociale croissante, notamment avec les nouvelles missions liées à l'accueil des personnes exclues du chômage de longue durée. On parle d'un surcoût de 1 milliard d'euros d'ici 2030, malgré les compensations. Une réforme institutionnelle lourde, mal préparée ou imposée uniformément, pourrait fragiliser les services sociaux de première ligne, les agents et les citoyens les plus précarisés.

Pouvez-vous confirmer que le Gouvernement privilégiera une démarche volontaire, fondée sur l'autonomie communale et une étude de faisabilité locale préalable ? Comptez-vous imposer l'intégration en deçà d'un certain seuil ? Dans l'affirmative, quel est ce seuil ? Où en est votre réflexion ? Entendez-vous maintenir la personnalité juridique distincte des CPAS ?

Quelles garanties apporterez-vous pour préserver la qualité, la proximité et l'accessibilité de l'action sociale ? Comment comptez-vous sécuriser juridiquement et financièrement les effets de cette réforme, notamment pour le personnel, les aides APE et les services supports mutualisés ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, j'ai effectivement pris connaissance de l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie. Ce dernier s'inscrit dans le cadre des groupes de travail constitués avec les différentes fédérations en vue de recueillir leurs avis dans la perspective de la réforme du service public local intégré et modernisé.

Dans ce cadre, de premières réunions de travail se sont tenues, permettant à ce stade à chacun d'exposer son point de vue. Il a été convenu que les réunions

soient suspendues dans l'attente de la présentation d'un texte en première lecture.

Je suis actuellement occupé à travailler avec mes collaborateurs et le SPW, et avec l'appui de constitutionnalistes, sur un projet de texte.

Les articles 1^{er} et 2 de la loi organique des centres publics d'action sociale reconnaissent la personnalité juridique des centres publics d'action sociale et rendent ainsi obligatoire le maintien de deux entités distinctes : la commune et le centre public d'action sociale. Ces dispositions relèvent de la législation fédérale. La modification, l'abrogation et l'adaptation de ces articles relèvent du législateur fédéral.

La Déclaration de politique générale du Gouvernement fédéral prévoit à cet égard la modification de ces articles, la Flandre étant dans un processus dit intégré depuis 2019.

Dans le cadre du projet wallon, un organe dédié exclusivement à l'aide à la personne sera préservé et rendu obligatoire pour l'ensemble des communes. Il s'agit d'un lieu de décision où seront traités les dossiers d'aide sociale individuelle. Il jouera un rôle important dans la gestion de l'action sociale et de la sécurité sociale telle qu'elle est organisée à l'échelle territoriale d'une commune.

La réforme entend renforcer l'efficacité des pouvoirs locaux en mutualisant les effectifs et les moyens financiers pour de nombreux services transversaux des communes et CPAS : GRH, informatique, finances, bâtiments, assurances, et cetera, autant d'endroits où l'efficacité des pouvoirs publics peut gagner à travailler conjointement.

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

M. Bruno Lefèbre (PS). – Il faudra évidemment que l'on en rediscute et que l'on voie dans quelle direction exacte vous comptez avancer dans les mois à venir.

L'aide sociale, l'aide individuelle sont des éléments essentiels. Il s'agit de ne pas les affaiblir, surtout dans cette époque où cette structure a plus que jamais son utilité dans nos communes.

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les investigations relatives au sponsoring
des intercommunales »

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 investigations relatives au sponsoring des intercommunales ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je vous ai interrogé en date du 19 mai dernier, avec d'autres, sur la politique de sponsoring des intercommunales et les investigations que vous avez diligentées :

- d'une part, à l'égard de Resa, pour « l'instruction détaillée des faits rapportés, en ce compris la compatibilité d'une politique de sponsoring avec le décret Électricité, le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, le Code des sociétés et des associations et les statuts de l'intercommunale et ses règles internes ; ensuite, la communication de l'ensemble de la politique de sponsoring direct ou indirect de Resa ; enfin, l'avis de la CWaPE quant aux pratiques de sponsoring des structures relevant de son champ de compétences » ;
- d'autre part, pour « l'ensemble des intercommunales wallonnes afin de connaître leurs politiques en la matière et de savoir quels sont les bénéficiaires de ces éventuels financements de sponsoring ou de dépenses assimilées ».

Le délai était fixé au 31 mai dernier. J'avais aussi suggéré d'examiner la problématique des délégations, chez Resa en tout cas, puisque l'octroi de ces sponsorings relèverait du seul pouvoir du directeur général, même si, en l'espèce, certains membres des organes en étaient indubitablement informés – je pense notamment au président et au bourgmestre MR de Hannut.

Monsieur le Ministre, deux semaines après l'échéance, j'imagine que les intercommunales ont à présent communiqué les informations demandées à votre administration, même si la moitié ne l'avait pas encore fait le 3 juin dernier – comme Sudinfo l'a mis au jour. Quel est l'état du dossier ? Vos services ont-ils pu tirer au clair la situation chez Resa ? Quelle est par ailleurs votre analyse de la situation pour ce qui concerne l'ensemble des intercommunales ? L'enjeu des délégations a-t-il pu être examiné ? Selon les constats

qui auraient été faits, le cas échéant, un cadrage normatif par l'autorité de tutelle est-il en préparation ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR indique clairement que le Gouvernement s'engage à instaurer une gouvernance exemplaire fondée sur la transparence, l'efficacité et la responsabilité. Pour renforcer la confiance des citoyens, il est crucial d'incarner les principes d'intégrité et d'efficacité.

La date du 31 mai à laquelle vous faites référence correspondait effectivement à l'échéance fixée aux intercommunales pour transmettre à l'administration les informations sollicitées concernant leurs actions de sponsoring ou de soutien pour la période concernée. À ce stade, toutes les intercommunales n'ont toutefois pas encore répondu de manière complète à cette demande. Un rappel a été adressé aux entités retardataires, et l'administration poursuit donc la collecte des informations manquantes.

Les informations sollicitées vont au-delà du bénéficiaire. Elles contiennent également l'activité concernée, le but recherché, la relation du projet avec l'objet social de l'intercommunale, la manière dont les choses sont comptabilisées, le montant concerné, les retours attendus, la date et l'organe de décision, la base de délégation sur lequel la décision a été prise, et s'il s'agit d'une dépense ponctuelle ou d'une dépense récurrente. Toutes ces informations sont requises des intercommunales et de leurs extensions. Aujourd'hui, le résultat n'est pas complet. Je le déplore, et j'ai demandé à mon administration – comme vous l'avez compris – d'insister fortement auprès de celles et ceux qui n'auraient pas encore réalisé complètement leurs devoirs.

S'agissant plus particulièrement de Resa, des éléments ont bien été transmis à mes services. Ceux-ci demeurent incomplets au regard des informations sollicitées. Les données reçues ne couvrent en effet que certaines années concernées et ne comportent pas encore l'ensemble des précisions demandées – je vous ai cité l'ensemble des informations sollicitées –, notamment quant aux décisions ayant conduit à l'octroi de ces soutiens. Une demande d'information complémentaire a donc été spécifiquement adressée à l'intercommunale.

Par ailleurs, la Commission wallonne pour l'énergie a également été interrogée pour ce qui concerne le volet GRD. Compte tenu de la nécessité de consolider l'ensemble des informations recueillies et de la complexité du dossier – puisque beaucoup d'acteurs sont concernés –, qui mobilise l'administration en collaboration avec la CWaPE, ce travail demandera

encore un certain délai. Il est dès lors prématuré de tirer des conclusions à ce stade. Je vous demande, Monsieur le Député, à nouveau, un peu de patience.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je prends acte de la réponse du ministre. Je ne sais pas déduire de sa réponse si seules une, deux ou trois intercommunales sont en défaut, ou s'il en reste encore une proportion très significative, comme ce fut le cas le 3 juin dernier lorsque Sudinfo a écrit sur le sujet.

Pour le reste, je retiens qu'il y a un champ de questions qui balaie la problématique, et je comprends que cela demande un temps d'analyse pour l'administration. Je déplore avec vous le fait qu'à l'échéance, un nombre d'intercommunales que vous n'avez pas communiqué n'avait pas encore rempli ses devoirs.

**Interpellation
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la nécessité de poursuivre les réformes
d'aménagement du territoire pour prévenir les
dégâts causés par les inondations »**

**Question orale
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la nécessité d'être proactif en matière de
lutte contre l'érosion »**

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 Dejardin, sur « la nécessité de poursuivre les réformes d'aménagement du territoire pour prévenir les dégâts causés par les inondations » ;
- Mme Dejardin, sur « la nécessité d'être proactif en matière de lutte contre l'érosion ».

MM. J.-P. Bastin, Chintinne et Mme Cremasco se joignent à l'interpellation.

La parole est à Mme Dejardin pour développer son interpellation et poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, les violentes intempéries qui ont touché la Wallonie les 30 et 31 mai derniers ont, une nouvelle fois, rappelé la vulnérabilité de notre territoire face aux

phénomènes climatiques extrêmes. Elles ont provoqué des dégâts importants dans plusieurs communes, particulièrement dans la Basse-Sambre, le Brabant wallon, certaines parties du Hainaut et de la province de Liège. Elles ont aussi malheureusement entraîné un décès. Je veux d'abord redire toute notre solidarité aux familles touchées, aux sinistrés, aux communes, aux services de secours, aux agents communaux et aux bénévoles ainsi qu'à toutes celles et tous ceux qui se sont mobilisés sur le terrain.

Ces événements réveillent évidemment le souvenir dramatique des inondations de 2021. L'ampleur n'est pas comparable, mais l'angoisse est bien réelle. Pour de nombreux citoyens et de nombreuses citoyennes, chaque épisode de pluie intense devient une source d'inquiétude. Certaines familles n'avaient pas encore totalement tourné la page de 2021 qu'elles ont à nouveau vu l'eau, la boue ou le ruissellement entrer dans leur maison.

Que les choses soient claires, en termes de prévention, la Wallonie de 2026 n'est plus celle de 2021. La Commission d'enquête parlementaire a formulé des recommandations importantes et un suivi semestriel de leur mise en œuvre a été organisé. Le Plan régional de gestion de crise a été renforcé. Des zones d'immersion temporaire ont été créées ou renforcées. La cellule GISER accompagne les agriculteurs et les communes face aux phénomènes de ruissellement et d'érosion. Le Schéma de développement du territoire fixe désormais une trajectoire vers la zéro artificialisation nette à l'horizon 2050. Le CoDT a été modifié pour mieux intégrer la lutte contre les inondations dans les schémas de développement communaux. De plus, l'article D.IV.57 a été renforcé et permet de mieux prendre en compte les risques d'inondation dans la délivrance de permis.

Il faut saluer ces avancées, car elles sont nécessaires, et certaines ont déjà produit des effets positifs localement. Des bassins d'orage, des zones d'immersion temporaire, des aménagements agricoles ou des dispositifs de ralentissement des eaux ont permis, à certains endroits, d'éviter le pire. C'est le cas dans ma commune où la mise à ciel ouvert du Ruyff a permis de nouvelles inondations de ce quartier.

Cependant, il faut aussi avoir la lucidité de dire que cela ne suffit pas. Les événements récents montrent que notre territoire reste trop vulnérable. Ils montrent aussi que la question n'est plus seulement celle de la gestion de crise, même si celle-ci reste essentielle. La question centrale est désormais celle de l'adaptation structurelle du territoire. Nous devons passer d'une politique qui répare après la catastrophe à une politique qui anticipe, qui réduit les risques et qui évite d'ajouter de nouvelles vulnérabilités.

Le débat doit porter sur notre manière d'aménager la Wallonie. Il ne s'agit pas de « geler la Wallonie ». Il ne

s'agit pas d'empêcher tout développement ni de refuser tout projet. Il s'agit de construire mieux, au bon endroit, avec les bonnes règles, en tenant compte des risques connus, de l'évolution climatique et de l'intérêt général.

Aujourd'hui, nous savons que les risques d'inondation ne se limitent pas aux débordements de cours d'eau. Les phénomènes de ruissellement et de coulées de boue concernent potentiellement l'ensemble du territoire wallon. Ce sont des phénomènes diffus, parfois très rapides, qui traversent des champs, des voiries, des villages, des lotissements et des maisons, et qui provoquent des dégâts considérables. Ils sont aggravés par l'imperméabilisation des sols, par certaines pratiques agricoles, notamment l'augmentation des terres emblavées en pommes de terre, par la disparition des haies, par la mauvaise localisation de certains projets et par une urbanisation parfois pensée à l'échelle de la parcelle plutôt qu'à celle du bassin-versant.

C'est là que nous devons changer d'échelle. L'eau ne connaît pas les limites communales. Elle ne s'arrête malheureusement pas aux frontières administratives. Ce qui est construit ou imperméabilisé en amont peut avoir des conséquences très lourdes en aval. Une commune peut respecter certaines règles, mais subir les décisions prises ailleurs. C'est pourquoi la gouvernance territoriale est un enjeu majeur. Nous avons besoin d'une approche par bassin-versant, associant les communes, la Région, les provinces, les gestionnaires de cours d'eau, les agriculteurs, les scientifiques, les services de secours et les citoyens.

Comme l'exemple de la vallée de la Vesdre l'a montré, on comprend très vite après une catastrophe que la réponse ne peut pas être uniquement locale. Il faut une vision d'ensemble. Il faut savoir où l'on peut reconstruire, où l'on doit adapter, où l'on doit renaturer, où l'on doit laisser davantage de place à l'eau, où l'on doit racheter et où l'on doit renoncer à urbaniser.

C'est un débat nécessaire. Il faut repenser la gouvernance territoriale à l'échelle des bassins-versants sans pour autant alourdir la lasagne administrative. Le Gouvernement est-il prêt à revoir la gouvernance territoriale de la Wallonie et à penser par bassins-versants ?

De plus, les plans de secteur ont été conçus à une époque où les enjeux climatiques, la perte de biodiversité, les cartes d'aléas d'inondation et les connaissances actuelles sur le ruissellement n'étaient pas disponibles. Nous héritons donc d'un territoire dont certaines zones urbanisables ne sont plus compatibles avec les risques que nous connaissons aujourd'hui. Il faut avoir le courage politique de poser cette question : toutes les zones encore urbanisables doivent-elles réellement le rester ?

Dans les secteurs les plus exposés, dans les lits majeurs des cours d'eau, dans les zones essentielles à

l'expansion des crues, dans les zones où l'urbanisation aggraverait le ruissellement, la réponse ne peut plus être automatique. Nous devons pouvoir prévoir des interdictions ciblées d'urbanisation. J'insiste sur le mot « ciblées ». Il ne s'agit pas d'une interdiction générale ni d'un moratoire aveugle. Il s'agit d'identifier, sur base de données scientifiques, les périmètres dans lesquels continuer à construire reviendrait à exposer de nouveaux habitants au danger ou à aggraver les risques pour les habitants déjà présents. Dans ces zones, le principe doit être clair : on ne crée pas de nouvelles vulnérabilités.

En parallèle, pour les bâtiments existants, la question n'est pas toujours de partir. Dans certains cas, il faut transformer, adapter, surélever, désimperméabiliser, protéger les équipements sensibles, interdire certains usages en sous-sol, revoir les accès, modifier les matériaux, repenser les abords. Dans d'autres cas – plus rares, mais bien réels –, il faudra accepter que le maintien d'un bâtiment ne soit plus raisonnable et organiser, avec humanité, indemnisation et accompagnement, des rachats ou des relocalisations.

C'est aussi cela, construire mieux : ne pas abandonner les habitants, mais ne pas leur mentir non plus. Leur dire que tout pourra continuer comme avant serait irresponsable. Leur dire que l'on va tout interdire serait injuste. La voie juste est celle d'une politique de résilience : protéger, adapter, accompagner et, lorsque c'est nécessaire, retirer certaines zones de la pression urbanistique.

La puissance publique doit aussi montrer l'exemple. Les travaux dans l'espace public doivent intégrer systématiquement la gestion de l'eau : désimperméabilisation des places, végétalisation, noues, fossés, zones d'infiltration, cours d'école perméables, parkings moins minéraux, voiries qui ralentissent l'eau au lieu de l'accélérer. Chaque chantier public devrait être l'occasion d'améliorer la résilience et la robustesse du territoire.

La même logique doit valoir pour les projets privés. L'autorité ne peut plus analyser un permis uniquement sous l'angle de la conformité formelle. Elle doit pouvoir examiner l'impact du projet sur le ruissellement, sur l'imperméabilisation, sur l'écoulement des eaux, sur les risques pour les voisins, sur les infrastructures en aval. Il faut que l'aménagement du territoire devienne un outil de prévention des catastrophes.

Vous avez rappelé en séance plénière que le SDT fixe la trajectoire du zéro artificialisation nette, que le CoDT a été adapté et que les schémas de développement communaux devront respecter les règles de lutte contre les inondations. C'est une base. Or, aujourd'hui, nous devons aller plus loin.

Premièrement, le Gouvernement envisage-t-il d'identifier, à l'échelle régionale, les zones urbanisables

qui devraient être retirées de l'urbanisation en raison d'un risque d'inondation, de ruissellement ou d'aggravation des vulnérabilités en aval ? Le cas échéant, comment les communes y seront-elles associées ? Enfin, les propriétaires seront-ils indemnisés ?

Deuxièmement, êtes-vous prêt à ouvrir le débat sur des révisions ciblées du plan de secteur, non pas pour geler la Wallonie, mais pour corriger les situations où les connaissances actuelles rendent l'urbanisation manifestement inadaptée ?

Troisièmement, comment comptez-vous renforcer la gouvernance par bassin-versant ? Des structures de coordination territoriale associant les communes en amont et en aval sont-elles envisagées, afin d'éviter que chaque commune agisse seule face à un phénomène qui dépasse ses limites administratives ?

Quatrièmement, quels moyens financiers le Gouvernement entend-il mobiliser pour aider les communes à désimperméabiliser l'espace public, créer des zones d'immersion temporaire, racheter des bâtiments trop exposés, renaturer certains terrains ou adapter leurs bâtiments publics ? À ce sujet, en 2021, la Wallonie a aidé et aide les communes de catégorie 1 à se reconstruire. Les mécanismes mis en place par la Wallonie, notamment les droits de tirage 1 et 2, ont permis d'engager des actions importantes. Le droit de tirage 2, doté de moyens conséquents – 137 millions d'euros –, a principalement servi à financer des acquisitions et des démolitions en vue de réduire les risques d'inondation. Ces opérations sont largement avancées, voire achevées. Les autorités entrent dans une phase cruciale : celle de la reconstruction des infrastructures et espaces publics. Or, ces projets de reconstruction résiliente dépassent bien souvent les indemnités disponibles, qu'elles proviennent des assurances ou du Fonds des calamités.

Dans ce contexte, il apparaît que les moyens du droit de tirage 2 ne sont pas toujours entièrement consommés. Dès lors, la possibilité de réallouer ces ressources vers la reconstruction constituera un levier essentiel pour éviter que les communes soient contraintes d'arbitrer entre différents équipements publics indispensables et, donc, de ne pas achever leur reconstruction. Or, selon certains, les moyens encore non utilisés dans le cadre de ces droits de tirage seront transférés vers les communes touchées en mai 2026. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est ?

Je voudrais également parler des communes qui ne sont pas dans la catégorie A, qui font aussi partie du Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de la Vesdre, et pour lesquelles, d'après elles, aucun moyen ou de très faibles moyens ont été débloqués. Là aussi, je vous demande juste d'en tenir compte.

Nous ne pouvons pas empêcher tous les orages ni supprimer tous les risques – ce serait évidemment l'idéal –, mais nous pouvons décider de ne plus les aggraver. Nous pouvons décider de ne plus urbaniser là où l'eau doit passer. Nous pouvons aussi décider de rendre nos villages, nos quartiers, nos infrastructures et nos espaces publics plus résilients. La Wallonie ne doit pas être gelée, elle doit être mieux pensée. Construire mieux, c'est protéger les citoyens, respecter les réalités climatiques et éviter que les mêmes causes produisent les mêmes drames. Cependant, nous devons assumer cette responsabilité collectivement.

J'en viens ainsi à ma question orale, qui porte sur la lutte contre l'érosion. Là encore, les récents épisodes orageux ont mis en lumière la récurrence des phénomènes de ruissellement et de coulées de boue en Wallonie – j'interrogerai d'ailleurs votre collègue à ce sujet tout à l'heure –, avec des impacts directs sur les habitations, les infrastructures et la qualité des eaux. Comme le rappelle la documentation du SPW, l'érosion des sols, particulièrement marquée sur les terres agricoles, contribue d'abord à la perte de terres arables, mais accroît également le risque de débordement des cours d'eau et donc d'inondations.

Dans ce contexte, les propos de la professeure Aurore Degré interpellent. En effet, elle souligne que « la Wallonie en fait moins que prévu » et que les réponses apportées par notre Région restent palliatives, estimant que la Wallonie n'avance pas assez vite et qu'elle n'a pas tiré toutes les conséquences des inondations de 2021, notamment en matière de prévention structurelle de l'érosion. Pourtant, le rapport du monitoring des recommandations de la commission d'enquête Inondations indique que celles relatives à la gestion du ruissellement et à l'amélioration de l'infiltration des sols sont pleinement mises en œuvre, notamment via l'intégration de cette problématique dans les PGRI, les recours à la cellule GISER et l'adaptation du CoDT.

Comment expliquez-vous le décalage entre ce bilan, jugé positif, et les constats de terrain relayés par le monde scientifique ? Pouvez-vous dresser un état des lieux actualisé des moyens déployés en Wallonie pour lutter contre l'érosion et le ruissellement ? Comment votre politique d'aménagement du territoire intègre-t-elle concrètement la nécessité de limiter les tailles des parcelles, de renforcer la couverture des sols et de freiner les écoulements ? Enfin, quelles mesures supplémentaires entendez-vous prendre pour accélérer la mise en œuvre effective des recommandations de 2021 et prévenir de nouvelles catastrophes ?

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci, Madame la Députée, d'avoir évoqué ce sujet qui nous émeut grandement chaque fois qu'un nouvel événement

météorologique nous frappe. La Wallonie a été durablement marquée par le drame des 14 et 15 juillet 2021 et par ses 39 victimes.

Monsieur le Ministre, comment faire pour passer d'une amélioration de la gestion de crise à une culture du risque, à la résilience et à la robustesse du territoire ? En termes de gestion de crise, quand une crise survient, comment s'assurer du bon fonctionnement des services de secours pour faire en sorte de limiter autant que possible les dégâts humains et matériels ?

La culture du risque est un élément beaucoup plus collectif. Les citoyens et les différents opérateurs, qu'ils soient publics ou privés, doivent être sensibilisés à la possibilité d'être confrontés à de telles situations.

Enfin, la résilience consiste à s'assurer qu'un territoire confronté à une catastrophe puisse se relever après avoir subi de gros dégâts, tandis que la robustesse consiste à déterminer comment il peut affronter des événements météorologiques intenses, voir comment il peut les affronter et avoir le moins de dégâts possible. Ce sont des notions multiples, complexes et qui entraînent beaucoup de conséquences, que ce soit en termes d'aménagement du territoire, de construction, mais aussi d'occupation du sol.

Une des réponses est les schémas de développement communaux. Pour ce qui est des communes concernées par les inondations dans le cadre du bassin-versant de la Vesdre, le schéma de développement communal doit prendre en compte les différentes conclusions présentes dans le Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de la Vesdre. Il faut aussi prendre en compte l'extension de ce schéma, notamment le schéma Ourthe, qui est en constitution actuellement, ainsi que tous les outils concernant l'aménagement du territoire ou le ménagement du territoire, selon une nouvelle notion qui est évoquée.

Toutes les questions qui sont posées ici font également l'objet de discussions que nous avons eues dans le cadre des auditions, et de la visite que nous avons eue à Bad Neuenahr-Ahrweiler, en Allemagne, au printemps. Les conclusions vont arriver prochainement chez les différents groupes, de manière à pouvoir intégrer l'ensemble de ces notions qui sont présentes et qui font quelque peu doublon avec cette interpellation, dont le sujet est éminemment pertinent.

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, tout d'abord, j'ai une pensée pour les victimes des inondations, que ce soit celles de 2021 ou celles ayant eu lieu tout récemment. Ce sont des catastrophes naturelles. Je vous avoue que j'ai eu énormément de mal à me remettre des inondations de 2021, puisqu'elles ont touché directement ma commune. En 2025, nous avons

été épargnés, mais je vous avoue que dès qu'il pleut un peu, les mauvais souvenirs reviennent.

Chers collègues, je me joins à cette interpellation, non pas pour poser des questions au Gouvernement, mais pour partager un sentiment. Je ne reviendrai pas sur les considérations de fond, pour lesquelles je ne peux que partager les propos de mon collègue Jean-Paul Bastin. Sur la forme, j'avoue ne pas comprendre. S'il est tout à fait légitime d'interroger le Gouvernement sur la problématique cruciale des inondations, particulièrement après les événements des 30 et 31 mai derniers, comme l'illustre d'ailleurs le débat d'actualité qui s'est tenu il y a 25 jours, nous tenons à exprimer notre surprise quant à la méthode choisie aujourd'hui. En effet, un groupe de travail est en cours et les conseillers de tous les groupes politiques se sont accordés pour continuer à avancer sereinement dans le travail d'élaboration des conclusions, notamment à l'issue des débats budgétaires. C'est pourquoi le recours à une interpellation nous interpelle ; c'est le cas de le dire.

Cette démarche intervient alors que les négociations et le travail de fond sont déjà bien engagés. Nous aurions préféré poursuivre le travail tel qu'il était prévu, de manière apaisée et coordonnée, dans l'intérêt des citoyens wallons concernés. C'est bien là pour moi l'essentiel de notre travail.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Merci, Monsieur le Président, d'avoir permis que je me joigne à cette interpellation. J'ai été retenue dans la Commission de M. Coppieters.

Monsieur le Ministre, je voudrais simplement remercier la collègue pour l'interpellation, qui est truffée de questions très pertinentes selon nous. Nous avons eu un débat d'actualité suite aux inondations dramatiques qui ont sévi au mois de mai, et qui ont atteint tout le territoire wallon par ruissellement. J'ai estimé que les réponses du Gouvernement étaient beaucoup trop tièdes. Je me suis permis de donner une clause de rendez-vous aux ministres concernés, notamment vous, Monsieur Desquesnes, mais aussi M. Dolimont et M. Coppieters, suivant leurs compétences, pour leur dire de prendre de vraies initiatives parce que cela va se reproduire.

À l'ajustement, j'ai été déçue des réponses proposées par le Gouvernement. On voit que certains montants qui sont apparus contre les inondations disparaissent et réapparaissent. Il faut les laisser. On a à réparer les dégâts de catastrophes liées aux inondations ; on doit laisser ces budgets pour adapter le territoire et nos bâtiments. La prévention contre les inondations doit être permanente. Or, ce Gouvernement ne le fait pas.

C'est un bonheur d'entendre parler de l'échelle du sous-bassin versant, qui est la seule bonne échelle pour lutter contre les inondations et les canicules, qui semble progressivement faire son chemin. Quelle équipe réalisera le sous-bassin-versant de l'Ourthe ? Comment celui-ci coûtera-t-il ? Les moyens effectifs sont-ils prévus pour le mettre en œuvre ?

On a de cesse de dire qu'il faut un Labo-Vesdre effectif qui s'occupe de mettre en œuvre ce qui est prévu par ce plan. On a vu lors des auditions, et on le voit encore dans le concret, que ce n'est pas le cas et que cela ne se concrétise pas sur le terrain. Les beaux plans, c'est bien, mais, s'ils restent sur les étagères, cela ne sert pas à grand-chose. Il faut les mettre en action et ne pas laisser chaque commune individuellement face à cela.

Qu'en est-il de l'identification des morceaux de plans de secteur dans ce schéma Vesdre ? Va-t-on enfin arrêter de construire sur ces zones identifiées comme dangereuses et pour lesquelles les chercheurs ont demandé de changer le plan de secteur ?

Vous savez qu'il y a un projet de logements sociaux dans une zone qui a été inondée par plus de 2,3 mètres d'eau. Le Gouvernement prendra-t-il la décision de ne plus construire dans les zones à risque ? Il s'agit de ne pas ajouter des problèmes aux problèmes, de consacrer tous nos moyens à adapter le bâti en zone à risque et de la transition et l'adaptation du territoire.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames et Messieurs les Députés, les épisodes récents, qu'il s'agisse de phénomènes de ruissellement, d'érosion des sols ou d'inondations, renvoient à une même réalité : la vulnérabilité de notre territoire face à l'intensification des événements climatiques erratiques. Ces phénomènes sont étroitement liés. Le ruissellement et l'érosion en amont contribuent directement à l'aggravation des inondations en aval. Il est donc essentiel d'y répondre de manière intégrée, à l'échelle pertinente, en particulier celle des bassins-versants.

À cet égard, la Déclaration de politique régionale 2024-2029 fixe une ambition claire : « Construire un territoire plus résilient, plus sobre en artificialisation et mieux préparé aux effets du changement climatique. Cette ambition s'appuie sur la mise en œuvre du Schéma de développement du territoire et du Code du développement territorial ».

C'est précisément le sens des orientations et décisions prises par le Gouvernement depuis le début de la législature, qu'il s'agisse de dossiers relevant de mes compétences ou de celles de mes collègues, le ministre-président, en charge de la lutte contre les inondations, et

ma collègue, Anne Catherine Dalcq, en charge de l'agriculture.

Je souligne le travail mené par votre Commission dans le cadre de l'enjeu de réponses structurelles aux inondations et votre volonté d'y travailler. Jean-Paul Bastin a évoqué la visite réalisée en Allemagne et les différentes auditions que nous avons eues dans cette même assemblée.

Le Code du développement territorial permet aujourd'hui de refuser ou de conditionner des projets lorsqu'ils sont exposés à des risques naturels significatifs. Il impose une prise en compte accrue de ces enjeux dans l'instruction des permis.

Madame Cremasco, à chaque fois que je suis interpellé sur un dossier particulier à l'instruction, j'évite de m'exprimer, pouvant être saisi du dossier en recours. Dès lors, je formulerai des considérations générales et non pas individuelles à un dossier donné afin de préserver la nécessaire indépendance dans l'instruction du dossier dans l'hypothèse où je serais saisi d'un recours.

Le Schéma de développement du territoire structure désormais l'action publique autour de la séquence « éviter, réduire et compenser », en visant à prévenir la création de nouvelles vulnérabilités, à limiter l'artificialisation des sols et à intégrer la gestion des eaux pluviales au cœur des projets. Il prévoit que l'aménagement du territoire soit pensé à l'échelle pertinente, à savoir celle des bassins-versants. Cette orientation se traduit concrètement par l'élaboration de schémas stratégiques à l'échelle des bassins hydrographiques.

Le schéma Vesdre en est le premier exemple, mais il n'est plus seul aujourd'hui. Dans le prolongement de cette démarche, l'élaboration d'un deuxième schéma stratégique portant sur le bassin-versant de l'Ourthe aval a été engagée. J'ai demandé également qu'un troisième schéma de bassin-versant soit lancé avant la fin de cette année.

Cette approche par bassin-versant s'appuie sur la mobilisation et la coordination des autorités compétentes, au premier rang desquelles les fonctionnaires délégués. J'ai eu l'occasion de visiter, au cours des mois écoulés – j'ai réalisé la dernière visite il y a quelques jours –, chacune des sept directions territoriales de l'urbanisme. J'ai eu des échanges directs ainsi que des interventions avec l'ensemble des agents qui traitent les dossiers d'urbanisme et qui sont, quelque part, aussi la tutelle des communes. J'ai remarqué combien l'enjeu de réduction de l'artificialisation est important, mais aussi les enjeux plus généraux de lutte contre les inondations.

Les fonctionnaires délégués sont donc les gardiens de la cohérence de l'aménagement du territoire. Ils doivent assumer la cohérence des décisions, y compris

des décisions locales, communales, sur lesquelles ils exercent une tutelle à une échelle qui est la leur, c'est-à-dire à une échelle supracommunale, le cas échéant, en coordination avec le fonctionnaire délégué territorial voisin. Ils ont suffisamment d'occasions de rencontres pour se parler des sujets qui pourraient être à cheval des bassins-versants qui pourraient ne pas correspondre exactement au découpage des directions territoriales de l'urbanisme.

J'en reviens à ces schémas de bassins-versants. Ils ont pour vocation de constituer des cadres de référence transversaux. Ils doivent se traduire dans les outils d'aménagement et en premier lieu dans les schémas de développement communaux. En effet, les communes doivent, dans le SDC, intégrer pleinement les recommandations issues de ces schémas, et les recommandations et les lignes directrices du Schéma de développement du territoire afin d'assurer une meilleure coordination et une logique cohérente entre communes, en particulier les communes en amont par rapport aux communes en aval.

Mesdames Cremasco et Dejardin, je vous sais très attentive à cet enjeu, donc je vous rappelle que j'ai proposé au Parlement – qui l'a validée – une modification du CoDT de 2024 pour qu'il élargisse les motifs de refus d'un SDC par le Gouvernement. Je cite le nouvel article D.II.7, paragraphe 5, du Code de développement territorial : « Le Gouvernement approuve ou refuse d'approuver la décision d'un conseil communal par arrêté motivé. Le motif de refus d'approbation peut être prononcé pour violation du code, pour cause d'erreur manifeste d'appréciation ». J'ai fait rajouter : « Le refus peut être fondé sur la non-conformité aux objectifs du Schéma de développement du territoire pour des motifs d'opportunité, s'il porte sur l'optimisation spatiale ou sur des motifs qui visent la lutte contre les inondations. »

C'est, depuis le décret programme du 26 mars 2026, inscrit dans le droit wallon. Il y a donc aujourd'hui une chaîne juridique qui encadre et qui fait en sorte que l'outil de référence demain des territoires communaux, les SDC, doivent répondre aux principes du Schéma de développement du territoire, mais également aux principes d'optimisation spatiale et des éléments de lutte contre les inondations et, très clairement, des recommandations issues des schémas de bassins-versants.

Reconnaissez donc, Mesdames et Messieurs les Députés, qu'il s'agit là d'une avancée majeure qui assure la cohérence des outils concrets et juridiques mis en œuvre par la Région pour anticiper les effets du changement climatique et adapter nos territoires pour davantage de résilience. Cette cohérence juridique doit également être assurée *in concreto* après, dans chacune des décisions, par les autorités locales, les communes, le fonctionnaire délégué et la Direction de l'aménagement local qui assure le contrôle de tout cela dans le cadre des

processus d'élaboration et de validation des schémas de développement communaux. C'est votre serviteur qui aura la charge de valider ces schémas de développement communaux ; j'y serai donc particulièrement attentif.

Outre ce dispositif, nous avons également encore renforcé le mécanisme puisque j'ai proposé – le Parlement l'a voté – de modifier l'article D.IV.58 du CoDT qui permet à l'autorité compétente, c'est-à-dire le collège communal ou le fonctionnaire délégué, et moi-même en cas de recours, de fonder un refus de permis pour des motifs liés à la planologie en cours.

Depuis le 1^{er} avril, cette disposition peut donc être utilisée dès l'adoption d'un avant-projet de SDC par le conseil communal. Il ne faudra pas attendre la totalité de la procédure et l'approbation par le ministre du SDC. Il suffit qu'il y ait eu un vote sur l'avant-projet par le conseil communal pour que cela justifie un motif de refus de permis. Cette modification a également été intégrée par le décret du 26 mars dernier.

Encore une fois, nous renforçons, nous anticipons les outils permettant d'assurer la résilience du territoire, c'est du très concret. J'ajouterai que la dématérialisation des permis d'urbanisme, outre le fait qu'elle évitera d'abattre trop d'arbres, permettra également de mieux suivre les décisions prises dans le cadre des permis en exploitant utilement la data. Les orientations du zéro artificialisation nette et de la réduction de l'imperméabilisation des sols seront, elles, effectivement bien appliquées *in concreto* et par chaque commune. Le rôle de l'administration régionale sera amené à évoluer dans les toutes prochaines années, grâce au déploiement de ces outils de pilotage fins de notre territoire et issus de la data générée par la dématérialisation des permis. Autrement dit, au travers de la dématérialisation, la Région se donne les moyens de s'assurer que les communes respectent effectivement décision après décision, permis après permis, la protection du sol et le respect des lignes directrices en matière de lutte contre les inondations.

S'agissant du plan de secteur et au vu des connaissances scientifiques actuelles, il est légitime d'interroger la pertinence de maintenir certaines zones destinées à l'urbanisation – je partage votre avis, Madame Dejardin –, notamment celles n'ayant à ce jour jamais été urbanisées. Lorsque j'étais dans l'opposition – il n'y a pas si longtemps que cela, les choses changent dans la vie –, j'avais dénoncé le manque d'ambition du CoDT porté par le précédent Gouvernement sur cet aspect précis. Le SDT se donne l'objectif de développer une vision du territoire plus cohérente, mais ne fait pas de lien direct avec les plans de secteur. C'est un chantier sur lequel je travaille aujourd'hui avec mon équipe, l'objectif étant de doter notre arsenal législatif d'outils juridiques robustes – c'est important – et simplifiés, pour corriger les erreurs des plans de secteur.

Dans une logique de simplification, je prépare donc une modification décrétale du CoDT, afin d'élargir les procédures accélérées de révision du plan de secteur aux demandes qui ont été préalablement identifiées dans le cadre d'un schéma de développement communal adopté définitivement. Une réflexion est aussi entreprise afin d'établir un mécanisme de compensation entre plus-values et moins-values foncières.

C'est un travail conséquent qui nécessite bien sûr un travail préparatoire non moins conséquent. Je ne garantis pas une réponse pour demain ou après-demain. Je rappelle également que le SDT prévoit notamment la prise en compte des cartes d'aléas et des contraintes environnementales dans le cadre de la révision de plans de secteur. Les schémas stratégiques par bassin-versant ont la possibilité d'identifier des périmètres pour lesquels ils recommandent de réviser les plans de secteur, et les schémas de développement communaux peuvent identifier également des propositions de révision de plans de secteur. Dans ce cadre, j'encourage évidemment les communes à l'identifier clairement.

Ces différents outils permettent donc de proposer des révisions de plans de secteur, fondées sur des données scientifiques et s'inscrivant dans une vision territoriale cohérente, et sans recourir à des interdictions qui seraient par trop générales.

S'agissant du décalage que vous évoquez entre les constats de terrain et l'évaluation des politiques publiques, celui-ci doit être apprécié, mais avec nuance. Les outils ont été significativement renforcés en peu de temps, mais leur pleine effectivité suppose une mise en œuvre progressive par l'ensemble des acteurs concernés. Par ailleurs, l'intensification des épisodes climatiques contribue bien sûr à accroître la fréquence et la visibilité des phénomènes observés. C'est une évidence.

La lutte contre le ruissellement et l'érosion repose en effet sur une combinaison d'actions relevant de plusieurs politiques publiques. Cette réalité confirme le caractère transversal de ces enjeux. L'aménagement du territoire constitue certainement un levier essentiel pour éviter la création de nouvelles vulnérabilités, encadrer l'urbanisation et intégrer la gestion de l'eau à la source.

Cependant, les phénomènes que vous évoquez trouvent également, pour une part importante, leurs origines dans les caractéristiques des sols et de certaines pratiques agricoles qui relèvent d'autres instruments et d'autres compétences, notamment en matière d'agriculture, de gestion des eaux ou d'accompagnement des exploitants agricoles.

Des dispositions spécifiques existent à cet égard, telles que celles portées par la cellule GISER. Je ne doute pas que ma collègue en charge de ces matières, Anne-Catherine Dalcq, pourra utilement compléter ces éléments si vous souhaitez l'interroger plus

spécifiquement sur ces leviers. Pour rappel, les règles sur les pratiques agricoles ne relèvent pas du CoDT, mais bien du Code wallon de l'agriculture, et je sais ma collègue extrêmement attentive à cet enjeu.

Dans le champ propre de l'aménagement du territoire, l'analyse des projets urbanistiques s'appuie sur un cadre déjà largement structuré, notamment via la circulaire du 23 décembre 2021 de mon prédécesseur relative à la constructibilité en zone inondable, complétée par des référentiels opérationnels portant sur les constructions en zone inondable et la gestion durable des eaux pluviales.

Ce cadre est appelé nécessairement à être renforcé. À ma demande, l'administration travaille actuellement sur une révision de la circulaire de 2021 afin d'en améliorer la lisibilité et l'efficacité opérationnelle.

Par ailleurs, une autre circulaire relative à la gestion des eaux pluviales dans les projets soumis à permis d'urbanisme est en cours d'élaboration. Elle fait actuellement l'objet de discussions dans le cadre de la *task force* CoDT, qui associe les parties prenantes – Embuild, les administrations, l'Ordre des architectes, l'Union wallonne des architectes, et cetera.

Enfin, j'en viens au dernier volet, celui de l'argent, Madame Dejardin, celui des droits de tirage mis en œuvre, et en particulier le second droit de tirage, puisqu'il y en a eu deux. C'est le second, doté de 137 millions d'euros, qui doit permettre aux communes concernées de procéder à l'acquisition et la démolition de biens exposés, en vue de réduire durablement l'exposition aux risques et de renforcer la maîtrise foncière.

Comme je l'ai déjà précisé, il est indispensable de disposer d'une vision globale et consolidée de la consommation des deux enveloppes prévues, puisqu'il y a une enveloppe 2.1 « Territoire » relevant de mes compétences fonctionnelles, et une enveloppe 2.2 « Berges », relevant des compétences fonctionnelles de ma collègue Anne-Catherine Dalcq, mais portant sur le même type d'objets de travaux. C'est un petit peu la difficulté, mais c'est un héritage que nous assumons.

J'ai eu l'occasion récemment d'échanger avec ma collègue Anne-Catherine Dalcq sur le sujet. Nous avons convenu d'envoyer une instruction conjointe à nos administrations pour qu'elles puissent faire un bilan conjoint, et non pas un bilan séparé, de l'état de consommation des enveloppes, afin de pouvoir identifier quel projet est floqué, et sur quel type de sous-catégorie, et, à la suite de cela, pouvoir identifier les marges substantielles en matière d'intervention.

Une fois que ce travail sera fait – je souhaite qu'il soit fait rapidement et ma collègue Anne-Catherine Dalcq partage ce désir –, le Gouvernement pourra examiner de manière objectivée l'opportunité d'une

éventuelle évolution des modalités d'utilisation des moyens disponibles. Vous le savez, il s'agit d'une modification des arrêtés pris en juillet 2023. Une telle décision de modification relève donc d'une décision collégiale du Gouvernement.

En conclusion, Mesdames et Messieurs les Députés, notre objectif est clair : construire un territoire plus résilient en mobilisant tous les leviers d'action, en renforçant leur cohérence et leur coordination dans un cadre juridique clair et lisible pour les autorités communales et les citoyens, en veillant à ce qu'ils soient déployés à la bonne échelle.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses et votre attention sur le sujet. Vos réponses étaient structurées, constructives, et je pense que, de manière globale, sur le fond, nous pouvons être d'accord.

Nous estimons juste à notre niveau qu'actuellement, en tout cas – j'entends que des travaux sont en cours –, cela ne va pas encore assez loin. Nous avons évidemment mis en place, au niveau parlementaire, des auditions qui doivent aboutir à des conclusions.

Cela, c'est le cadre qui a été imposé ou décidé par la majorité. Au niveau de l'opposition, je pense que nous ne devons pas nous soumettre à des décisions de la majorité. Nous avons un devoir de contrôle, et d'initiative parlementaire.

Dès lors, Monsieur le Ministre, constructif comme vous venez de l'être, je pense que l'on va pouvoir, au niveau du Parti socialiste, apporter notre pierre à l'édifice ainsi que vous proposer des choses concrètes pour améliorer la situation du territoire wallon et, derrière cela, la situation des citoyens et des citoyennes.

Comme je l'ai dit et comme vous l'avez dit aussi avec d'autres mots, nous devons aujourd'hui passer d'une politique qui répare après la catastrophe à une politique qui anticipe, qui réduit le risque et qui évite d'ajouter de nouvelles vulnérabilités. Au Parti socialiste, nous travaillerons dans ce sens-là, en étant constructifs. J'espère que les débats entre nous et la construction pourront être aussi sereins qu'aujourd'hui.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je pense que l'on a eu ici une vision et une stratégie qui ont été déployées de manière explicite et pédagogique, avec un référentiel d'abord sur un outil scientifique multifactoriel, à savoir le schéma Vesdre aujourd'hui, le schéma Ourthe aval demain, et un troisième dont on n'a pas encore le nom prochainement. Il y a une supervision de la cohérence qui sera assurée par les fonctionnaires délégués, de manière à avoir une échelle cohérente et supracommunale. On a encore

l'outil, par rapport aux schémas de développement communaux, qui permet à chaque commune d'avoir un certain contrôle, de pouvoir mettre sa patte et de rendre utile sa connaissance fine du territoire, que non seulement les élus, mais également les fonctionnaires de la commune, peuvent implémenter tout en intégrant les conclusions des différents schémas et les orientations du Schéma de développement du territoire.

On a une compétence du Gouvernement wallon, non plus simplement sur une non-conformité des schémas de développement communaux, mais également sur une compétence d'opportunité par rapport à la lutte contre les inondations. C'est quand même une annonce importante et qui existe depuis le 26 mars 2026.

Enfin, on a l'ambition de s'attaquer au plan de secteur pour s'assurer d'avoir une cohérence entre le Schéma de développement du territoire et le plan de secteur. Il y a aussi tout le volet par rapport à l'agriculture, qui est en soi complet, même s'il relève davantage de la ministre Dalcq. Tout le travail que l'on a fait ici, de manière transpartisane au sein de cette Commission, pourra se matérialiser dans des conclusions qui, je l'espère, pourront nous lier tous ensemble.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je suis d'accord avec ma collègue sur le fait que la Wallonie de 2025 n'est plus celle de 2021. En effet, il y a eu des avancées. Mon collègue Jean-Paul Bastin en a d'ailleurs fait état.

Il y a aussi une prise de conscience dans les différentes communes, où l'on voit aujourd'hui apparaître une stratégie en termes de reconstruction ou de construction. Il y a un point positif, c'est ce que vous avez dit au niveau du CoDT. Il y a encore du travail à faire et nous verrons en fonction des conclusions où cela nous emmène.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, même s'il y a une partie de mes questions, notamment sur le nouveau schéma Ourthe aval, pour laquelle je n'ai pas eu de réponse. Je déposerai des questions orales. La force du sous-bassin-versant et de cette échelle-là, c'est de ne pas laisser chaque commune individuellement face à la problématique, mais de les regrouper par sous-bassins-versants à la bonne échelle.

Pour ne pas laisser chaque commune face à cette problématique là – parce que cela ne marche pas et parce que c'est normal que l'on aide les communes à avoir cette approche dézoomée –, vous dites avoir agi et repris la tutelle sur les schémas de développement communaux. Je salue cela, car c'est une façon de ne pas les laisser seuls individuellement face à cette problématique, en disant : « Le Gouvernement va

regarder si votre schéma de développement communal est bien conforme au Plan de lutte contre les inondations ». C'est un premier pas.

Le deuxième, c'est que ces schémas identifient des révisions de plans de secteur. Or, des révisions de plans de secteur, il n'y en a pas dans toutes les communes du sous-bassin-versant de la Vesdre. Ici, la Wallonie doit prendre ses responsabilités et ne pas renvoyer vers des schémas de développement communaux et vers les communes. C'est la Wallonie qui doit identifier les parcelles où il faut réviser le plan de secteur et de vérifier que, dès que le schéma est sorti, ce dernier soit mis en place. Rien de tel pour l'implémenter *in concreto* qu'une agence de développement de l'urbanisme qui s'appellerait un Labo-Vesdre – et puis un Labo-Ourthe aval, par exemple.

C'est éminemment important pour nous d'avoir cela et de ne pas laisser les communes seules face à ces révisions de plan de secteur.

Le dernier élément crucial, c'est qu'en attendant ces schémas de développement communaux auxquels il faut une cohérence par sous-bassin-versant, à chaque fois qu'une catastrophe de ce genre a lieu, des gens subissent des inondations. Que fait-on par rapport aux projets qui se déploient dans des zones inondées ou dans des zones de ruissellement, en attendant d'avoir le schéma de développement communal ? Notre optique est claire : il vaut mieux prévenir que guérir. Il faut attendre, et certainement ne pas rajouter du problème aux problèmes dans ces zones. On sait qu'elles sont problématiques. Les phénomènes sont assez récurrents, chers collègues, pour que l'on sache tous que cela va se reproduire. On ne peut pas, en attendant que des schémas de développement communaux soient mis en œuvre, continuer à construire dans ces zones.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Pour être constructive, et pour vous montrer qu'à notre niveau, on a envie de travailler pour apporter du résultat, on ne déposera pas de motion sur le sujet.

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

**Question orale
de M. Loris Resinelli
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les conditions relatives au permis délivré à
l'entreprise TotalEnergies Petrochemicals de
Feluy »**

**Question orale
de M. Freddy Mockel
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la révision à la baisse des conditions
environnementales du permis de TotalEnergies
Petrochemicals »**

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. Resinelli, sur « les conditions relatives au permis délivré à l'entreprise TotalEnergies Petrochemicals de Feluy » ;
- M. Mockel, sur « la révision à la baisse des conditions environnementales du permis de TotalEnergies Petrochemicals ».

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, Feluy est un merveilleux petit village de la région du Centre – qu'il faut visiter ! – avec son château fort, ses douves et son église. Je sais que vous le connaissez, de même que M. le Président.

À côté de ce petit village, une grande partie du territoire est occupée par le zoning industriel de Feluy que nous connaissons très bien, avec ses entreprises actives dans la chimie et la pétrochimie. En ce moment, l'une de ces entreprises fait l'actualité, Syngenta, pour d'autres raisons – bien tristes, mais qui ne concernent pas cette commission – que celles que je souhaite évoquer avec vous aujourd'hui. En effet, j'aimerais aborder avec vous l'entreprise Total Petrochemicals Feluy – pour laquelle j'avais interrogé le ministre Coppieters à de nombreuses reprises –, quant au renouvellement de son permis d'environnement qui était en cours. Ce renouvellement a été accordé à l'entreprise TotalEnergies il y a quelques mois, avec différentes conditions renforçant les exigences environnementales.

Suite à ce renouvellement, l'entreprise a introduit un recours dont le résultat a fait la une de l'actualité en région du Centre. Un conseiller communal de la commune d'Écaussinnes vous a frontalement accusé sur les réseaux sociaux d'avoir « cédé aux exigences en supprimant ces conditions élémentaires pour protéger les habitants et l'environnement ». Il a aussi pointé un

soi-disant refus de mettre en place un comité d'accompagnement tripartite.

Vous avez réagi, Monsieur le Ministre, en démentant en bloc les accusations, en insistant sur le fait que la décision s'appuyait sur une procédure de recours classique, et en disant que les conditions environnementales n'avaient pas disparu. L'objectif de votre décision sur ce recours était de blinder juridiquement l'encadrement environnemental qui figurait dans le permis.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous clarifier une bonne fois pour toutes cette situation, notamment concernant le maintien de garanties environnementales robustes entourant le permis de TotalEnergies ? Une autre problématique majeure de cette région proche de Ronquières, c'est celle des PFAS que l'on connaît bien. Est-il question des PFAS dans votre permis ?

Il en va de même pour les microbilles, qui constituent également une source de pollution en lien avec l'exploitation de Total Petrochemicals Feluy. L'encadrement lié à la gestion de ces microbilles sera-t-il renforcé ? Qu'en est-il des règles de surveillance des conditions de ce permis ? Enfin, pouvez-vous clarifier aussi la situation par rapport au comité d'accompagnement ? Je vous remercie pour vos éclaircissements.

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Monsieur le Ministre, il y a quelques mois, face à la multiplication des difficultés constatées sur le site TotalEnergies Petrochemicals, qu'il s'agisse de pollutions aux polymères, aux microbilles, de présence de PFAS ou le déboisement sauvage, l'administration wallonne avait pris ses responsabilités dans le cadre du renouvellement du permis unique de l'entreprise. Grâce à une mobilisation citoyenne et locale de longue haleine, elle avait renforcé de manière significative les conditions d'exploitation de la multinationale. Le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué avaient ainsi imposé des balises élémentaires pour protéger la santé des riverains et les écosystèmes :

- la dépollution obligatoire du site et du sous-sol concernant les contaminations aux polymères ;
- la réalisation dans un délai d'un an d'une étude d'impact des pollutions dans les cours d'eau et les surfaces environnantes, notamment aux surfaces agricoles ;
- l'introduction d'une période de sûreté de cinq ans pour évaluer l'efficacité des mesures ;
- le respect strict des recommandations de l'étude d'incidence sur l'environnement.

TotalEnergies Petrochemicals a introduit un recours contre la décision de première instance. J'ai cru comprendre que vous n'avez pas suivi l'avis de votre

administration en révisant à la baisse les conditions proposées par les fonctionnaires régionaux. Par ailleurs, vous avez balayé la demande légitime des riverains, je crois, de mettre en place un comité d'accompagnement tripartite spécifique à TotalEnergies Petrochemicals, tripartite : entreprises, autorités et citoyens.

C'est un dispositif pourtant classique qui est prévu par le Code de l'environnement. Vous avez évoqué une charge administrative trop importante pour un outil qui ne nécessite que trois réunions par an.

Sur quel point vous êtes-vous écarté du permis querellé lorsque vous avez octroyé ce recours contre le permis unique de TotalEnergies Petrochemicals ? Quels motifs techniques, scientifiques ou juridiques vous ont poussé à infirmer la décision de votre propre administration, laquelle jugeait ces conditions indispensables ? Comment garantisiez-vous la dépollution du site et des cours d'eau environnants sans les contraintes temporelles et méthodologiques qui étaient initialement fixées dans le permis ? Comment justifiez-vous qu'un comité d'accompagnement de trois réunions par an soit qualifié de charge administrative trop importante lorsqu'il s'agit quand même de la santé des concitoyens et du droit à l'information ? Quelle alternative proposez-vous pour garantir aux riverains, aux élus locaux, un droit de regard et de transparence totale sur les rejets et la gestion environnementale de ce site ? L'importance de l'entreprise, l'inquiétude légitime des riverains ne justifiaient-elles pas une mise en place d'un comité d'accompagnement spécifique et qui a certes un droit ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, merci pour vos questions qui permettent de clarifier la situation et de tordre le cou à certains canards boiteux.

D'abord, je rappelle qu'il y a deux procédures : une procédure qui concerne une demande de permis unique, le permis d'urbanisme plus permis d'environnement et, d'autre part, une procédure d'assainissement.

La procédure d'assainissement, c'est clair, elle est maîtrisée par l'administration. La direction d'assainissement des sols, la DDASS, du SPW ARNE, en a la charge. C'est une procédure distincte légalement, de celle du permis unique, pour lequel l'entreprise Total de Feluy a introduit une demande de permis. Ce permis unique a été délivré le 28 novembre 2025 par les fonctionnaires technique et délégué à l'entreprise TotalEnergies Petrochemicals Feluy, et a fait l'objet de deux recours. L'un, formé par l'entreprise qui n'était pas contente des conditions et l'autre, par un habitant d'Écaussinnes qui, en réalité, est l'ancien échevin de l'environnement de la commune et qui est aujourd'hui

conseiller communal Ecolo de la minorité. Les deux requérants contestaient certaines conditions imposées par le permis de première instance. Jusqu'à là, rien d'anormal. Cela fait partie du droit et des règles en la matière.

Ces recours ont donc fait l'objet d'une analyse complète par l'administration. Je précise qu'il s'agit de l'administration centrale ; en effet, lors d'un recours sur un permis d'urbanisme, ce sont les fonctionnaires technique et délégué régionaux, à Namur, qui réanalysent le dossier. L'administration m'a transmis son rapport de synthèse, lequel proposait d'octroyer le permis sollicité, moyennant l'adaptation de certaines conditions d'ordre technique ainsi que la création d'un comité d'accompagnement, ce qui n'était pas prévu par la décision de première instance.

Les conditions particulières d'exploitation proposées par les instances d'avis consultées lors des instructions de la demande et des recours sont reprises ou même renforcées dans ma décision, Monsieur Mockel.

C'est notamment le cas des PFAS : les conditions que j'ai imposées en la matière sont issues du permis de première instance et ont été reprises telles quelles. Celles-ci visent à la fois la protection des eaux de surface et des eaux souterraines. Ces conditions ne figuraient pas dans les autorisations antérieures, Monsieur Mockel, lorsque le conseiller communal concerné était pourtant échevin de l'Environnement et que votre collègue de groupe était ministre de l'Environnement.

C'est également le cas pour les microbilles de plastique dont l'encadrement a été scrupuleusement renforcé, tandis que la décision de première instance prévoyait essentiellement une condition composée de sept paragraphes en la matière. Ainsi, les microbilles de plastique sont désormais concernées par 34 conditions, Monsieur Mockel ! Celles-ci sont issues du rapport de synthèse et imposées telles quelles dans ma décision. Ces conditions encadrent la gestion des billes dès leur réception et jusqu'à leur sortie de l'établissement. Elles déterminent des modalités de suivi et de rapportage, et imposent des programmes de maintenance, non seulement internes à l'établissement, mais également externes, via l'entretien des voiries proches et la récupération de toutes billes éventuellement dispersées. À nouveau, ce sont là des conditions qui auraient pu être imposées beaucoup plus tôt. Monsieur Mockel, vous devriez interroger votre ami d'Écaussinnes à ce sujet.

Au-delà de ces améliorations environnementales que j'ai apportées, deux corrections techniques sont intervenues entre, d'une part, les conditions formulées en première instance ou suggérées dans le rapport de synthèse et, d'autre part, celles imposées sur recours en matière d'environnement, sans porter préjudice au niveau de protection garanti.

La première correction, c'est que, alors que le permis de première instance prévoyait une étude technicoéconomique en matière de réduction des émissions sonores sans assortir cette condition d'un quelconque délai, ma décision introduit et impose un délai pour le dépôt de l'étude en question, ce qui était nécessaire pour rendre la condition effective et contrôlable. Le rapport de synthèse proposait un délai de neuf mois, que j'ai fixé à 24 mois sur la base du rapport d'expertise joint au dossier administratif, lequel a été édité par un laboratoire agréé par la Région wallonne dont l'analyse a été validée par la cellule Bruit de la Région wallonne.

La deuxième correction, c'est que la fréquence de certains paramètres ciblés et normés en conditions de surveillance externe et d'autosurveillance en matière de déversement des eaux usées a été ajustée pour des raisons techniques, dont la stabilité des résultats, et juridiques, dont le principe de proportionnalité. Sur plus d'une trentaine de paramètres, moins de 10 ont été partiellement ajustés, et ce, de manière très ciblée. Ainsi, par exemple, la surveillance externe des paramètres relatifs au chrome, au cuivre, au nickel, au plomb et au zinc était prévue en semestriel dans la décision de première instance sur la base de la stabilité des résultats. Dans la mesure où le rapport de synthèse fait passer cette surveillance en fréquence bimestrielle sans évoquer le moindre élément technique ou juridique, il a été décidé, à défaut de justification claire, de maintenir une fréquence semestrielle pour la surveillance externe de ces paramètres, comme le prévoyait la décision de première instance. Du reste, cette surveillance était auparavant seulement annuelle, Monsieur Mockel, en vertu du permis en vigueur depuis 2019.

Enfin, pour ce qui concerne le comité d'accompagnement réclamé par le conseiller communal Ecolo, si c'était si important, pourquoi d'ailleurs ne l'a-t-il pas lui-même sollicité, lorsqu'il était échevin, auprès de votre collègue, alors ministre de l'Environnement ? Je rappelle d'ailleurs que, en la matière, les communes elles-mêmes peuvent agir directement pour modifier des permis. Oui, oui, Monsieur Mockel !

Quoi qu'il en soit, je reviens sur la question de fond. Il convient de rappeler que les fonctionnaires technique et délégué de première instance n'avaient pas jugé nécessaire de mettre en place un tel comité spécifique à l'entreprise parce qu'il existe déjà un comité pour un ensemble d'entreprises du zoning, dont Total Petrochemicals.

En effet, la proposition figurait dans le rapport sur recours, mais, comme je l'ai déjà dit lors de la séance du 24 février dernier, il convient de ne pas multiplier des comités qui seraient amenés à fonctionner en parallèle sur des enjeux similaires et interconnectés. L'expérience acquise montre que les sujets abordés et les problèmes soulevés sont, la plupart du temps, identiques et que ces

doublons sont chronophages sans apporter de réelle plus-value. Ce n'est pas seulement la position du ministre Desquesnes, mais également de l'administration. Pire, lorsque plusieurs entreprises gèrent des *process* similaires, le risque existe qu'elles se renvoient la responsabilité l'une l'autre.

Or, Monsieur Mockel, en l'espèce, à Feluy, il existe déjà une commission sécurité-environnement qui supervise l'ensemble du zoning avec la présence de riverains ; commission au sein de laquelle les nuisances imputées à Total Petrochemicals sont d'ailleurs régulièrement évoquées. Dès lors que d'autres entreprises travaillent avec des microbilles de plastique au sein du même zoning, cette commission est bien plus appropriée et plus efficace qu'un comité d'accompagnement dédoublé qui n'impliquerait qu'une seule des entreprises concernées. En clair, la commission existante permet d'éviter un effet ping-pong entre les entreprises.

Dans un tel contexte, j'ai décidé de ne pas imposer la création d'un deuxième comité d'accompagnement. Cela ne porte préjudice ni à la participation des riverains au suivi de l'établissement ni à la transparence vis-à-vis des collectivités locales. C'est même tout le contraire. En définitive, il est donc inexact d'affirmer que ma décision aurait affaibli l'encadrement initialement prévu de l'établissement. Au contraire, elle renforce ce cadre sur le plan juridique et le clarifie amplement.

Je ne peux que déplorer le colportage de *fake news* dans le chef d'un élu local issu d'une formation politique démocratique dont ce n'est pourtant pas l'ADN. Il est tellement plus facile de critiquer derrière son écran que d'oser questionner directement l'autorité. Je ne peux que dénoncer une telle attitude. L'instrumentalisation politicienne d'un permis établi avec sérieux par l'autorité wallonne n'est pas digne et mine la confiance légitime dans nos institutions, qui est pourtant le socle de notre démocratie.

M. le Président. – Monsieur le Ministre, vous avez largement dépassé le temps, mais il était important de refaire le point sur ce dossier visiblement très important.

La parole est à M. Resinelli.

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, vous avez eu des mots forts, des mots qui me semblent tout à fait appropriés au vu de la situation, et des éléments que vous nous avez détaillés qui, point par point, viennent démontrer que ce qui a été colporté sur les réseaux sociaux par ce conseiller communal n'est que de l'esbroufe pour essayer de vous salir à des fins purement politiciennes.

Comme vous l'avez dit, les conditions, qui ont été confirmées par votre arrêté, renforcent l'encadrement environnemental et mettent en place des choses que, jamais auparavant, ni à la Commune d'Écaussinnes ni

au Gouvernement wallon, Ecolo n'avait eu le courage de mettre en place.

Je salue votre courage dans ce dossier. Je salue le fait que vous ayez imposé de nouvelles conditions à Total. Je rappelle que l'entreprise Total est présente sur le site et qu'elle respectera les règles du jeu puisqu'on l'y invite plus que fortement, ce qui est bien normal pour l'environnement ainsi que la santé des riverains et des riveraines.

Il est responsable de penser à la plus de centaines de travailleurs qui sont occupés aujourd'hui sur le site et qui attendent de la clarté et du respect dans ce dossier, ce que vous avez réinstallé.

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Je n'ai pas l'impression que l'on va arriver au même constat aujourd'hui, Monsieur le Ministre. Je ne m'étalerai pas sur vos attaques personnelles et je ne monterai pas sur mes grands chevaux. Aujourd'hui, c'est un cheval qui faisait au moins trois ou quatre mètres de hauteur.

Je vous remercie pour cette réponse, mais je ne suis pas d'accord lorsque vous expliquez longuement que vous n'auriez pas cédé et que vous auriez adapté vers le haut, clarifié, voire renforcé globalement les conditions. Quand on regarde concrètement, quatre conditions essentielles qui étaient imposées par votre propre administration ont, dans les faits, ont été vidées de leur portée. Beaucoup de gens ont fait cette analyse, et je ne pense pas qu'il faille réduire cela au conflit que vous vivez.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Laissez-moi, s'il vous plaît, répondre à vos propos.

La période de sûreté de cinq ans a été supprimée. Le délai contraignant du permis et les garanties dans le temps ont été retirés. Quelque part, on ne l'a pas renforcé juridiquement, mais on l'a désarmé face à l'entreprise. Par rapport à la première version, ce ne sont pas les riverains qui sortent gagnants de la situation, mais l'exploitant.

Vous avez évoqué la proportionnalité face à la situation. Quand autant de citoyens adultes testés autour du site dépassent les seuils d'exposition aux PFAS...

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Vous connaissez très bien l'évolution historique.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Venir m'accuser, alors qu'il n'y avait pas de conditions PFAS, je suis désolé, mais c'est un scandale ! Désormais, par ma décision, il y en a. Il n'y en avait pas

quand votre collègue était ministre de l'Environnement. C'est la vérité !

M. le Président. – Monsieur Mockel, je vous invite à clôturer.

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Il y a une sacrée différence entre votre campagne de 2024 et ce que vous décidez maintenant en tant que ministre. À l'époque, vous disiez défendre les habitants et les riverains. Aujourd'hui, cela me semble être nettement moins le cas.

M. le Président. – Monsieur Mockel, vous dépassez très largement votre temps.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

M. Freddy Mockel (Ecolo). – M. le Ministre l'a dépassé aussi.

M. le Président. – Oui, certes, M. le Ministre vous a interrompu, mais j'ai l'impression que, plus vous allez continuer, plus M. le Ministre vous interrompra.

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Je voulais m'en tenir à ma réplique, mais, vu que M. le Ministre m'a interrompu, je lui ai répondu. Je ne vais pas ajouter 10 minutes, mais j'aimerais bien continuer sur ce que j'avais à dire.

(Réactions dans l'assemblée)

Je ne pense pas que les conditions plus strictes prévues à l'époque ont fragilisé le permis et ont été moins efficaces. Ce qui rend les conditions plus fragiles, c'est que l'on ne les impose pas. On ne protège pas mieux l'environnement en demandant moins.

Votre administration ainsi que les fonctionnaires technique et délégué ont estimé ces balises indispensables et parfaitement défendables en droit dans la première version.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Ce qui a été demandé, c'est un comité d'accompagnement plus contraignant, notamment sur qui peut le convoquer de droit, et donc un instrument bien plus utile qu'une commission sécurité-environnement.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

M. le Président. – Ce que je vous propose, vu que le temps est dépassé de trois minutes, c'est de ne pas hésiter à revenir dans un mois avec une nouvelle question orale.

M. Freddy Mockel (Ecolo). – J'allais conclure là-dessus, Monsieur le Président, car je vais continuer à suivre le dossier pour surveiller le suivi des nouvelles conditions moins contraignantes sur le terrain.

M. le Président. – On a bien compris que les positions sont diamétralement opposées. N'hésitez pas à y revenir et à suivre l'historique du dossier.

**Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la délivrance des permis pour l'activation
des grandes friches »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la délivrance des permis pour l'activation des grandes friches ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, nous apprenons que 10 friches industrielles, adaptées sur des sites d'au moins 10 hectares et qui présentent un potentiel de redéploiement économique de portée régionale – les sites Carsid, Caterpillar, Chertal, la Cokerie d'Ougrée, le Haut Fourneau B, BASF/Raffinerie Chevron, Duferco et le Terminal Container Athus – entreront dans le mécanisme des nouveaux permis gouvernementaux.

A priori, tous les mécanismes de simplification administrative sont positifs. Concrètement, combien de mois seront gagnés grâce aux permis gouvernementaux dans le cadre de la réhabilitation des friches ? Quel est le calendrier d'actions prévu pour chaque site ?

Par ailleurs, je souhaiterais mettre cette annonce en perspective par rapport aux auditions de la Conférence permanente du développement territorial que nous avons eues le 19 mai dernier. En effet, pour développer le potentiel économique de la Wallonie, la question n'est pas tant la disponibilité de terrain, mais bien l'environnement global, l'accessibilité au réseau électrique et le projet socio-économique.

Monsieur le Ministre, activer ces friches est une évidence, le faire rapidement c'est mieux, mais pour y faire quoi ?

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 mobilisation des grandes friches industrielles constitue une priorité du Gouvernement. Elle s'inscrit dans une stratégie claire, celle du recyclage du foncier et du redéploiement économique visant à limiter l'artificialisation des sols

tout en soutenant l'activité et l'emploi sur l'ensemble du territoire wallon.

Cette dynamique contribue directement à l'ambition de réindustrialisation portée par le Gouvernement dans le cadre de la stratégie ZAE 2050, qui vise à l'activation de 15 millions de mètres carrés à vocation économique d'ici 2030. Les grandes friches représentent à cet égard une opportunité concrète de réancrer des activités sur des sites déjà artificialisés, en cohérence avec les orientations de la Déclaration de politique régionale.

S'agissant de leur finalité, il est en effet essentiel d'activer ces sites. Cependant, cette activation n'a de sens que si elle s'inscrit dans des projets solides, utiles et adaptés aux réalités territoriales. Ces friches constituent une réserve foncière stratégique susceptible d'accueillir des activités économiques et industrielles, mais aussi, selon les cas, des fonctions mixtes intégrant services, logement ou équipements.

Les orientations retenues dépendent étroitement du contexte local, des outils de planification et des dynamiques économiques propres à chaque territoire. Le redéploiement de ces sites ne repose dès lors pas uniquement sur la disponibilité du foncier. Je pense que l'on a eu l'occasion d'échanger sur cet élément-là lors des auditions. Il implique une approche globale intégrant notamment les conditions d'accessibilité, les besoins en infrastructures, en particulier énergétiques, ainsi que la qualité et la crédibilité des projets socioéconomiques portés. C'est dans cette logique que s'inscrit l'action du Gouvernement : accélérer l'activation des sites, en veillant à la pertinence et à la durabilité de leur reconversion.

Dans ce cadre, le Parlement a modifié le Code du développement territorial, en particulier son article D.IV.25, afin d'élargir le champ des actes et travaux pouvant être reconnus comme répondant à des motifs impérieux d'intérêt général, notamment pour des projets de redéploiement économique d'ampleur régionale.

Dans la foulée, le Gouvernement a engagé une modification de la partie réglementaire du CoDT afin de fixer la liste des friches répondant à la définition de l'article D.IV.25. Cette évolution permettra de recourir au mécanisme des permis de compétence gouvernementale pour les grandes friches stratégiques identifiées par le Gouvernement.

Le dispositif du permis de compétence gouvernementale vise donc à rationaliser la procédure, en évitant une succession de décisions administratives en première instance et en recours, conformément à l'article D.IV.50 du CoDT, le Gouvernement statue dans un délai de rigueur de 60 jours à dater de la réception du dossier instruit par le fonctionnaire délégué. Ce délai peut être prolongé de 30 jours lorsqu'il sollicite des avis complémentaires. Ce cadre contribue donc à améliorer

la lisibilité et la prévisibilité des délais pour les porteurs de projet.

En ce qui concerne le calendrier d'activation des sites mentionnés, celui-ci varie significativement en fonction du degré de maturité des projets. Certains sites disposent déjà de dynamiques engagées et de porteurs de projet clairement identifiés, tandis que d'autres nécessitent encore des phases de structuration ou de définition des orientations.

Enfin, il convient de souligner que le recours à ces nouveaux outils procéduraux s'inscrit dans une approche plus large visant à lever les freins à la reconversion des friches, en articulation avec les enjeux d'infrastructures et d'énergie également, qui relèvent de la compétence de ma collègue Cécile Neven ou de développement économique, afin de garantir des projets cohérents, opérationnels et surtout durables.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci pour ces retours d'information, Monsieur le Ministre. C'est extrêmement important. N'hésitez surtout pas, si la possibilité devait se profiler, à aller davantage vers la Wallonie picarde, puisque la Wallonie ne s'arrête pas à Charleroi. Il y a une très belle sous-région à l'Ouest. C'est un élément important aussi.

Question orale
de M. Chris Massaki Mbaki
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les avancées du dossier de l'usine de
biométhanisation à Saint-Ghislain »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Massaki Mbaki à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les avancées du dossier de l'usine de biométhanisation à Saint-Ghislain ».

La parole est à M. Massaki Mbaki pour poser sa question.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Monsieur le Ministre, excusez-moi : j'ai été retenu dans la Commission du logement pour la dernière question.

Il y a quelques mois, je vous posais déjà une question concernant le dossier du projet de l'usine de biométhanisation qui devrait s'implanter à Saint-Ghislain. Pour rappel, ce projet de la société Copenhagen Infrastructure Partners vise à utiliser les effluents agricoles pour les transformer en biométhane, qui devrait être réinjecté dans le réseau Fluxys.

Depuis ma dernière question, différentes étapes se sont succédé. La commune a rendu un avis défavorable suite à l'enquête publique. Différentes séances publiques se sont tenues et la décision des fonctionnaires technique et délégué était attendue pour le 19 mai, mais a été prorogé au 18 juin. En effet, des rapports portant notamment sur les risques d'accident étaient encore attendus.

Ainsi, l'ensemble des parties prenantes de ce dossier d'ampleur pour la Région attendent avec impatience l'avis des fonctionnaires technique et délégué pour savoir quelle suite ils doivent y donner.

Monsieur le Ministre, quelles sont les dernières informations en votre possession concernant le dossier du projet de l'usine de biométhanisation à Saint-Ghislain ? Disposez-vous du rapport des fonctionnaires technique et délégué ? Le cas échéant, qu'en ressort-il ?

Enfin, quelles sont les suites réservées à ce dossier ? Je vous remercie d'avance pour la 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. – La Déclaration de politique régionale souligne qu'en concertation avec les acteurs concernés, les pouvoirs locaux et les citoyens, une gestion centralisée, évolutive et d'intérêt régional devra permettre un développement harmonieux des filières renouvelables sur notre territoire.

Il s'agit effectivement, en tout cas pour le volet biométhanisation, d'une filière renouvelable. Il reste évidemment à s'assurer que les conditions urbanistiques et environnementales sont réunies.

Vous le savez, ce dossier pourrait arriver en recours sur mon bureau, raison pour laquelle il ne m'est pas possible de m'exprimer sur celui-ci, si ce n'est de confirmer que la date ultime pour une décision – et non pas un avis – de la part des fonctionnaires technique et délégué, c'est ce 18 juin.

M. le Président. – La parole est à M. Massaki Mbaki.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Je serai attentif pour la suite du dossier, comme j'ai déjà pu l'être.

ORGANISATION DES TRAVAUX *(Suite)*

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Dejardin, sur « les interminables travaux de réparation du viaduc de Herve sur l'E40 » ;
- Mme Desalle, sur « l'aménagement du carrefour de Merbes-Sainte-Marie » ;
- M. Palermo, sur « la lutte contre les dépôts sur les autoroutes en Wallonie » ;
- M. Palermo, sur « l'évolution des infractions liées à la vitesse en Wallonie picarde » ;
- M. Huberty, sur « les transports en commun crédibles en province de Luxembourg » ;
- Mme Cremasco, sur « la nécessité d'un accord sur le chaînon manquant du RAVeL entre Moha et Statte » ;
- Mme Fafchamps, sur « le bus biarticulé cent pour cent électrique sur la ligne B2 » ;
- M. Massaki Mbaki, sur « le projet d'extension de la ligne RAVeL 98A » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « l'installation du nouveau conseil d'administration de l'Intercommunale de distribution d'eau de Nandrin (IDEN) » 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 18 heures 18 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 Dejardin, PS
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux
M. Arnaud Dewez, MR
M. Carlo Di Antonio, Les Engagés
M. Eddy Fontaine, PS
Mme Mélissa Hanus, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Nicolas Janssen, MR
M. Bruno Lefèbvre, PS
M. Julien Liradelfo, PTB
M. Vincent Maillen, MR
M. Chris Massaki Mbaki, MR
M. Freddy Mockel, Ecolo
M. Loris Resinelli, Les Engagés
M. Guillaume Soupart, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADN	acide désoxyribonucléique
ADT	agence(s) de développement territorial
Agur	Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque
AKT	AKT for Wallonia (organisation des employeurs privés wallons)
ANPR	automatic number plate recognition (reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation)
AOT	Autorité organisatrice du transport
APE	aide(s) à la promotion de l'emploi
ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW)
ASBL	association sans but lucratif
AViQ	Agence pour une vie de qualité
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BASF	Badische Anilin und Soda-Fabrik (groupe chimique allemand)
BCS	bande(s) cyclable(s) suggérée(s)
CAI	comité d'acquisition d'immeubles
CEO	chief executive officer (chef de la direction, directeur général ou administrateur délégué)
CO ₂	dioxyde de carbone
CoDT	Code du développement territorial
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPSR	commission(s) provinciale(s) de sécurité routière
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CRI	compte rendu intégral
CSP	contrat(s) de service public
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive (Directive sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises)
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DF	domaine fonctionnel
DNSH	Do no significant harm (Ne pas faire de mal significatif)
DO	division organique
DPR	Déclaration de politique régionale
ERP	European Recovery Program (Programme de rétablissement européen)
ESG	critères environnementaux, sociaux et de gouvernance
EY	Ernst & Young et associés
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FERI	Fonds extraordinaire régional d'investissement
FISIR	Fonds des infrastructures, de la sécurité et des inspections routières
FRIC	Fonds régional des investissements communaux
GISER	Gestion intégrée Sol-Érosion-Ruissellement (cellule)
GRD	gestionnaire(s) de réseau de distribution
GRH	gestion des ressources humaines
HTVA	hors taxe sur la valeur ajoutée
IDEN	Intercommunale de distribution d'eau de Nandrin
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
IPP	impôt des personnes physiques
IRM	Institut royal météorologique
ISO	International Organization for Standardization (Organisation internationale de normalisation)
LSF	loi spéciale de financement
MA	moyens d'actions
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
MP	moyens de paiement
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PAC	Port autonome de Charleroi

PATO	programme(s) d'actions triennal(-aux) opérationnel(-s)
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PFAS	perfluoroalkyl and polyfluoroalkyl substances (substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées)
PGRI	plan(s) de gestion des risques d'inondation
PIB	produit intérieur brut
PIC	plan(s)/programme(s) d'investissement communal(-aux)
PIIS	projet(s) individualisé(s) d'intégration sociale
PIMACI	plan(s) d'investissement mobilité active communal(-aux) et intermodalité
PIMPT	plan « Infrastructures et mobilité pour tous »
PIV	politique intégrée de la ville
PIVH	Plan d'investissement dans les voies hydrauliques
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMR	personne à mobilité réduite
PO	programme opérationnel
PRW	Plan de relance de la Wallonie
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
REVOLHT	Réunir les entités et villages opposés à la ligne haute tension (ASBL)
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport (programme de développement)
SDC	schéma(s) de développement communal(-aux)
SDT	Schéma de développement du territoire
SEC	système européen de comptes économiques intégrés
SHAPE	Supreme Headquarters Allied Powers Europe (Grand Quartier général des puissances alliées en Europe)
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
SPAQuE	Société publique d'aide à la qualité de l'environnement
SPF	Service public fédéral
SPW	Service public de Wallonie
TC	taxe de circulation
TEC	Société de transport en commun
TMC	taxe de mise en circulation
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
TVAC	taxe sur la valeur ajoutée comprise dans le prix
UAP	unité(s) d'administration publique
UCM	Union des classes moyennes
WBFin	décret portant organisation du budget et de la comptabilité des services du Gouvernement wallon
ZAE	zone(s) d'activité économique