

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 9 septembre 2025

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
Désignation d'un président et de deux vice-présidents.....	1
Intervenants : Mme la Présidente – M. Guillaume Soupart – M. Bruno Lefèbre – M. Julien Liradelfo – Mme Veronica Cremasco – M. Nicolas Tzanetatos – M. Maxime Daye.	
Examen de l'arriéré.....	3
Intervenants : M. le Président – M. Julien Liradelfo – M. Bruno Lefèbre.	
AUDITIONS	3
Pétition contre l'extension du parc d'activité économique (PAE) de Mariembourg portée par le Bureau économique de la Province et, en corollaire, contre tous les projets nuisant à l'agriculture locale.....	3
Désignation d'un corapporteur.....	3
Intervenants : M. le Président – M. Guillaume Soupart.	
Audition de MM. Simon Buyck, Guillaume Buyck et Philippe Buyck, Représentants des pétitionnaires.....	3
Intervenants : M. le Président – M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires – M. Simon Buyck, Représentant des pétitionnaires – M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires.	
Échange de vues.....	8
Intervenants : M. le Président – M. Julien Liradelfo – Mme Veronica Cremasco – Mme Valérie Bluge – M. Vincent Crampont – M. Jean-Paul Bastin – M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires – M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires – M. Simon Buyck, Représentant des pétitionnaires – M. François Desquesnes, Ministre – M. Nicolas Tzanetatos.	
PROJETS ET PROPOSITIONS	22
Projet de décret modifiant le décret du 27 mai 2004 relatif à l'exercice, par la Communauté germanophone, de certaines compétences de la Région wallonne en matière de pouvoirs subordonnés (Doc. 295 (2024-2025) N° 1).....	22
Désignation d'un rapporteur.....	22
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps.	
Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.....	22
Intervenants : M. le Président – M. François Desquesnes, Ministre.	
Discussion générale.....	22
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Freddy Mockel – Mme Christine Mauel – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.	
Examen et vote des articles.....	25
Vote sur l'ensemble.....	25
Confiance au président et au rapporteur.....	25
Proposition de décret modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue d'améliorer la procédure de désignation des gouverneurs de province et de renforcer le contrôle démocratique, déposée par M. Hazée (Doc. 13 (SE 2024) N° 1 et 2).....	25

Discussion générale (Suite).....	25
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. Jean-Paul Bastin – M. Bruno Lefèbvre.	
Pétition sur le projet de 160 nouveaux logements au cœur de Thimister (Province de Liège) : un projet qui ignore les dérèglements climatiques et les enjeux de mobilité.....	28
Désignation d'un rapporteur.....	28
Intervenants : M. le Président – M. Guillaume Soupart.	
Présentation de la pétition.....	29
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Bluge.	
Échange de vues.....	29
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Bluge.	
Vote.....	29
Confiance au président et au rapporteur.....	29
Pétition sur « La Petite Fagne ansoise ».....	29
Désignation d'un rapporteur.....	29
Intervenants : M. le Président – M. Guillaume Soupart.	
Présentation de la pétition.....	29
Échange de vues.....	30
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Bluge – Mme Veronica Cremasco – Mme Christie Morreale – M. Julien Liradelfo – Mme Sophie Fafchamps – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.	
Vote.....	34
Intervenants : M. le Président – Mme Veronica Cremasco.	
Confiance au président et au rapporteur.....	34
INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES.....	34
Question orale de Mme Isabella Greco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessaire sécurisation de la N90 ».....	34
Intervenants : M. le Président – Mme Isabella Greco – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence persistante de contrats de gestion actualisés pour les ports autonomes ».....	35
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 gestion du personnel à la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) ».....	36
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement du dossier de la RN54 » ;	
Question orale de M. Nicolas Tzanetatos à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le tronçon manquant de la RN54 ».....	37
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. Nicolas Tzanetatos – M. François Desquesnes, Ministre.	

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les ambitions de la Wallonie en matière d’infrastructures ».....	39
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Vincent Palermo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation de la RN50 à Pecq ».....	40
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Palermo – 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 « le plan de circulation de Couvin et les travaux prévus au carrefour entre la N5 et la N99 ».....	41
Intervenants : M. le Président – M. Eddy Fontaine – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mesures d’accompagnement du chantier de la cyclostrade le long de l’E411 ».....	42
Intervenants : M. le Président – Mme Éliane Tillieux – 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 gestion et les conséquences de l’accident survenu le 2 septembre sur l’E42 ».....	43
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – 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 hausse exponentielle des accidents de trottinettes électriques ».....	44
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessaire objectivation de l’emplacement des radars-tronçons ».....	46
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’alcool au volant en Wallonie ».....	47
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – 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 « le planning de la Vesdrienne entre Dolhain et la frontière allemande via Eupen ».....	49
Intervenants : M. le Président – M. Freddy Mockel – 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 subventions aux acteurs associatifs en matière de mobilité ».....	50
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Christie Morreale à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés persistantes dans l’organisation de l’offre de transport autour de Liège malgré les échanges constructifs avec l’Opérateur de transport de Wallonie (OTW) » ;	
Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conséquences de la réorganisation du réseau de bus autour du tram de Liège ».....	52
Intervenants : M. le Président – Mme Christie Morreale – M. François Desquesnes, Ministre – Mme Veronica Cremasco.	

REPRISE DE LA SÉANCE	58
-----------------------------------	-----------

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)	58
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la difficulté pour équiper la Wallonie en bornes de rechargement pour voitures électriques ».....	58
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'exclusion de certains enfants du transport scolaire à cause du durcissement des conditions d'accès ».....	60
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des travaux sur le ring de Bruxelles pour les navetteurs wallons ».....	62
Intervenants : M. le Président – Mme Éliane Tillieux – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la situation sur les travaux et les coûts de l'abandon des extensions du tram de Liège vers Herstal et Seraing ».....	63
Intervenants : M. le Président – Mme Veronica Cremasco – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mobilité des travailleurs wallons ».....	65
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. François Desquesnes, Ministre.	
Interpellation de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en place d'une politique intégrée de la ville (PIV) tenant compte des enjeux démocratiques et écologiques ».....	66
Intervenants : M. le Président – Mme Veronica Cremasco – Mme Sophie Fafchamps – Mme Valérie Bluge – 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 projets de crématoriums en concurrence absurde ».....	70
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – 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 reprise du financement des zones de secours par les provinces ».....	72
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme du programme stratégique transversal (PST) » ;	
Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les dépôts différés du programme stratégique transversal (PST) ».....	73
Intervenants : M. le Président – Mme Éliane Tillieux – Mme Sophie Fafchamps – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Valérie Bluge à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la reconnaissance des communautés religieuses locales ».....	74
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Bluge – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Christie Morreale à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la réforme de l'accompagnement et du soutien financier apportés aux opérations de développement urbain ».....	75
Intervenants : M. le Président – Mme Christie Morreale – M. François Desquesnes, Ministre.	

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la responsabilité du Gouvernement dans la surexploitation touristique de la Lesse » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’octroi d’un permis pour la location de kayaks sur la Lesse »..... 76

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

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de logements sociaux à Nessonvaux malgré les enseignements des inondations de 2021 et la nécessité d’un Labo-Vesdre »..... 79

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

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le schéma de territoire du sous-bassin de l’Ourthe pour lutter contre les inondations »..... 81

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

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de lotissement au sein d’un poumon vert sur le site de Burenville à Liège »..... 82

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

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’évolution des missions des intercommunales de développement et l’élaboration de schémas de développement communaux (SDC) »..... 84

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

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)..... 86

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites..... 86

Interpellations et questions orales retirées..... 86

LISTE DES INTERVENANTS..... 88

ABRÉVIATIONS COURANTES..... 89

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

Présidence de Mme Caroline Cassart-Mailleux, doyenne d'âge

(Présidence en application de l'article 48.2 du règlement)

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 33 minutes.

Mme la Présidente (doyenne d'âge). – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Mme la Présidente (doyenne d'âge). – Avant l'entame de cette réunion de la Commission, je voulais avoir une pensée pour notre collègue, Pascal Baurain, qui était membre de notre Commission, dont les obsèques ont eu lieu ce matin. Nos pensées vont évidemment vers lui ainsi que vers ses proches et à sa famille parce qu'ils ont vécu un moment douloureux à la suite de sa disparition rapide, d'autant plus qu'il était très jeune.

Désignation d'un président et de deux vice-présidents

Mme la Présidente (doyenne d'âge). – En vertu de l'article 48.2 du règlement, nous devons procéder à la désignation du président et de deux vice-présidents.

La parole est à M. Soupart.

M. Guillaume Soupart (MR). – Je propose M. Daye comme président ainsi que M. Bastin et Mme Hanus en tant que vice-présidents.

Mme la Présidente (doyenne d'âge). – La parole est à M. Lefèbre.

M. Bruno Lefèbre (PS). – Madame la Présidente, notre groupe prend acte de la proposition du groupe MR de reconduire M. Daye à la présidence de cette Commission.

La fonction de président de la Commission des pouvoirs locaux est une fonction de représentation et d'autorité au sein de ce Parlement. Elle exige, à nos yeux, une exemplarité particulière. Or, M. Daye est aujourd'hui sous le coup d'une instruction judiciaire.

Conscient de l'émotion suscitée et dans un esprit de responsabilité, pour reprendre ses mots, le député-bourgmestre a décidé de faire un pas de côté à la commune. Nous ne comprendrions pas pourquoi il en serait autrement au Parlement, sauf à considérer que le Parlement serait tenu à un niveau d'exigence moindre que celui de la commune, ce que nous ne partageons évidemment pas.

Dans ce contexte, sans préjuger de l'issue de la procédure judiciaire et en rappelant la présomption d'innocence à laquelle il a le droit comme tout citoyen, notre groupe estime cependant qu'il n'est pas opportun de reconduire M. Daye dans une telle responsabilité.

Si néanmoins l'intéressé s'obstine à avoir une position différente au Parlement de Wallonie, qui plus est comme président de la Commission des pouvoirs locaux, qui la tutelle sur les villes et communes dans ses attributions, nous choisirons de nous abstenir lors de ce vote.

Mme la Présidente (doyenne d'âge). – La parole est à M. Liradelfo.

M. Julien Liradelfo (PTB). – Je me joins aux propos de mon collègue. L'idée n'est évidemment pas de faire obstruction ou d'entrer dans le fond. De toute façon, ce n'est pas à nous de le faire.

Cependant, l'intéressé a fait un pas de côté au niveau communal. Je pense donc qu'il y a une certaine logique à maintenir ce cap pour cette Commission et pour le Parlement wallon.

Si cette majorité veut maintenir M. Daye à la présidence, nous nous abstiendrons également.

Mme la Présidente (doyenne d'âge). – La parole est à Mme Cremasco.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Comme vous le savez, mon groupe ne compte pas de membre effectif dans cette Commission. Néanmoins, les membres de cette Commission savent à quel point on peut s'impliquer fortement, notamment moi-même, dans l'ordre du jour. Étant donné que nous travaillons beaucoup dans cette Commission, nous voulions

exprimer notre point de vue et dire que nous partageons les questionnements qui viennent d'être exprimés.

La présomption d'innocence est essentielle, mais, dès lors que la personne concernée, à la suite de cette inculpation, s'est mise en congé de ses fonctions de représentation au sein de sa commune et que même son président de parti a indiqué qu'elle ne représenterait provisoirement plus son parti dans les débats, nous ne comprenons pas pourquoi la même réserve n'est pas mise en œuvre pour la fonction de présidence de commission au sein de notre Parlement.

Je rappelle tout notre attachement à la présomption d'innocence, mais nous pensons que, y compris pour l'intéressé, il serait plus doux et plus juste d'agir de la sorte.

Mme la Présidente (doyenne d'âge). – La parole est à M. Tzanetatos.

M. Nicolas Tzanetatos (MR). – J'entends ce que les collègues des trois groupes PS, PTB et Ecolo, dans l'ordre, viennent d'évoquer comme points de vue.

À titre personnel, je ne le partage pas et je dirais même que je trouve très indélicat d'avoir ce débat ici en commission, alors que nous avons une série de possibilités pour nous entretenir préalablement quant au choix qui est posé. Ils ont été tous les trois sensibles au grand principe de la présomption d'innocence, qui est un principe majeur. Ce n'est pas un simple point de repère dans l'atirail juridique. C'est un principe majeur du monde dans lequel nous vivons et de la démocratie dans laquelle nous exerçons. La présomption d'innocence est pleine et entière, qu'on le veuille ou pas.

Pour faire un peu de droit, inculpation ne veut pas dire culpabilité. Nous avons parfois des personnes en aveux qui ne sont même pas encore inculpées, alors que d'autres qui contestent le deviennent. Le tout est une question d'obligations vis-à-vis de ces personnes, en fonction ou non du chef d'inculpation et du fait qu'elles soient ou non inculpées. J'entends que l'opposition se targue de sérénité des débats et qu'au regard de cette sérénité, l'intéressé devrait ou non prendre exemple sur une décision qu'il a prise dans une autre fonction.

Il ne faut pas faire de mélange des genres. Aujourd'hui, nous avons une personne qui est en pleine possession de son mandat. Je ne vais pas faire de manière injuste et malsaine l'historique des collègues ou anciens collègues qui ont déjà fait l'objet d'inculpation, qui ont maintenu une place et un mandat, parfois en vue, au sein de nos institutions parlementaires. Il y en a kyrielle. Attendons simplement que la justice fasse son travail, c'est le principe même de la séparation des pouvoirs.

Je pense d'ailleurs, pour faire égard à ce que le procureur Macq a déclaré dans les journaux,

qu'aujourd'hui il n'y avait aucune difficulté. Il a même voulu préciser les termes et le contour de son action.

Une proposition est faite par cette majorité. Elle n'est absolument pas incompatible avec le fait de tenir des débats sereins et sérieux. La personne dont on parle, qui est présente – d'où le caractère vraiment malsain de l'intervention des collègues de l'opposition en commission – a toujours montré que, peu importait sa situation personnelle, il était capable d'assurer la présidence avec objectivité, tant à l'égard des conseillers de son groupe et de la majorité qu'à l'égard des conseillers de l'opposition. Pour mon groupe, on maintient la demande telle qu'elle est formulée.

Mme la Présidente (doyenne d'âge). – Il me revient que l'article 22 du règlement est d'application par rapport à cette décision. Il n'y a pas de vote puisqu'il y a autant de candidats que de postes à pourvoir.

Puis-je recueillir l'assentiment de l'assemblée ?

(Assentiment)

Je déclare M. Daye élu président et M. J.-P. Bastin et Mme Hanus élus vice-présidents.

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

M. le Président. – Merci, Madame Cassart-Mailleux. Merci aussi de la confiance qui est accordée aux deux vice-présidents et à moi-même.

Mme Cassart-Mailleux l'a dit en débutant cette Commission. Vous avez remarqué qu'il manque un vice-président à l'appel cet après-midi. Je voudrais évidemment lui rendre un hommage appuyé. Mme Cassart-Mailleux l'a déjà fait, mais il est important aussi de le faire en tant que président de cette Commission. Je voudrais rendre hommage à Pascal Baurain. Pendant un an, on a travaillé ensemble dans une très bonne collaboration de confiance. Nous étions très nombreux, de tous bords, ce matin, à Saint-Ghislain pour lui rendre un dernier hommage.

On a pu se rendre compte et l'on aura encore l'occasion de le voir en séance plénière, parce qu'il a été actif au barreau de Mons, dans la politique locale, à Saint-Ghislain, dans la politique régionale ici même, plusieurs fois, dans les mouvements de jeunesse. J'ai repris les mots de notre ministre François Desquesnes, que je remercie de sa présence : « Il combattait pour les petits, face aux grands » et cette chanson de Calogero qui a résonné et dont les paroles ont été lues par sa compagnie : de faire en sorte que l'on puisse briller dans les yeux des gens. Je pense que c'est une très belle conclusion. Tout le monde pense à M. Baurain, à sa famille et à ses amis politiques.

On en excuse l'arrivée un peu tardive, mais Saint-Ghislain n'est pas si proche et les autoroutes étaient un petit peu encombrées.

Examen de l'arriéré

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

La parole est à M. Liradelfo.

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Président, je souhaiterais faire remonter la proposition de décret modifiant l'article L1122-20 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin de garantir la transparence des conseils communaux par le biais de l'enregistrement audiovisuel et de la diffusion des séances publiques, déposée par MM. Mugemangango, Liradelfo, Mmes Bernard, Van Walle et M. Dupont (Doc. 307 (2024-2025) N° 1) afin qu'elle soit examinée lors de la prochaine réunion de la Commission.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Président, nous souhaiterions faire remonter deux textes :

- la proposition de décret modifiant les articles L1123-1, L1123-3, L2212-39 et L2212-40 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin de sanctionner le non-respect de la mixité au sein des collèges communaux et provinciaux, déposée par M. Lefèbvre, Mme Dejardin, M. Crampont, Mme Lambelin, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 169 (2024-2025) N° 1 à 3) ;
- la proposition de décret relatif aux cultes modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et abrogeant des dispositions diverses, déposée par M. Collignon, Mme Dejardin, M. Devin, Mme De Rodder, M. Lefèbvre et Mme Morreale (Doc. 227 (2024-2025) N° 1).

M. le Président. – C'est noté.

AUDITIONS

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

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

M. J.-P. Bastin a déjà été désigné en qualité de rapporteur.

Je rappelle que cette pétition a recueilli 2 525 signatures, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées par les services du greffe.

Je vous rappelle que, au cours de la réunion du 8 juillet dernier, notre Commission a décidé de solliciter l'avis du Bureau économique de la Province de Namur sur la problématique portée par la pétition à l'examen.

Ce dernier vous a été transmis par la plateforme sécurisée d'échange de documents en date du 2 septembre dernier.

Désignation d'un corapporteur

M. le Président. – M. J.-P. Bastin n'étant pas encore présent, il nous faut désigner un corapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à M. Soupart.

M. Guillaume Soupart (MR). – Je propose Mme Cassart-Mailleux comme rapporteuse.

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

Audition de MM. Simon Buyck, Guillaume Buyck et Philippe Buyck, Représentants des pétitionnaires

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

M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires. – Je voudrais déjà vous remercier de nous recevoir dans vos installations.

Pour nous, cela va être un moment un peu difficile, parce que c'est préserver notre outil de travail et aussi un héritage familial, la façon de travailler. C'est une

pétition contre l'extension du parc d'activités économiques de Mariembourg, porté par le Bureau économique de la Province et en corollaire contre tous les projets nuisant à l'agriculture locale.

Le BEP souhaite obtenir la reconnaissance de ces terrains afin de les acquérir, alors qu'ils constituent aujourd'hui un support essentiel de notre exploitation. Concrètement, ce sont 37 hectares de terres agricoles qui seraient menacés par ce projet.

L'argument central pour justifier l'utilité publique est la création d'emplois. Pourtant, le parc d'activité économique existe depuis plus de 50 ans et la situation socioéconomique de notre région reste décrite comme difficile.

Si l'implantation d'un zoning suffisait à résoudre les problèmes d'emploi et le dynamisme entrepreneurial, cela aurait déjà été démontré. La réalité est bien plus complexe et cette extension n'est, en aucun cas, une solution miracle.

L'utilité publique du projet est largement contestable. Plusieurs éléments viendront l'illustrer dans la suite de cette présentation. On peut déjà citer les principaux : la perte importante de surfaces agricoles dans un contexte déjà difficile pour le monde rural ; la rupture de la transmission familiale de notre exploitation ; les risques accrus d'inondation liés à l'artificialisation des sols ; les pollutions et nuisances supplémentaires pour les habitants et l'environnement ; le non-respect des politiques publiques qui visent pourtant à préserver les terres agricoles et naturelles ; la sous-estimation flagrante des alternatives possibles à ce projet.

M. Simon Buyck, Représentant des pétitionnaires. – Pour vous situer un peu le contexte agricole d'aujourd'hui, l'âge moyen des agriculteurs est de 57 ans et seulement 8 % d'entre eux ont moins de 35 ans. Il y a une diminution continue du nombre de fermes. On a perdu 50 % d'exploitations en 30 ans et l'on subit l'accaparement des terres agricoles, que ce soit par des activités extérieures – donc des investisseurs qui viennent investir dans le foncier – ou par des projets comme celui pour lequel on est réunis aujourd'hui.

Le Schéma de développement du territoire a bien insisté sur la préservation des terres agricoles et, surtout, de leur fonction nourricière. Il paraît logique d'insister fortement sur la souveraineté alimentaire et de la sécuriser pour nos régions en sécurisant des exploitations locales comme celle-ci. Pour vous situer un peu, l'expropriation s'étend sur 37 hectares pour 27 hectares et demi rien que pour notre exploitation. C'est considérable, cela représente un quart de notre surface.

Si vous voyez bien, dans le cadre entouré en rouge, c'est notre exploitation. On voit bien que c'est très proche des terrains qui sont expropriés. Cela a plusieurs

avantages, que ce soit pour la surveillance du bétail, cela permet de s'y rendre très facilement. Pour les trajets en matériel agricole, cela évite aussi les risques. On connaît tous les risques sur la voirie, encore plus avec le matériel agricole. Cela montre vraiment la nécessité et le gros intérêt de cette terre.

Pour l'impact direct sur l'exploitation agricole, on a une exploitation qui est basée principalement sur le pâturage et sur l'autonomie fourragère. Donc, ces prairies sont très importantes pour nous parce qu'en début de saison, elles nous permettent d'assurer les stocks fourragers, que ce soit pour l'hiver ou pour pallier différentes sécheresses qui peuvent arriver. On fait une à deux coupes selon les années et puis elles servent au pâturage.

On met les bêtes au pré pendant toute la saison et l'on arrive, si les conditions le permettent, à les tenir jusqu'au mois d'octobre. On utilise ces terrains de cette manière pour déjà la connaissance et le recul que l'on a dessus. Ces terrains sont quand même à caractère humide. Les faire pâturer dès le début de saison, c'est risquer de les abîmer et de ne pas les avoir fonctionnels pendant toute la saison.

Le deuxième gros souci, si l'on perd cela, c'est forcément tout ce cadre de système d'élevage qui permet d'assurer une qualité de nos produits et une traçabilité. C'est quelque chose de très important à l'heure actuelle. Le deuxième gros souci en perdant cette surface, c'est qu'il faut bien se rendre compte qu'une exploitation, c'est avant tout un équilibre, un équilibre entre une surface, un nombre de bétail et un équilibre économique.

Le fait d'enlever une certaine surface va faire augmenter notre UGB par hectare. Forcément, le taux de liaison au sol ne sera plus bon et va entraîner plein d'autres soucis concernant la reprise. Cela la met forcément en péril puisque l'équilibre économique de l'exploitation en prendra un coup et entraîne tout ce problème.

M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires. – À ce jour, aucune solution acceptable ne nous a été proposée. L'occupation précaire de terrains n'est pas une alternative. Elle ne permet pas d'obtenir un financement bancaire et empêche tout investissement sérieux, qu'il s'agisse de clôtures ou de l'amendement des sols.

Or, ces prairies sont situées le long d'une route importante. Il serait donc impensable d'y faire pâturer du bétail si les clôtures devaient être modifiées chaque année ou d'utiliser des clôtures électriques qui ne seraient pas sécurisées le long des grandes routes.

Il est par ailleurs impossible de trouver des terres équivalentes. Il n'existe presque aucune parcelle aussi bien exposée, de forme simple, proche du siège de l'exploitation et surtout de grande taille. Il est évident

qu'aucune parcelle comparable n'est actuellement sur le marché. En réalité, plus de 90 % des ventes de terres agricoles portent sur des surfaces de moins de cinq hectares, bien loin des 27 dont nous avons besoin.

Les grandes surfaces doivent rester accessibles à l'agriculture et pas uniquement réservées aux parcs d'activités économiques. La rationalisation des moyens vaut aussi pour notre secteur.

La dispersion du parcellaire ne ferait qu'augmenter les nuisances, avec une augmentation du charroi et donc des risques. Elle entraînerait également une hausse du temps de déplacement, une exploitation plus compliquée des terrains, une dispersion du troupeau et une gestion plus complexe de l'abreuvement. Tout cela résulterait forcément en une augmentation importante du temps de travail qui ne serait pas supportable. J'ajouterai aussi l'impact sur le bien-être animal pour le transport.

Il faut être conscient que nous allons voir l'ensemble de nos troupeaux au moins deux fois par jour. C'est pourquoi il est essentiel de regrouper les animaux et de limiter leur éloignement par rapport à notre exploitation.

M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires. – Ce projet comporte aussi de nombreux risques au niveau de l'environnement et de la biodiversité :

- des pertes de zones tampons essentielles entre le petit bois existant et le zoning déjà existant ;
- une destruction de prairies bocagères et humides qui sont typiques du milieu fagnard dans notre région ;
- un impact important sur les animaux, que ce soit les oiseaux ou les amphibiens, entre autres ;
- fragilisation de la continuité écologique des différents sites, notamment proches des zones Natura 2000.

Dans ce contexte, l'avis du parc naturel Viroin-Hermeton est relativement sévère. Il dit que le projet est contraire au Schéma de développement territorial, qu'aucune alternative foncière n'est disponible et que, dans tous les cas, il serait nécessaire d'attendre a minima la stratégie communale avant de prendre une décision.

Nous voulions vous faire part d'une des contradictions majeures du projet en termes de biodiversité. Le dossier mentionne que les haies vont être préservées. On voit sur l'image à gauche qu'une des haies les plus importantes traverse quasiment le site au complet. Or, quand on observe les plans du projet, on se rend compte qu'une route est construite sur cette haie. C'est une des nombreuses contradictions du dossier, mais qui est relativement flagrante quand on a les photos et les plans face à nous.

Les terrains sont argileux et peu perméables. Cela a été confirmé par les études techniques, notamment

menées par le bureau Geolys qui a été rétribué par le BEP. Les piézomètres, qui avaient été placés dans les champs, ont été saturés après quelques jours. Cela signifie que le niveau d'eau est affleurant au terrain.

Comme mon frère l'a également dit, nous connaissons les choses grâce à notre expérience. Les terrains sont fort sensibles au ruissellement et à l'engorgement. C'est donc fort humide au printemps et il faut attendre que cela resèche.

Les zones humides sont intéressantes pour l'environnement, mais pas véritablement pour venir urbaniser des terrains. Urbaniser, cela signifie bouleverser tout un mécanisme de régulation naturelle.

En outre, les terrains engorgés ne sont pas propices à la construction. Cela veut dire que des surcoûts importants seront liés à la construction, tout en ayant des risques hydriques qui seront persistants.

Le projet est également situé juste à côté d'une zone d'aléa d'inondation élevée. On peut voir cela en rouge sur l'image : c'est juste à quelques mètres du projet et une partie même de l'expropriation fait partie de la zone en aléa élevée.

Toutefois, le plus important est peut-être que le village de Mariembourg, qui est situé à quelques centaines de mètres en aval sur le cours d'eau, est considéré comme à risque en cas de crues extrêmes, comme cela a été le cas par exemple en 2021.

Le rejet d'eau supplémentaire qui est prévu par la déviation des égouttages existants et l'imperméabilisation des sols va augmenter la quantité d'eau qui va être rejetée.

Nous tenons à souligner que, dans ce contexte, il n'y a aucune prise en compte du changement climatique. Nous savons maintenant que – c'est un fait avéré – les précipitations les plus importantes risquent de devenir de plus en plus récurrentes. Il n'en a nullement été tenu compte dans le dossier.

Le parc existant est d'ailleurs déjà soumis lui-même à des inondations. Comme vous le voyez sur la photo prise à la fin de l'année passée, une rue complète a dû être fermée à la circulation parce qu'elle était inondée après de fortes pluies.

Le BEP souligne dans son dossier que le débit de fuite des ouvrages de rétention qui seront imposés aux personnes qui construisent sur le terrain a été réduit à deux litres par seconde à l'hectare. Ils soulignent cela comme s'il s'agissait d'un avantage, alors qu'il est évident que cela prouve une seule chose : le contexte est extrêmement compliqué. Les normes ont été prévues pour satisfaire la majorité des cas. Si nous sommes obligés de mettre en place des moyens plus restrictifs que la norme, c'est que le contexte est tout simplement dangereux.

Des rétentions insuffisantes ne feront qu'imposer un rejet direct dans le cours d'eau. Une fois les temporisations pleines, elles vont déborder et se rejeter directement dans le cours d'eau – elles n'auront donc aucune utilité. Un autre point important à souligner, c'est que le parc d'activité existant n'est pas un modèle d'exemplarité en termes d'entretien. Vous voyez ici une photo de l'un des pertuis, censé acheminer l'eau vers l'Eau blanche : il est rempli de déchets. C'est comme cela pour tous les autres également. Un ouvrage de rétention et de gestion des eaux mal géré est tout simplement inefficace.

Le cours d'eau en aval – l'Eau blanche – est déjà régulièrement pollué aux hydrocarbures. Il est avéré que cette pollution vient du zoning. Cela a été constaté par la commune, mais aussi par la police de l'environnement. On voit très bien l'eau qui sort du tuyau qui vient du zoning.

De nouvelles imperméabilisations de surfaces et un délestage du réseau existant ne peuvent qu'aggraver cette problématique. Cela aurait forcément un impact sur la qualité de l'eau, les animaux qui y vivent, mais également tous les consommateurs de l'eau. L'eau n'est pas consommée pour l'alimentation humaine, mais bien pour les animaux, dont les nôtres, entre autres. C'est pourquoi nous sommes fort soucieux de la qualité de l'eau. Ce point a également été soulevé par la DGO3 – le SPW – qui a rendu un avis sur le projet, que l'on pourra examiner un peu plus tard.

Comme je vous l'ai dit, la rétention des eaux est majoritairement projetée comme étant dépendante des personnes qui vont s'installer dans le zoning. Le problème, c'est que des ouvrages très importants sont nécessaires, en raison du contexte hydrique très risqué. Ces ouvrages de taille très importante, de 77 mètres cubes pour 1 000 mètres carrés de toiture, par exemple, ont un coût relativement très important, ce qui, a fortiori, ne va faire que diminuer l'attractivité du zoning. Cela veut dire qu'ils veulent créer des terrains pour accueillir des entreprises en se déchargeant totalement des responsabilités sur les entreprises, aux coûts des entreprises.

Comme je vous l'ai dit, la DGO3 a rendu un avis technique très sévère. Vous en avez reçu une copie. Il décrit le fait qu'il n'y a pas de gestion de vision globale dans le projet. Toutes les zones sont traitées en silo, l'une après l'autre. Il n'y a aucune gestion centralisée, ce qui fait que le dimensionnement global est lui aussi trop faible. Il souligne également la faible capacité d'infiltration des sols, d'où une nécessité de volumes de stockage importants. Il décrit la gestion parcellisée qui est non souhaitable. Comme je vous l'ai dit, la gestion parcellisée fait que les responsabilités retombent sur les entreprises. Cela engendre un coût, mais cela engendre également un risque. Si chaque entreprise est responsable de ses rejets, sans aucune surveillance, si un jour un ouvrage est défaillant ou si un ouvrage est mal

conçu, cela pourrait avoir des conséquences difficilement vérifiables sur l'environnement et sur le cours d'eau. Il serait extrêmement difficile de trouver d'où vient la source de la pollution, comme cela a déjà été le cas pour le zoning pollué actuellement. Vous verrez aussi dans le dossier qu'il parle d'un facteur 1 à 12 de sous-dimensionnement entre la version sécuritaire proposée par le SPW et la version proposée par le BEP – un à 12, c'est relativement énorme – tout en rappelant l'importance de limiter strictement les rejets dans le cours d'eau, qui est déjà souvent sujet à inondations.

M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires.

– L'extension du parc d'activité aurait des conséquences directes sur la qualité de vie des habitants de Mariembourg. Il faut rappeler que Mariembourg est une des zones les plus densément peuplées de la commune, avec une densité de 269 habitants par kilomètre carré. L'extension industrielle projetée serait située à moins de 100 mètres de certaines habitations, et cela dans l'axe des vents dominants. Cette proximité est aussi particulièrement préoccupante. Les nuisances sont déjà bien présentes aujourd'hui : le bruit du karting, le trafic des camions, les odeurs liées à certaines usines et les poussières issues de l'activité industrielle ne feraient qu'accentuer ces désagréments quotidiens.

On ajoute à cela un risque sanitaire et environnemental accru. La station d'épuration de Mariembourg est déjà proche de la saturation. De nouvelles entreprises entraîneraient des rejets supplémentaires d'eaux usées dans l'Eau blanche. Des émissions supplémentaires – qu'elles soient sonores, olfactives ou atmosphériques – viendraient encore alourdir la charge environnementale pour les habitants. Le projet porterait aussi atteinte au paysage et au patrimoine naturel de la région, réduisant encore la qualité de l'environnement de proximité.

Enfin, il va à l'encontre des objectifs du Schéma de développement territorial qui préconise de limiter l'artificialisation des sols, de protéger les zones habitées et agricoles et réhabiliter en priorité les friches industrielles plutôt que de consommer de nouvelles terres.

La qualité de vie des habitants va être impactée par la délocalisation et la dispersion des parcelles agricoles tandis qu'il y aura plus de charroi, plus de nuisances et plus de risques, ce qui va forcément à l'encontre de l'utilité publique du projet.

M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires. – J'aimerais maintenant vous faire part aussi d'une nuance importante dans le dossier, qui est la différence entre les surfaces expropriées et les surfaces réellement utiles. Il faut être conscient que 37 hectares vont être expropriés, mais qu'en grosse partie à cause de la gestion des eaux qui est compliquée, il est déjà nécessaire de retrancher 7,5 hectares qui seraient dédiés aux voiries et à la gestion des eaux centralisées, ce qui

réduit la surface vendable à seulement à peine 30 hectares. En appliquant le coefficient d'occupation des sols, qui est de maximum 80 % et de minimum 50 %, la surface vraiment utile à l'économie ne serait jamais que de 23 hectares au maximum, en prenant un coefficient de 80 %. Elle pourrait encore être quasiment réduite de moitié.

Il en va de même dans les promesses d'emplois qui résulteraient du projet. Le zoning existant, qui date d'environ 50 ans, emploie actuellement 493 personnes. Il est dit saturé. Cela nous donne une densité de 8,4 emplois par hectare. Or, dans son dossier, le BEP parle d'une densité entre 10 et 20 emplois par hectare, pour un chiffre qui irait jusqu'à 480 d'emplois. En appliquant la densité qui semble véritablement applicable au projet, étant donné que c'est celle historique du lieu, le nombre d'emplois ne serait ramené qu'à 249, ce qui remet nettement en perspective le nombre d'emplois que l'on pourrait créer sur une zone qui, comme je vous l'ai dit avant, est déjà réduite en superficie à cause de la complexité de la gestion des eaux.

Le coût pour la Région sera également extrêmement élevé. La viabilisation du site est estimée à environ 8,6 millions d'euros par le BEP, dont 7,2 millions d'euros seraient subsidiés. Toutefois, le plan financier du BEP ne tient pas compte des gains qu'ils peuvent espérer de la vente des terrains. En prenant les derniers chiffres des parcs qui ont été créés par le BEP, les prix de vente se situent entre 40 et 60 euros du mètre carré. Si l'on applique un prix similaire, le BEP pourrait atteindre des bénéfices entre 12 et 18 millions d'euros. Or, cet argent n'est pas pris en compte dans le plan financier. Cela veut dire que la Région supporterait globalement une part très importante des coûts et les bénéfices iraient en grande partie, si pas totalement, au BEP.

Nous souhaitons aussi souligner qu'il est, pour nous, totalement anormal de venir encore de nos jours subsidier des projets qui pourraient avoir tant de conséquences négatives. L'argent pourrait par exemple aller à la réhabilitation des friches qui aurait un bénéfice d'utilité publique beaucoup plus clair.

Ce projet a également un coût pour la commune et donc aussi pour la collectivité. Le plan suivant vous montre les différentes zones du projet.

En vert, vous avez les zones qui seraient rétrocédés à la commune dès la fin des travaux, à la réception provisoire. En bleu, vous avez celles qui seront rétrocédés à la commune après deux ans, c'est-à-dire le temps que les plantations aient repris.

Pourtant, le texte de loi mentionne clairement que les espaces verts à enjeu, donc ayant une utilité publique, ayant un rôle d'intérêt général, doivent

normalement être pris en charge par les intercommunales pendant 20 ans.

On a pu souligner tout au long du dossier l'importance de la gestion des eaux, les conséquences qu'elles pourraient avoir sur la zone en aval et sur la collectivité, mais le BEP ne veut en aucun cas reprendre la gestion des ouvrages qui pourraient avoir un impact sur cette collectivité.

Il serait pour moi normal que tout ce qui est considéré comme « ayant un enjeu », comme le dit la loi, ne soit rétrocédé qu'après 20 ans, après une période suffisamment longue pour s'assurer du bon fonctionnement, et pas après deux ans seulement.

De plus, et comme cela a été souligné par la DGO3, les ouvrages qui sont prévus – donc les noues et bassins avec un débit de fuite très limité – entraînent un entretien relativement complexe. Si vous voulez, étant donné que le débit est limité, les tuyaux qui sortent des ouvrages sont très petits, de sorte qu'ils ont tendance à rapidement s'engorger et se boucher, ce qui entraîne que les bassins débordent et que cela devient une zone désastreuse.

M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires. – L'opposition citoyenne au projet est massive et organisée. Lors de l'enquête publique, plus de 1 400 avis défavorables ont été déposés, traduisant une mobilisation sans précédent des habitants et des riverains. À cela s'ajoutent plus de 2 500 signatures rassemblées lors d'une pétition en trois semaines. C'est à signaler, car cela témoigne de la large contestation sociale que suscite ce projet.

Cette mobilisation est également soutenue par des acteurs institutionnels et associatifs de poids. Le parc naturel Viroin-Hermeton a rendu un avis défavorable, en soulignant les atteintes au territoire et aux objectifs du Schéma de développement du territoire. Les organisations agricoles FUGEA, FWA et FJA se sont également prononcées contre le projet, conscientes des conséquences graves pour les exploitations locales. De nombreuses associations environnementales et citoyennes, telles que Canopea ou le CNCD, se sont jointes à ce front commun, renforçant la portée et la légitimité de cette opposition.

M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires. – Nous soutenons pourtant que des alternatives existent. On parle tout de même de 285 hectares de zones économiques dans l'arrondissement, dont trois parcs gérés seulement par le BEP – 110 hectares – et une majorité gérée hors BEP.

Dans ce dossier, l'option du parc d'activité de Baileux, situé à seulement 10 kilomètres, est rejetée pour cause de distance trop importante par rapport à la N5. Nous ne comprenons simplement pas comment cela peut être rejeté dans ce cas et pas par rapport à la distance de nos champs par rapport à notre exploitation.

Il est quand même nettement plus difficile de parcourir des kilomètres en tracteur qu'en camion.

La région compte également de nombreuses friches industrielles à réhabiliter, notamment le parc de Frasnès qui aurait pu être étendu dans une zone d'aménagement communal concerté économique située juste à côté. La raison pour laquelle il a été rejeté par le BEP est tout simplement un pont trop étroit, alors que l'on peut facilement voir sur cette photo que la N5 borde le projet, qu'il y a un rond-point qui donne accès au parc existant et qu'il suffit de construire une route un peu plus allongée par rapport à celle-ci pour accéder à la zone d'activité communale concertée qui est déjà présente.

Au-delà des friches présentes dans la région, nous constatons également une très mauvaise gestion du parc actuel. Vous avez ici une photo du parc d'activité actuel. Toutes les zones en rouge sont inoccupées. On compte assez aisément six hectares. Six hectares sur 60, cela fait 10 % de surface inoccupée dans un zoning, ce qui n'est pas négligeable.

Le BEP avance que le prix du marché secondaire est trop élevé, mais cela résulte simplement de la spéculation foncière qui a été permise par le BEP, en offrant aux entreprises des parcelles beaucoup trop grandes pour leur utilisation. Donc, aucune gestion et des répercussions qui vont nous retomber dessus.

Nous proposons notamment l'expropriation des terrains déjà inoccupés dans le zoning, ce qui permettrait de rentabiliser les subsides octroyés à ces terrains lors de leur création.

Nous rappelons également qu'une *task force* « Fiches » a été créée par le Gouvernement pour venir appuyer sur la réhabilitation des friches, entre autres.

Pour conclure, nous ne sommes pas opposés au déploiement économique de la région ; nous en faisons d'ailleurs partie. Les activités agricoles génèrent des emplois, elles aussi, et font partie du maillage rural de notre pays. Cela a d'ailleurs été souvent rappelé par le Gouvernement.

Nous pensons tout simplement que ce lieu n'est pas adéquat parce que de nombreuses friches sont présentes, parce que les risques environnementaux et de gestion des eaux sont beaucoup trop importants dans cette zone et parce que Mariembourg, dans un sens, avec le premier zoning de 60 hectares, a déjà payé un prix important au niveau des nuisances à la population.

Nous ne comprenons pas pourquoi, le BEP souhaitant vendre des parcelles entre 20 et 70 ares, on ne pourrait pas venir remailler le territoire rural avec des PME et des TPE qui permettraient de créer un accès plus facile et plus aisé à la population vis-à-vis de son lieu de travail.

Enfin, nous rappelons que les bénéfices projetés par le BEP, c'est-à-dire le nombre d'emplois, sont largement surestimés au vu de la situation sur place.

Je vous remercie pour votre attention et j'espère que vous aurez pu comprendre notre opposition à ce projet.

Échange de vues

M. le Président. – Je vous propose de procéder à un échange de vues.

Vous allez avoir des commentaires et des questions des députés membres de cette Commission. M. le Ministre pourra, s'il le souhaite, prendre la parole. Je vous conseille de noter les questions puisque je vous donnerai la parole à l'issue de l'échange de vues.

La parole est à M. Liradelfo.

M. Julien Liradelfo (PTB). – Je voudrais remercier les représentants de la pétition et surtout les féliciter pour la mobilisation. Récolter autant de signatures est déjà quelque chose de difficile et d'important. D'une manière plus générale, je trouve important aussi de souligner qu'il y a beaucoup de gens qui s'engagent dans la préservation de nos espaces verts, de nos terres agricoles qui sont aujourd'hui grignotées. Dans ma commune, Herstal, nous avons un site de grand intérêt biologique qui a malheureusement été attaqué par des promoteurs. Il y a le plus grand zoning de Wallonie, où il y a aussi des tentatives de grignoter les dernières terres agricoles qui se trouvent autour. Je veux donc saluer l'engagement de tous les pétitionnaires et de celles et ceux qui se battent contre cette ineptie.

De plus, je pense qu'une ville, un village, une région, cela se construit avec les habitants et pas contre eux. Dès lors, quand on voit le nombre d'avis défavorables, cela doit aussi nous alerter sur le bon sens.

Vous avez parlé d'inondations tout à l'heure. Nous avons eu de terribles inondations et cela devient compréhensible lorsqu'on voit ce type de projets. Je trouve que vous avez un dossier bien documenté sur les problèmes liés aux inondations et à la gestion de l'eau. Cela doit aussi alerter les autorités sur le fait que, malgré les bons discours et malgré les inondations que nous avons eues, nous continuons – toutes autorités publiques confondues – à accepter d'artificialiser des sols. Je trouve cela fou dans cette situation.

Ici, il y a un intérêt économique, mais c'est toujours celui-là que l'on présente. Je pense sincèrement qu'il faut arrêter de faire croire que les personnes qui défendent des terres agricoles et des espaces verts, comme vous le faites, sont contre l'activité économique et la création d'emplois. Pour moi, il n'y a pas de contradiction. La seule contradiction est qu'il y a un potentiel de terres qui pourrait être accaparé.

Néanmoins, comme vous l'avez mentionné, il y a des alternatives, il y a assez de friches en Wallonie. Bien souvent, on essaie de faire croire que les gens qui s'opposent au grignotement des terres agricoles sont contre l'emploi. Je remarque que ce n'est pas du tout votre position.

Vous avez parlé de 1 400 avis : est-ce que ce sont des avis envoyés par la population dans l'enquête publique ? Ensuite, avec ces 1 400 avis, une réunion de concertation a-t-elle eu lieu avec les autorités puisque, quand on dépasse un certain nombre de réclamations, une réunion de concertation est obligatoirement organisée ? Je ne dis pas qu'elle mène souvent à grand-chose, mais a-t-elle effectivement eu lieu ? Avez-vous des précisions sur le type d'activités économiques qui est prévu sur ce projet ? On dit que cela va créer de l'activité économique, cela ne veut pas dire que cela va créer des emplois ; on peut aussi faire de grands hangars avec deux personnes dedans. J'aimerais savoir si vous avez plus de précisions par rapport à cela.

Enfin, on a reçu un dossier ; d'ailleurs, merci pour tout le travail réalisé. Je sais qu'aller à la pêche aux avis est un peu le parcours du combattant. Par exemple, avoir les avis notamment de la cellule GISER prend du temps, ensuite les recouper pour avoir un dossier n'est pas évident. Avez-vous des exemples frappants – vous en avez parlé dans votre exposé – d'avis contradictoires, qui vont vraiment contre le bon sens ?

Par exemple, je vous citais le cas sur ma commune, c'est un site de grand intérêt biologique. Finalement, toutes ces règles ont été contournées pour quand même bâtir : déplacement d'espèces, on a nié la réalité.

Je voulais savoir s'il y avait des avis complètement contradictoires que vous pourriez nous exposer.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Merci beaucoup à tous les trois d'être venus, et à tous ceux qui vous ont entourés, d'avoir eu le cran de franchir les portes de ce Parlement et de venir exposer la problématique, parce que c'est une problématique de fond gravissime.

En fait, la terre agricole en Wallonie, on en a besoin et l'on sait qu'elle se raréfie. Pendant les 30 dernières années, même les 50 dernières années, la terre agricole a été grignotée à cause de ou par les zones d'activité économique, les zonings. On a perdu beaucoup de terres agricoles et de fermes, vous l'avez rappelé. Aujourd'hui, c'est un enjeu majeur pour la Wallonie. Il s'agit d'une survie vitale. On en a beaucoup discuté dans cette Commission déjà toute la législature précédente.

Heureusement que vous êtes là. Vous avez pris la force, le courage et la patience de sortir de votre exploitation pour défendre un enjeu majeur, c'est-à-dire sauver la terre agricole. Ce n'est pas moi, députée

Ecolo, qui le dis, on en a parlé beaucoup, on a organisé beaucoup d'auditions dans ce Parlement pour dire que c'est un enjeu majeur.

Je vous dis merci très sincèrement.

Pour créer de la zone d'activité économique, il n'y a pas besoin de venir devant un Parlement et de rentrer une pétition. On peut changer le plan de secteur d'initiative privée quand on veut créer de la zone d'activité économique. Si vous voulez protéger vos terres, vous n'avez pas de solution. Heureusement, aujourd'hui, il y a un droit des pétitionnaires. Si vous n'aviez pas ce droit ouvert pour vous faire entendre, il y aurait deux poids, deux mesures entre la création de zones d'activité économique et la création de zonings et la création ou la protection de terres agricoles. Merci d'être là.

J'espère que tous mes collègues auront la même opinion que moi : heureusement que les auditions avec les pétitions sont là. Autrement, on ne pourrait pas entendre et l'on ne pourrait pas faire, a minima, ce pendant entre la protection de la terre agricole et le développement de zone d'activité économique.

Merci, parce que tout cela est basé sur votre travail personnel et votre courage à venir ici, à récolter des signatures de pétitionnaires.

Monsieur le Ministre, c'est un petit clin d'œil, j'ai une proposition de décret pour changer le Code du développement territorial qui permet d'initiative privée de développer des zonings, mais pas d'initiative privée de protéger la terre agricole. C'est l'enjeu majeur que vous avez ici.

Vous l'avez très bien dit, il ne faut pas opposer l'activité économique et l'activité agricole. L'activité agricole est vitale, c'est une activité économique aussi en soi, jusqu'à nouvel ordre. Il n'y a pas lieu de l'opposer, et il n'y a pas lieu d'avoir des développeurs qui pourraient avoir un ascendant, ou en tout cas être écoutés beaucoup plus facilement que d'autres qui le seraient moins.

Un deuxième grand merci, parce qu'un deuxième enjeu wallon que l'on a tous pour lequel tous les groupes politiques ont acquiescé, c'est la transmission des fermes.

Je ne sais pas comment cela s'est organisé, je ne connais pas votre famille de près, mais je vois deux jeunes visiblement prêts à reprendre l'exploitation ou à aider. Ce serait une petite question. Dites-moi un peu comment vous en êtes arrivés là et si vous vous engagez – après, vous faites ce que vous voulez de votre vie, évidemment –, c'est tellement rare. On en a tellement besoin. On a tellement dit, dans ce Parlement, que c'est un enjeu vital de la Wallonie, que je trouve qu'il faut le saluer. Cela fait plaisir de vous voir en vrai et de voir

des jeunes qui disent qu'ils vont peut-être reprendre une exploitation ou l'envisagent.

La troisième chose est de vous dire que vous n'êtes pas les seuls. On a eu des personnalités et des dossiers qui ont cristallisé les débats de cette Commission. Il y avait aussi M. Blauen à Hondelange qui se bat pour garder son exploitation agricole en province de Luxembourg, et M. Lhoest qui lui aussi se bat contre la 9^{ème} extension du parc des Hauts-Sarts pour garder sa terre agricole. Loin de moi l'idée d'opposer activités économiques et agriculture et c'est pour ça que je prends trois intercommunales différentes.

Les intercommunales de développement économique sont là pour créer de l'activité économique et je pense qu'elles essaient aujourd'hui de faire le mieux qu'elles peuvent. Cependant, il est évident qu'elles doivent changer leur mission. S'il fut un temps où leur mission consistait à équiper, à viabiliser de la terre agricole, ce n'est plus l'enjeu aujourd'hui. C'est fini, on n'en est plus là et l'on en a déjà discuté beaucoup quand M. Borsus était ministre de l'Économie et de l'Aménagement du territoire. J'ai eu l'occasion d'échanger avec M. Desquesnes, qui est ministre de l'Aménagement du territoire. La mission des intercommunales doit évoluer et vous êtes tous sur des dossiers qui étaient en cours et qui sont basés sur une politique de développement des zones d'activités économiques. Aujourd'hui, on connaît les limites de cette politique. Ce ne sont pas les intercommunales de développement économique qui, elles-mêmes, d'ailleurs, font plein d'efforts pour essayer d'aller rechercher de l'activité économique autre part. C'est le Gouvernement wallon qui doit les encourager à le faire et affirmer qu'aujourd'hui, on va redévelopper de l'activité économique dans les centres existants, sur les friches existantes, dans le bâti existant.

En effet, l'enjeu majeur de la Wallonie, encore une fois, c'est de ne plus aller chercher d'hectare sur des zones dites vierges. C'est l'objectif que l'on a à 2050 et l'on doit y arriver progressivement. Il faut donc commencer maintenant parce que l'activité de la construction est longue. C'est l'enjeu majeur : ne plus aller rechercher un hectare.

À propos de l'argument de la planologie qui revient souvent avec lequel on se dit « ce n'est pas grave, on a une compensation planologique ». L'enjeu de la Wallonie aujourd'hui est ce plan de secteur qui permet de construire et qui construit trop. On est tous d'accord ici pour dire que si l'on bâtit toutes les zones constructibles au plan de secteur, aujourd'hui, la Wallonie est à l'asphyxie. Tout le monde le sait. Dès lors, il faut construire sur des zones qui sont déjà affectées à la construction par le plan de secteur. Quand vous faites un changement planologique, vous n'avez rien résolu. Ce n'est pas cela qui va changer le fait que l'on doit construire moins dans des zones qui sont constructibles au plan de secteur. C'est cela le truc. J'en

ai marre d'entendre parler de ce principe de compensation planologique comme si c'était le Saint-Graal et comme si l'on allait arrêter de construire. C'est faux. Le défi majeur est de garder – ce n'est pas votre cas – des zones agricoles qui sont aujourd'hui constructibles. Parce que ce cas de figure là existe aussi beaucoup. Il ne faut pas les perdre non plus parce que c'est un enjeu vital.

Je pense que c'est un débat au niveau macro, mais il est tellement important pour la survie de la Wallonie que je pense que l'on ne pouvait pas passer à côté. Vous venez avec un cas ponctuel, mais vous venez de l'éclairer et pour cette raison, franchement, chapeau !

Ensuite, la deuxième observation qui dézoome un peu le problème par rapport à votre cas particulier qui le symbolise. Il faut arriver à objectiver les besoins en développement économique et en emploi et où l'on peut les développer. À ce sujet précis, comment fait-on ? Quelles activités économiques veut-on ? De quel type ? Que faut-il comme terrain ? Où va-t-on la mettre ? Sur ces questions, je suis désolée, je reviens à la charge, mais c'est en 2023 : on a un rapport de la Cour des comptes sur la politique de développement des zones d'activités économiques – donc des parcs d'activités économiques – qui dit que la Wallonie doit absolument faire quelque chose. Monsieur le Ministre, que fait-on aujourd'hui pour objectiver les demandes ? Parce que là, on va ouvrir des zonings. Pourquoi pas. J'ai bien lu l'avis du BEP, et je les remercie parce que c'est extrêmement fouillé. En plus, ils ont commencé l'étude il y a longtemps et l'on sent que c'est un dossier de longue date ; je viens de faire l'historique, je ne vais pas le répéter, mais objectiver ce que l'on veut exactement créer comme emplois et dans quelles filières industrielles et quels sont les terrains que l'on doit mettre à disposition. C'est le lemme de base indispensable. Une fois que l'on aura artificialisé et que l'on aura fermé des fermes et qu'on leur aura demandé de dégager, il sera trop tard. Dès lors, cela doit être objectivé maintenant. Le rapport de la Cour des comptes dit que la Wallonie navigue à vue. On ne sait pas.

Dans le rapport du BEP, que je trouve, encore une fois, extrêmement bien fait – Ils travaillent extrêmement bien – j'ai lu, par exemple, que pour le zoning de Chimay, on ne saurait pas, parce que c'est un zoning artisanal, et cetera. Il n'y a pas de problème. Cependant, en fonction de ce que l'on veut créer comme emplois, on pourrait très bien changer et développer d'autres affectations. Votre argument des friches ne tient pas parce que les friches ne sont pas sur le territoire de l'intercommunale concernée, cela ne va pas non plus. Ce que dit la Cour des comptes, c'est que la Wallonie est unique et que les effets de frontière, ce serait quand même débile à quelques kilomètres d'écart, de ne pas tenir compte des opportunités qu'il y a, notamment dans d'autres intercommunales.

Objectiver les besoins, quels terrains on a besoin pour développer quelle économie, c'est la priorité. Je demanderai à M. le Ministre comment on a avancé là-dedans et comment on répond aux recommandations de la Cour des comptes et de son rapport de 2023 sur le sujet, qui est un peu assasin.

La deuxième chose, ce sont les besoins. On ne sait pas exactement de quel terrain on a besoin, de quelle taille, d'où, et cetera. C'est déjà grave. On ne connaît pas non plus les solutions. Aujourd'hui, il y a des terrains qui existent. Je n'en veux certainement pas au BEP parce qu'ils ont raison, ils font partie de la même réalité qu'Idelux ou que la SPI+, quand je citais les Hauts-Sarts ou Weyler-Hondelage, leur mission doit évoluer. Le monde ne s'est pas fait en un jour. C'est pour cela que je pose des questions à M. le Ministre que je crois justement déterminé à ce que cela change et de demander où sont les solutions.

Il faut absolument, c'est impératif, aller chercher les solutions très majoritairement dans le construit existant. On a des millions de mètres carrés sur toute la Wallonie qui sont disponibles à l'activité économique et qui ne sont pas exploités. C'est exactement comme pour le logement.

On sait évidemment que l'on peut loger tout cela quasi dans le bâti existant, moyennant quelques accommodations et de la rénovation, de l'amélioration. Il faut absolument arriver à faire matcher cette demande que l'on ne connaît pas et que l'on n'a pas su objectiver avec une réponse qui existe et qui doit être transversale à toute la Wallonie. C'est l'histoire de cette fameuse base de données consolidée des zones d'activité économique.

Vous l'avez dit dans votre expression, tout n'appartient pas au BEP. Il y a des tas de zones d'activité économique : les ports autonomes, du privé, les communes, et il y a plein d'autres trucs. Il ne s'agit pas d'aller bousiller de la terre agricole pour développer une activité économique, parce que l'on raisonne intercommunale par intercommunale, voire propriétaire par propriétaire et développeur par développeur. Il est évident que si c'est un autre propriétaire, quel qu'il soit – fût-il privé –, qui a un terrain d'activité économique qui peut correspondre à notre demande, il doit être activé. L'enjeu majeur est de conserver de la terre agricole, c'est vital.

Encore une fois, merci d'être là parce que par moment, j'ai l'impression que le discours échappe à ce que notre région est une des plus denses d'Europe.

L'Europe dit : « En 2050, il faut arrêter à tout prix. On n'artificialisera plus un seul mètre carré parce que l'enjeu est vital pour l'Europe ».

Vous avez tous en tête des pays comme l'Italie, comme la France. Ce n'est pas la Wallonie. Nous, l'enjeu est maintenant. Si l'on n'arrête pas maintenant,

je suis désolée, mais on a vraiment un problème vital. J'ai l'impression que l'on ne prend pas cela à la hauteur de ce qu'est cet enjeu pour notre survie, je n'ai pas peur de le dire tout court. S'il n'y a pas de terres agricoles, s'il n'y a pas de socle naturel, il n'y a pas de vie. C'est tout. Quand il n'y a plus de végétaux, il n'y a plus de vie animale, il n'y a plus de vie humaine à terme non plus.

On insistera sur les dérèglements climatiques. Je trouve que c'est intéressant les études techniques que l'on a par rapport à l'eau, et cetera, et vous les avez bien mises en évidence. C'est toujours la même chose : aux grands maux les grands remèdes. Il n'y a pas une solution technique qui soit plus efficace que de laisser la terre en l'état. Tous les experts – M. le Ministre en sait quelque chose parce que cela s'est beaucoup discuté en Commission d'enquête sur les inondations – disent qu'une fois que vous artificialisez le sol, la structure même de la terre change parce que vous la damez, et cetera. Revenir à l'état originel, cela n'existe pas. On vous vend du vent. Cela demande des millions d'euros si vous voulez y arriver. Grosso modo, on n'y arrive pas.

Vous vous rappelez de Mme Degré qui était venue et qui nous l'a très bien expliqué. Cela vaut pour la vallée de la Vesdre, comme pour tout le reste du territoire wallon. Dire que l'on sait faire marche arrière, c'est faux.

Une terre qui a l'air gorgée d'eau comme cela – j'avoue que moi, je n'ai pas fait d'étude hydrologique sur ce terrain en particulier –, on peut toujours l'améliorer techniquement. Vous pouvez les drainer, cela va coûter un pont et cela va juste être potentiellement dommageable parce que ces solutions techniques n'ont jamais que la limite de leurs solutions techniques. Il n'y a rien à faire, je n'arrête pas de le répéter : on ne lutte pas contre la nature, on fait alliance avec elle. Il n'y a pas plus efficace que de laisser de la terre naturelle, surtout que l'on en a très peu. L'enjeu est vraiment majeur et notamment par rapport au centre de Mariembourg qui pourrait être en périphérie.

Par rapport aux missions inondations, et cetera, Monsieur le Ministre, que préconisez-vous par rapport à cet équipement de terrains, par rapport à leur artificialisation et par rapport à la lutte contre les inondations, qui est globale et transversale à toute la Wallonie ?

Pouvez-vous également dire quelques mots sur l'évolution des missions des intercommunales ? Comment pourrait-on changer pour arrêter d'opposer activité économique et agriculture systématiquement, et peut-être envisager que le développement économique soit autre chose que d'équiper des terrains agricoles et de les revendre ?

Je vous remercie une dernière fois. Quelles que soient les raisons d'avoir une famille d'agriculteurs en plus, avec des repreneurs qui viennent mettre cet enjeu majeur pour la Wallonie au cœur du débat, cela vaut d'être salué.

Quand j'ai lu attentivement l'étude du BEP, j'ai trouvé que c'était intéressant les indemnisations et tout ce qui est mis en place par rapport à cela ; c'est un peu comme la gestion de l'eau. Je suis d'accord que l'on peut discuter longuement de cela, mais je n'ai pas envie de le faire, je préfère mettre en avant le cœur du sujet. Tous ces détails, c'est bien, mais c'est trop tard, même si vous êtes très bien indemnisés sur 18 ans, et cetera, le mal est fait et cette exploitation n'existera plus. Ce que je voulais mettre en évidence, pour bien connaître le secteur de la construction, c'est que la construction c'est du long terme, et une fois que c'est fait le mal est fait. C'est donc intéressant que l'on en débâte maintenant et que cela puisse être exprimé. Encore merci d'être venus.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Messieurs Buyck, merci à vous trois pour vos explications, pour votre présentation d'aujourd'hui. C'est un exercice qui n'est pas évident à faire, à présenter. Vos explications étaient très claires, limpides, et je tiens à vous remercier pour cela.

Vous avez rencontré mon collègue Grégory Chintinne, c'est lui qui devait intervenir aujourd'hui. Malheureusement, il est souffrant, donc je le remplace et je prendrai alors la parole pour lui. Je pense que mon collègue vous l'a dit : malheureusement le Parlement wallon n'est pas un organe de décision dans le cadre des décisions en matière d'urbanisme. Ce n'est pas non plus un organe de recours. Cela ne veut pas dire que l'on n'est pas sensible, que l'on n'entend pas ce que vous exprimez et les difficultés que la situation va générer pour votre exploitation.

Je vais être plus optimiste que ma collègue : j'espère que les alternatives proposées permettront à votre exploitation de continuer, de continuer autrement, de continuer avec d'autres alternatives, d'autres moyens, mais que vous pourrez continuer grâce aux solutions qui sont proposées dans l'avis du BEP notamment.

Nous avons été particulièrement attentifs à cet avis et un passage a retenu mon attention, celui où le BEP dit qu'il est « conscient de l'importance de préserver le monde agricole, mais l'urbanisation envisagée répond à des besoins devenus urgents et collectifs pour le développement économique local, en phase avec la Déclaration de politique régionale. Le projet a été pensé pour minimiser son impact, indemniser à une juste valeur les pertes agricoles, à phaser le développement du parc, à maintenir l'agriculteur en place de manière transitoire et à s'intégrer dans une vision durable et équilibrée du territoire. Il ne s'agit pas d'opposer

agriculture et urbanisme, mais de les faire coexister intelligemment. »

Ma collègue disait que l'on ne doit pas opposer agriculture et urbanisme. C'est en cela que l'avis du BEP porte ces mots aussi en disant qu'ils essaient d'aider les personnes et d'aider la structure à fonctionner autrement.

Nous ne pouvons pas rendre une décision concernant votre demande. On vous écoute, on vous entend. On peut aussi se faire le relais et poser des questions le moment venu, exercer le contrôle parlementaire auprès du ministre de tutelle. C'est en cela que notre groupe MR soutiendra votre demande ; c'est-à-dire que l'on portera, au moment adéquat, vos questions.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, il convient de saluer la mobilisation citoyenne pour ce projet. Cela met en évidence à quel point le public devient sensible à la préservation des territoires et des terres agricoles.

En outre, on comprend qu'un agriculteur qui voit 23 % de son exploitation menacée se mobilise contre le projet. Il convient de remercier les pétitionnaires pour leur présentation très complète.

Par contre, l'on regrette que la majorité n'ait pas soutenu notre demande d'entendre également le BEP sur ce dossier afin d'en avoir une vision complète. Cela étant, la note fournie par le BEP le 2 septembre dernier permet d'avoir un éclairage sur le dossier et cela permet de l'appréhender.

Il convient dès lors de mettre en évidence deux éléments : le timing de la mobilisation et l'impact de l'extension de la zone d'activité économique sur l'activité agricole.

Concernant le timing, il s'agit d'un dossier assez ancien. Une modification du plan de secteur avait été approuvée par la majorité précédente. Au cours de cette procédure, il n'y a eu aucune mobilisation ni aucune opposition. Il s'agit pourtant d'une procédure assez longue.

De plus, la modification du plan de secteur a été soumise aux avis des pôles du CESE, de la Direction de l'agriculture et de la Direction de l'environnement. Ces organes auront connu l'extension d'utilité publique. Les impacts sur l'activité agricole, sur la biodiversité, mais aussi sur la gestion des eaux ont été étudiés et le projet en tient compte. La modification du plan de secteur en tant que telle n'a pas d'impact sur l'activité agricole, mais offre une réelle plus-value sur les terrains. Dans la région de Couvin, un hectare de terrain agricole est valorisé entre 15 000 et 20 000 euros l'hectare. Pour un

terrain économique, on est plutôt autour de 350 000 euros l'hectare.

Sur l'extension en tant que telle, il convient de mettre en évidence les éléments suivants. Premièrement, l'arrondissement de Philippeville est un territoire économique défavorisé qui a besoin d'un levier et il est l'un des plus pauvres de Wallonie. Le taux d'emploi y est faible, les revenus médians y sont inférieurs à la moyenne régionale et les perspectives d'avenir pour la jeunesse locale sont limitées.

Deuxièmement, le projet a déjà été adapté, il n'a pas été improvisé. Il a été initié dès les années 2010 avec de nombreuses phases de consultation. La modification du plan de secteur a été validée en mars 2024. Tous les avis requis ont été sollicités – le CESE, le SPW, la biodiversité, la gestion de l'eau, l'impact agricole. Malgré le changement de majorité à Couvin, ce projet a toujours reçu le soutien plein et entier des autorités locales. Des alternatives ont été envisagées, notamment la réfection des friches industrielles ou l'extension d'autres zones, mais aucune ne présentait un potentiel équivalent à celui du site de Mariembourg. Le site Eiffel est occupé, celui de Baileux est un parc destiné à l'artisanat.

Enfin, il faut rappeler que les zones économiques du BEP ne représentent que 0,4 % du territoire provincial, tout en générant 20 000 emplois pour 1 700 entreprises.

Pour terminer, il semble qu'il y ait de nombreuses contradictions entre votre très bonne présentation et l'avis écrit du BEP qui nous a été transmis sur le phasage et sur les alternatives proposées.

Je voudrais encore vous remercier de nous avoir fait cette présentation tout à fait complète et ce qui nous permet d'avoir un éclairage différent.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Tout d'abord, je m'excuse pour mon arrivée tardive, non pas par manque de respect ni pour mes collègues ni pour les pétitionnaires. Je ne sais pas si cela a été signalé, j'étais malheureusement à l'enterrement d'un collègue ce matin.

Deuxièmement, je souhaite saluer la présentation qui a été faite, la sincérité de celle-ci, le travail important qui nous a été présenté et le fait qu'il y ait une large mobilisation dans un arrondissement où la ruralité n'est pas un vain mot. Je sais que le rapport à la terre et des agriculteurs est quelque chose de particulièrement important, et je mesure bien que la perspective de perdre potentiellement 27 hectares n'est pas une chose qui vous fait sourire, c'est le moins que l'on puisse dire.

On a beaucoup parlé du métier des intercommunales de développement économique. Je viens de la province de Liège : historiquement, cela s'appelait – cela

s'appelle d'ailleurs toujours – la SPI, acronyme de Société provinciale d'industrialisation. Cela montre bien quel était l'objet social de cette intercommunale.

Nous sommes maintenant bien dans une autre époque, et ce n'est plus une société qui a pour vocation l'industrialisation, que ce soit le BEP, Idelux ou d'autres ; ce sont véritablement des agences de développement territorial, en prenant en compte l'ensemble des enjeux évoqués ici, et pas simplement, comme cela a pu être le cas par le passé, de bétonner nos campagnes, de les artificialiser pour faire en sorte que les entreprises puissent venir s'y installer.

Je suis également entièrement d'accord avec vous sur l'importance et le devoir d'exemplarité que doivent avoir ces différentes sociétés quant au fait que les terrains qu'elles exploitent déjà actuellement doivent avoir une activité économique. Cela n'a pas de sens d'aller exproprier ou d'utiliser d'autres surfaces – a fortiori agricoles – si jamais elles ont encore des terrains qui ne sont pas exploités ou des entreprises qui n'exploitent pas pleinement le potentiel qu'elles ont. C'est vrai qu'il y a encore des mètres carrés en souffrance et qu'il doit y avoir une explication, une transparence par rapport à cela pour qu'il y ait une acceptabilité par rapport à d'autres.

Sur ce dossier proprement dit, j'ai quand même des questions par rapport au calendrier. C'est un vieux dossier – je crois qu'il a été initié en 2009, nous sommes en 2025 – ; il y a quand même eu une longue genèse avant qu'il n'arrive sur les bancs du Parlement. Comme ma collègue, Mme Bluge, l'a signalé, nous ne sommes pas une instance de recours. Nous sommes une instance où nous pouvons bien sûr vous écouter. On peut faire des conclusions que nous pouvons transmettre au Gouvernement, mais nous n'avons pas de pouvoir décisionnel.

Comment un dossier a-t-il pu avancer de 2009 jusqu'en 2024 en franchissant toutes les étapes ? Il ne s'agit pas simplement « d'un méchant promoteur spéculateur qui viendrait pour maximiser son profit », mais il y a beaucoup d'interlocuteurs publics qui étaient là, que ce soit la Commune de Couvin, que je ne connais pas, je ne connais pas les acteurs politiques couvinois ; j'entendais mon collègue dire que les majorités se sont succédé – on ne peut donc pas dire que ce soit une notion de couleur politique –, et qu'ils l'ont apparemment systématiquement soutenu. Les dossiers ne sont jamais neutres, mais dans la balance des intérêts, ils ont apparemment toujours estimé que c'était plus intéressant de soutenir ce dossier plutôt que de remettre des avis négatifs aux autorités supérieures. Il y a eu une enquête publique : pourquoi n'y a-t-il pas eu de mobilisation à ce moment-là ? Comment est-ce finalement en bout de course que cette mobilisation devient apparemment plus prégnante ? Peut-être pourriez-vous m'expliquer, parce que je ne suis pas spécialiste du dossier ni un local par rapport à cela.

J'ai entendu aussi ma collègue Veronica Cremasco par rapport à l'ensemble des enjeux de ce dossier. Je pense avoir vu dans le dossier que, le 23 mai 2024, c'est-à-dire 15 jours avant les élections, le Gouvernement wallon précédent a décidé de ratifier le changement de plan de secteur. On est trois ans après les inondations de la Vesdre ; c'est donc en parfaite connaissance de cause que les différents acteurs ont pris cette décision. On ne peut pas dire que c'était avec des études ou des considérations qui dataient d'un siècle précédent.

Si vous avez quelques éclaircissements par rapport à cela, cela pourrait nous aider puisque l'on voit que la commune et le BEP cherchent quand même l'intérêt des communes et de la collectivité – bien sûr avec un focus économique, mais pas au détriment des citoyens qui sont sur leur territoire – et le Gouvernement wallon de la précédente majorité qui décide in fine quand même de modifier ce plan de secteur, et ce dans un délai relativement rapproché.

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

M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires. – Je vais essayer d'être un peu plus complet et de répondre aux questions qui ont pu nous être posées.

Premièrement, Monsieur Liradelfo, il n'y a pas eu de réunion de concertation organisée par la commune. En fait, ils ont organisé une réunion communale avec toutes portées. Le sujet n'était ainsi pas porté à l'ordre du jour. Le lendemain d'avoir rendu leur avis – soit un peu trop tard –, il y a eu une vive opposition des personnes de Mariembourg. Je pense qu'ils ont rarement eu un taux de participation aussi élevé à leur réunion communale.

Quant à nous, on y avait été pour demander que ce point-là soit mis à l'ordre du jour. C'est là qu'ils nous ont annoncé qu'ils avaient rendu leur avis la veille au matin, pour des conditions relativement obscures, en disant qu'il fallait que le document soit reçu à une certaine date, alors que c'est quand même le tampon de La Poste pour les courriers recommandés qui fait foi. Ils auraient dès lors très bien pu remettre un avis après la réunion, mais ils ont choisi de ne pas le faire. Ainsi, les terrains qui sont concernés ont été placés en zone industrielle et en zone économique mixte.

En zone mixte, cela veut dire que l'on peut avoir des industries sans points de vente, sauf s'ils sont étroitement liés à l'industrie qui est présente.

En zone industrielle, il n'y a simplement pas de point de vente. Il s'agit ici de tout ce qui normalement regroupe des nuisances. Néanmoins, dans ce type de zone sont aussi compris, par exemple, les hangars de stockage et autres, à savoir des grands bâtiments avec relativement peu de gens à l'intérieur.

Dans les avis un peu plus pertinents que l'on a pu recevoir, on a d'abord reçu des avis fort pertinents de la population – des gens qui, comme nous, connaissent bien la zone. Certains d'entre eux nous ont fait part du fait que c'est eux même qui nettoyaient le zoning en ramassant des sacs-poubelles entiers de déchets dans les rues de celui-ci.

On a également reçu l'avis du parc naturel Viroin-Hermeton qui est un organisme important pour la région. La commune dit d'ailleurs que c'est un parc qui est structurant pour elle. Elle veut jouer sur les deux tableaux en n'écoutant pas l'avis du parc naturel quand cela l'arrange, tout en essayant de développer son tourisme en se basant sur ce parc. Et il y a aussi un avis de la DGO3, que vous pouvez retrouver dans le dossier que l'on vous a remis, qui est extrêmement sévère. En effet, quand on lit l'avis, on est certains que ce projet-là va être arrêté par la DGO3 plus tard, puisque l'on ne peut pas retourner sa veste ainsi avec un avis comme celui qui a été rendu.

J'espère avoir répondu plus ou moins à toutes les questions que vous aviez.

Madame Cremasco, je vous remercie d'avoir souligné le travail que cela représente. Il faut quand même être conscient que l'on n'a pas non plus les moyens que le BEP a mis en œuvre pour développer un tel dossier. Cela nous a pris énormément de temps et n'a pas été facile. Nous ne nous opposons pas à ce projet seulement depuis quelques mois, mais bien depuis des années.

Comme M. Bastin a pu le dire après, il y a eu des réunions de constatation qui ont pu être faites avec nous au niveau de l'enquête d'incidence. Nous avons toujours appuyé le fait que la perte de ce terrain était extrêmement dommageable à notre exploitation. Nous avons d'ailleurs envoyé des avis lors de l'enquête publique pour le changement de plan de secteur qui le signalaient très clairement, en disant que cela aurait un impact trop important sur l'exploitation et que cela pourrait causer la fin de celle-ci.

De plus, à ce moment-là, les oppositions n'ont pas été jusque-là où l'on en est aujourd'hui, comme faire une pétition, et cetera. Elles relèvent simplement du fait que nous avons fait confiance au processus démocratique qui était mis en place à ce moment-là. Il y a eu des enquêtes publiques, on a donné notre avis et l'on a cru que l'on serait écoutés. Or, on s'est rendu compte que c'était quand même moyennement le cas dans les faits. On a donc été obligés de se soulever, malgré tout le travail que l'on a à côté. Vous êtes conscients que gérer une ferme, ce n'est pas de tout repos. Cela prend du temps de faire un dossier comme cela, et c'est extrêmement compliqué.

Venir à la fois gérer sa ferme, s'opposer, se retrouver ici au Parlement, aller faire des recherches relatives aux

différents documents qui ont été créés, et cetera, cela prend énormément de temps. Pendant ce temps, on s'est simplement dit que des gens allaient le faire. En fait, on a fait confiance aux gens et l'on a fait confiance au processus démocratique en place. On s'est dit que quelqu'un, quelque part, allait réagir tellement c'était pour nous flagrant que cela posait problème.

M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires.
– Il faut quand même dire que notre avis et celui des autres agriculteurs concernés par cette expropriation à l'enquête publique pour le changement de plan de secteur ont été rendus à la commune. Il a été un peu pris en compte par le Gouvernement qui a dit, dès le départ, qu'il fallait prendre des mesures en concertation avec les agriculteurs, ce qui n'a jamais été le cas. Sincèrement, cela n'a jamais été le cas.

J'ai eu peu de contacts avec le BEP. D'ailleurs, ils l'ont dit même à la Commune de Couvin : pour leur part, ils s'occupent de faire exproprier les terrains et ils ne s'occupent pas du reste. Ils se retranchent un peu derrière l'utilité publique.

On a fait confiance à un parlementaire couvinois, on a fait confiance à la commune. Au bout du compte, on a été extrêmement déçus, je vous le dis franchement. Le fait de prendre une décision le jour avant la réunion citoyenne, c'est vraiment un manque d'attention démocratique.

M. Simon Buyck, Représentant des pétitionnaires. – Concernant la reprise, c'est moi qui souhaite essayer de reprendre l'exploitation. Mon frère n'est pas sur l'exploitation, mais il donne souvent des coups de main et c'est, entre autres, lui qui a fortement soutenu nos efforts et nous a donné un gros coup de main pour tout le travail. Vous vous doutez bien que l'on n'aurait pas eu le temps et l'on n'aurait jamais su faire tout ce travail.

M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires. – C'est plutôt lui qui est concerné. Dans les faits, je pense qu'il y a aussi une grosse incompréhension avec le BEP notamment : on lutte pour notre exploitation, mais en fait on lutte aussi pour tout le monde agricole. On est dans une région qui est très rurale. On a de très bonnes relations avec nos voisins agriculteurs de toute la commune, et l'on est ici parce que l'on se rend quand même bien compte que, globalement, il y a un problème. Les agriculteurs sont vieillissants et, au final, il y a très peu de repreneurs parce que l'on sait que c'est très compliqué. Même des agriculteurs de notre commune ne comprennent pas comment c'est possible, quand il y a un jeune qui est motivé, de vouloir balayer toutes ses chances d'un revers de la main pour au final quelque chose qui est totalement hypothétique.

Au niveau de l'exploitation, comme je vous l'ai dit, on s'est opposé à ce moment-là et finalement la

modification du plan de secteur, pour nous, c'était un moment qui était extrêmement abstrait. C'est très difficile de s'opposer à quelque chose pour lequel on vous envoie simplement des papiers sans que ce soit clairement défini, sans qu'il y ait quelque chose de concret derrière. On est agriculteur, on vit dans le concret, on travaille dans le concret. C'est assez difficile de venir s'opposer à un projet qui, au final, n'est qu'un changement de nom sur un plan, un changement de couleur et rien de clairement défini derrière.

Cependant, on tient à appuyer le fait que tout cela a été motivé par l'utilité publique, qui viendrait du développement économique de la région, qui est considérée comme défavorisée. Seulement, on le rappelle, la région a un parc d'activités économiques depuis plus de 50 ans et ce parc n'a réglé ce problème en aucun point. Dès lors, si la création d'un zoning industriel était une solution miracle, le miracle aurait dû avoir lieu il y a 50 ans. Il n'y aurait plus besoin de cela aujourd'hui.

M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires.
– Je voudrais ajouter également que, dans la gestion du BEP et les derniers bâtiments qui ont été construits sur le zoning, il y a aujourd'hui des panneaux « à louer ». Dès lors, je crois qu'il y a une mauvaise gestion de zoning. La surface disponible, que ce soit dans ce zoning et même à l'échelle de la Wallonie, doit être utilisée avec parcimonie. On n'a pas le droit de gaspiller de la surface pour des intérêts financiers et d'en faire une très mauvaise utilisation.

Quant à l'enquête publique, il faut dire aussi que c'est très difficile de motiver des citoyens pour quelque chose d'abstrait. C'est quand ils ont vu la concrétisation du projet et le danger imminent qu'ils se sont rendu compte des nuisances. Il y a même certaines personnes qui nous ont dit qu'au début ils trouvaient cela tellement abstrait qu'ils étaient un peu favorables même à ce zoning, mais ils ont totalement retourné leur veste parce qu'ils se rendent compte des nuisances que cela va apporter, du trafic notamment.

Depuis le début, il y a eu une opposition, je vous le dis franchement. Cependant, à quoi cela sert-il de dire quelque chose si l'on n'est pas entendu ? C'est cela qui a été notre cas, parce que l'on s'est opposés, comme les autres agriculteurs depuis le début, et même de façon virulente dans certaines réunions, je dois dire.

M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires. – Globalement, ce que l'on a dit pour les agriculteurs au niveau du vieillissement de la population est probablement vrai pour les entrepreneurs aussi. Cela va aussi, dans des années proches, générer un nombre de friches relativement important qui devront être mobilisées et qui pourraient être une solution, en tout cas à moyen terme, au problème du manque d'espaces qui est aussi créé par le BEP vu sa mauvaise gestion du parc existant. On rappellera que l'on n'est pas

totallement opposés, parce que cela fait une belle renommée pour notre région. Il y a un karting installé dans un zoning industriel, et les textes de loi disent clairement que ce n'est pas une zone de loisirs. Quand on arrive à vendre des hectares et des hectares pour un karting qui n'a rien à faire là, on se dit qu'il n'y a pas une demande excessive, une pression foncière énorme dans le zoning.

Au niveau de la densification des bâtis, comme Mme Cremasco l'avait dit, il faut être conscient que c'est très difficile à effectuer a posteriori. Densifier un bâti déjà existant, c'est très compliqué. Même dans le cadre de l'extension, la densification n'est pas favorable dans le contexte de la zone envisagée. Comme on l'a déjà dit, au niveau de la gestion des eaux, on note la présence de terrains humides, ce qui implique l'impossibilité d'avoir des caves. Un moyen simple de densifier un bâtiment, c'est de lui ajouter une cave ; on gagne un étage.

Néanmoins, il est également assez difficile d'ajouter des étages aux bâtiments, tout simplement parce que – d'après l'étude Geolys financée par le BEP – les fondations possibles sur le terrain sont des fondations superficielles, peu à moyennement chargées. Par définition, il s'agira de bâtiments qui ne seront pas extrêmement lourds. Autrement, il faudrait des fondations profondes permettant d'aller chercher le *bedrock*, conduisant à un coût très élevé pour la personne qui bâtit le terrain. Or, on sait que les terrains ont été subsidiés.

Je ne suis pas certain qu'au niveau économique il n'est pas plus intéressant d'aller chercher plus de surfaces, et de moins densifier pour les entreprises qui doivent déjà supporter un coût très élevé lié à la gestion des eaux, alors que, sur un terrain qui aurait été extrêmement favorable à la construction de bâtiments, on aurait pu faire des étages, opération qui permet de densifier facilement. Ce ne sera pas le cas ici.

L'enjeu vital de l'agriculture en Wallonie a, tout comme cela a été le cas lors des inondations, été prouvé ces dernières années, notamment au moment du covid. Tout le monde était content de savoir qu'il y avait une ferme à proximité pour acheter ses légumes pas loin, pour s'approvisionner en local. Au niveau de la Région, il est important de se rendre compte que l'impact sur la souveraineté alimentaire est également important.

Encore une fois, il est extrêmement compliqué – voire impossible – de remettre en exploitation agricole des terrains qui ont été artificialisés. Au contraire, il est logique d'utiliser un terrain déjà artificialisé pour y reconstruire des bâtiments viables.

À cet égard, il faut également être conscient que, pour les entreprises, les ouvrages vont être coûteux, de même que l'entretien pour la collectivité. Malgré cela, il n'y a aucune garantie au niveau de la gestion des eaux.

Quand on laisse le terrain en agriculture, il n'y a aucun problème. Quand on vient l'artificialiser, on va au-devant de problèmes qui peuvent être coûteux.

En ce qui concerne les indemnisations proposées par le BEP, je tiens à dire que nous ne sommes pas là pour l'argent. Le BEP résume la solution à cela parce que c'est pour cette raison qu'ils sont là. Nous ne sommes pas là pour l'argent. On est là pour une seule chose. Mon père avait une ferme, j'ai grandi là, mon petit frère veut la reprendre, et l'on va se battre pour cela. C'est la seule chose qui compte. On peut nous donner tout l'argent du monde, cela ne changera rien. Cela ne va pas régler le problème.

Comme on vous l'a dit, dans la région que l'on connaît mieux que beaucoup de gens – on a grandi là –, il n'y a pas de terrains équivalents à ceux que l'on veut nous prendre. Un tel bloc de 30 hectares proche de notre exploitation, tel que l'on voit les champs depuis la ferme et inversement, c'est un confort irremplaçable pour un agriculteur.

Je pense avoir évoqué tous les points soulevés par Mme Cremasco.

Pour Mme Bluge, comme je viens de le dire, les alternatives proposées ne sont tout simplement pas viables. On ne cherche pas l'argent, on cherche des solutions pour l'exploitation. C'est fort différent. Même si l'on nous laissait 15 ou 20 ans pour trouver des terrains, il y a tout simplement de très grandes chances pour que l'on n'en trouve pas, parce que cela n'existe pas. Si c'était si simple de trouver des blocs de 30 hectares, le BEP aurait été voir ailleurs. Il nous aurait dit : « prenez le bloc de 30 hectares à côté de celui que l'on veut prendre, il n'y a pas de problème ». Tout aurait été réglé, mais cela n'existe pas.

Par contre, on pense que le BEP a des solutions extrêmement simples, comme la réhabilitation des friches sur la commune, qui sont nombreuses.

Le dossier fait état qu'auparavant Couvin était une zone un peu florissante avec une industrie relativement développée : les raquettes Donnay, les poêleries Efel, et ainsi de suite. Les usines sont encore là, mais elles ne servent pour ainsi dire plus à rien. Le passé industriel de la région pourrait être remis à profit pour en recréer un actuellement. Cela semblerait nettement plus logique que de venir encore poigner dans les terres agricoles.

J'aimerais souligner que la surface concernée par le projet est démesurée : 30 hectares de terres, c'est tout simplement énorme. Il y a ici un zoning de 50 hectares, peut-être même de 60 hectares, qui a été créé il y a plus de 50 ans, comme on vous l'a montré, bien que le BEP dise que tout soit vendu, il n'est clairement pas saturé. Ce n'est pas parce qu'une parcelle est vendue qu'elle est utilisée. Il y a plein d'espaces inoccupés dans le zoning existant. Cela prouve que, sur 50 ans, on n'a pas réussi à exploiter correctement les 60 hectares existants.

En venant reprendre une telle surface, c'est de la vision trop long terme, pour le coup. Combien de choses auront changé d'ici à ce que l'on vende le dernier morceau ?

J'espère tout de même que l'on prenne conscience que le fait de vouloir exproprier une telle surface maintenant, cela signifie tout simplement s'asseoir sur la réhabilitation des friches à moyen terme. Pourquoi irait-on se tracasser à réhabiliter les friches, ce qui, on le sait bien, va coûter de l'argent, si l'on a là un zoning vide ? On ne va pas se tracasser avec cela avant un certain temps. Or, je pense que même pour la Commune de Couvin, avoir une friche à l'entrée de son territoire, cela n'est pas le plus vendeur.

M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires. – Je voudrais dire aussi à ce sujet que j'ai le sentiment, quand on voit la surface prise, que c'est un peu faire une razzia afin de s'assurer son avenir et d'échapper aux législations futures qui seront mises en place, en tout cas qui sont préconisées.

M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires. – Monsieur Crampont, je vais essayer de répondre aussi.

Au niveau du timing, on a fait foi en l'enquête publique. On a cru que, en suivant les processus démocratiques normaux, cela suivrait son cours. Cela n'a pas été le cas et l'on en a pris conscience au moment de la seconde enquête publique, au niveau du dossier de reconnaissance pour expropriation. On nous a dit que, si l'on faisait comme la première fois, cela se passerait encore de la même façon et l'on ne serait pas entendu.

On a décidé de commencer à alerter la population à venir faire le travail de la collectivité. Une enquête publique est censée être publique. Ce n'est pas en publiant une enquête publique à la dernière page des trois journaux que personne ne lit ou en posant un avis sur le site de la commune que personne ne visite que les gens sont réellement au courant de ce qui se passe dans leur commune.

Tout ce que l'on a fait ici, c'est venir mettre en lumière et dire aux gens : « faites quand même attention, il y a ce projet à l'enquête publique et dans le projet, il est dit cela ». Quand les gens sont un peu informés correctement sur ce qui se passe, cela les pousse déjà nettement plus à réagir que quand ils ne sont tout simplement pas informés.

On a déjà soulevé l'impact que cela aurait sur l'exploitation au niveau du plan de secteur.

Monsieur a également soulevé la différence entre le prix du terrain agricole et le prix du terrain économique. Le prix du terrain agricole de 15 000 à 20 000 euros de l'hectare n'est pas celui qui est pratiqué actuellement chez nous. Si c'est le cas, on s'est fait plumer la dernière fois que l'on a acheté le terrain. Les prix que

l'on connaît tournent aux alentours des 40 000 voire 50 000 euros.

Il faut être conscient qu'il y a différents types de terrains agricoles aussi. Comme on vous l'a dit, un espace n'est pas un autre. Un terrain qui est proche du siège de l'exploitation agricole a forcément plus de valeur qu'un terrain qui est situé extrêmement loin.

On doit aller voir les bêtes deux fois par jour dans le champ. On ne tient pas à prendre notre voiture pour aller faire ne serait-ce que 15 ou 20 kilomètres aller-retour, à la fin de la journée, on a passé une heure et demie en voiture juste pour aller voir les bêtes. Si en plus il y a une dispersion du parcellaire, on doit faire ainsi pour aller à 10 champs différents, tourner en rond dans la commune – si c'est encore sur la commune, si l'on a de la chance – pour aller voir nos bêtes.

Maintenant on fait un kilomètre et demi, on va aux champs, on a devant nous 30 hectares dans lesquels on peut mettre quand même un nombre important de bêtes. On voit si tout le monde va bien, on vérifie s'il y a encore bien à boire. On peut aller abreuver en tracteur facilement parce que le déplacement en voiture ce n'est pas la même chose qu'en tracteur non plus. En tracteur, on va rouler à 30 ou 40 kilomètres à l'heure maximum. Quand vous devez faire 10 kilomètres en tracteur, cela fait un quart d'heure aller, un quart d'heure retour, le temps de faire ce qu'il y a à faire sur place et ainsi de suite, vous allez passer une heure et demie sur la journée où vous n'avez rien vu. Les journées ne font que 24 heures. Mon père, mon frère et moi, on en exploite déjà au moins 18 sur les 24 à travailler. Je ne suis pas sûr que c'est nécessaire d'en rajouter derrière.

Vous soulignez que les zones économiques manquent dans la région. Je rappelle encore une fois que le zoning existant est là depuis 50 ans et n'a pas été une solution.

Au niveau de l'avis de la commune qui a été rendu sur le projet, on ne le comprend pas. Quand vous avez une enquête publique qui récolte 1 400 signatures, pour la commune de Couvin, honnêtement, la moyenne doit être à cinq. Mille quatre cents signatures et la commune décide de rendre un avis contraire à l'avis des personnes de leur territoire.

Pour nous, cela a été grandement motivé aussi par une pression du BEP sur les membres du conseil communal. Par définition, le BEP est une intercommunale qui travaille avec les communes qui dépendent de celui-ci pour certains de ses projets qui n'ont aucun lien avec un zoning – une crèche, des aménagements d'abords, et cetera.

Quand vous travaillez avec quelqu'un quotidiennement, c'est extrêmement difficile de lui exprimer son désaccord, surtout lorsqu'il est venu avec une armada d'experts pour contrecarrer les points que l'on avait soulevés. La différence de prise en compte

des avis de la population par rapport à ceux du BEP ne semble pas totalement démocratique. Si l'on doit faire une pétition pour être entendus ici, c'est le même processus à la commune : on a dû faire des démarches telles qu'une interpellation communale pour avoir une chance d'être entendus ; il devrait en être de même pour les deux parties.

M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires. – J'en reviens à M. Crampont. Comment avez-vous pu favoriser l'audition de M. Degueldre alors que c'est notre pétition ? Il est invraisemblable que l'on ait dû faire un travail acharné, alors que ce n'est pas notre métier, pour qu'en fin de compte ce soit la partie adverse qui soit entendue.

M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires. – Encore une fois, le phasage des travaux tel qu'il a été envisagé par le BEP, à notre connaissance, n'est pas une solution pour nous, parce que ce sont des prairies dans lesquelles on veut mettre des animaux. On ne va pas les poser au milieu du champ et espérer qu'ils restent bien gentiment dans l'herbe ; ce n'est pas possible. À côté, il y a une grande route. Si tous les ans on doit s'amuser à venir défaire et refaire des clôtures pour peut-être les finir au mois de mai, qu'au mois de juin on nous dit : « Le morceau que tu viens de clôturer, c'est terminé ». Cela n'a strictement aucun sens. Ces démarches sont valables pour le travail du BEP.

Il y a un terrain, on arrive avec un bulldozer, on rase tout, on construit et cela ne pose pas de problème derrière. Derrière, on décharge tout sur les entreprises qui vont venir exploiter. Notre travail est un travail de longue haleine, même pour les clôtures. Une clôture, cela s'amortit : prendre des piquets qui ont une belle allure, en matière galvanisée, mettre du fil barbelé, réaliser des clôtures correctement sans commencer à acheter des petits bouts de fil de fer par-ci par-là, cela a un coût financier au niveau des achats des matériaux, mais aussi en nombre d'heures de travail. Puisque l'on se trouve tout près des routes, on a souvent des déchets dans les champs et des animaux qui meurent tous les ans à cause de cela. Laisser le soin de faire des clôtures à quelqu'un qui n'y connaît rien, c'est la voie assurée à des problèmes.

J'espère que j'ai répondu à tous vos points, Monsieur Crampont. J'essaie de ne pas trop m'y perdre.

Je vais essayer de faire vite, Monsieur Bastin. Au niveau du travail que cela nécessite de venir donner notre avis ici, à la commune et ailleurs, on n'a pas les mêmes moyens que le BEP pour le faire et, par conséquent, on s'y prend peut-être moins vite. Chacun son métier. Nous essayons juste de garder le nôtre.

Les intercommunales devraient comprendre que leur rôle a changé. Il ne s'agit plus juste de viabiliser les terrains en se disant que cela tourne à fond, que l'on va tout vendre et que tout le monde va être content. La

démarche actuelle telle qu'elle est menée par le BEP relève plus de la spéculation foncière, et ce, pour une seule raison : les gains espérés sur un tel zoning sont faramineux. La Région subsidie un projet qui rapportera énormément au BEP qui, lui, entend assurer son avenir, comme une entreprise. Pour le BEP, les entreprises sont leur gagne-pain. Il se dit qu'en plaçant un peu à droite et à gauche, sans trop faire gaffe, tant qu'il vend le terrain, il va ramasser de l'argent en conséquence et continuer à faire vivre mes services.

Au niveau de la commune, l'avis de la population n'a pas été écouté. On a eu une réunion avec l'échevin de la commune qui était en charge de l'Aménagement du territoire qui nous a dit : « Vous nous avez ouvert les yeux sur de nombreux points, que ce soit sur les nombreux impacts que le projet pourrait avoir, mais aussi sur les coûts potentiels pour la commune », bien qu'ils ne soient pas encore totalement avertis à ce sujet. À partir du moment où l'ensemble des infrastructures sont rétrocédées à la commune, elle va endosser le coût de l'entretien, avec des conséquences non négligeables.

Pour l'entretien de noue, il ne s'agit pas simplement d'amener mon tracteur-tondeuse. Une noue est semblable à un fossé peu pentu et enherbé. Le problème, c'est qu'au bout de ce fossé ce n'est pas un gros tuyau comme on a l'habitude de le voir qui est placé, mais un tout petit orifice qui permet de maintenir le débit de fuite à deux litres par seconde à l'hectare maximum.

La DGO3 dit dans son document et le BEP indique sans sa charte dédiée aux entreprises que l'entretien des orifices de sortie des noues demande beaucoup d'attention et un nettoyage régulier, il y a des filtres à changer et ainsi de suite. Ce n'est pas négligeable.

Au final, nous pensons que la commune n'a pas encore pris en compte totalement de ces contraintes et qu'elle a rendu un avis dans la précipitation qui était favorable et sous la pression du BEP, comme je l'ai déjà dit.

La première enquête publique pour le changement de plan de secteur a été suivie par les personnes qui étaient directement concernées – c'est-à-dire majoritairement nous puisque sur les 37 hectares, 27 hectares sont chez nous – ; le reste de la population ne s'est alerté qu'une fois qu'ils ont été prévenus de la seconde enquête publique et que cela a commencé à être relayé suffisamment, comme toute enquête publique devrait l'être.

Vous parlez du décret qui a été passé au niveau de la modification du plan de secteur. Celui-ci reprend bien nos remarques sur le projet, et celui-ci reprend d'ailleurs mot pour mot qu'il était nécessaire de chercher le plus rapidement possible des solutions avec les agriculteurs concernés. Or, nous avons bien eu une réunion à la commune fin de l'année passée avec le BEP durant

laquelle ils ont tout simplement campé sur leurs positions, n'ont pas voulu comprendre et ne sont tout simplement pas intéressés. Il y a une grosse différence entre écouter et comprendre qu'un terrain agricole, ce n'est pas juste une parcelle cadastrale, c'est quelque chose qui est préparé pour servir à l'exploitation, avec une herbe qui est entretenue, avec des clôtures qui sont entretenues, avec des conditions qui rendent ce terrain exploitable. Et ces aspects n'ont jamais été entendus par le BEP.

Voilà, je pense que j'ai dit plus ou moins tout ce que j'avais à dire.

M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires.
– Je voudrais ajouter aussi qu'il y a quand même des élus et normalement ils auraient dû nous relayer. C'est vrai qu'il y a pas mal d'élus qui sont originaires de Mariembourg, mais aucun n'habite vraiment à Mariembourg. Sur plusieurs listes, ils viennent à Mariembourg chercher leurs voix au moment des scrutins et on les voit quelques fois, mais ils ne défendent finalement pas l'identité du village et cela me choque énormément aussi. Ceci explique aussi cela.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – J'ai une question assez précise qui me semble au cœur du débat. Dans la note du BEP, on voit toute une analyse dûment motivée sur les friches à réhabiliter en disant que ce n'est pas possible. De mémoire, elles sont trop petites, et cetera.

Par contre, on entend les pétitionnaires dire qu'il y a plein de friches dans la région. Si je ne suis pas originaire de là-bas et pour m'y être rendue quelquefois, d'après mon ressenti, j'ai l'impression que vous avez raison. Quelle est la méthodologie suivie ? Qu'en pensez-vous, Monsieur le Ministre ? Y a-t-il des friches à réhabiliter, où l'on pourrait développer de l'activité économique ou n'y en a-t-il pas ?

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 Buyck, merci pour vos explications et vos présentations. Vous avez eu l'occasion de rencontrer mon chef de cabinet. C'était au mois de juin, j'étais à l'étranger – malheureusement en mission – et l'on n'a donc pas pu échanger. J'ai pu avoir un compte rendu assez précis des éléments et des arguments et puis j'étais présent aujourd'hui, ce qui me permet de bien mettre en tête les arguments que vous amenez.

Évidemment, je ne peux pas me prononcer sur un dossier tant que je ne dispose pas de tous les éléments. Mon rôle est d'essayer de prendre en compte l'intérêt général et de regarder quel est, pour la Wallonie, pour le territoire couvinois et ses différents enjeux et

dimensions, le meilleur choix sur base d'éléments et de dossiers. Dès lors, je ne vais pas me prononcer ici ni m'exprimer sur le fond.

Par contre, je peux quand même donner quelques informations pour dire que ce type de projet s'inscrit dans plusieurs étapes administratives. La première étape administrative a été la modification du plan de secteur. Comme M. Bastin l'a expliqué, c'est une décision prise par le précédent Gouvernement. Vous avez expliqué dans quelles circonstances vous avez pu réagir et le regard que vous portez sur cet élément-là.

Toutefois, ce n'est pas la seule étape administrative ; il y en a une autre, à savoir celle sur laquelle vous réagissez aujourd'hui. Il s'agit du périmètre de reconnaissance du permis comme parc d'activité économique, qui ouvre le droit à une procédure d'expropriation. C'est cela finalement qui vous fait réagir, ainsi que 1 400 citoyens dans le cadre de l'enquête publique et plus de 2 000 signataires dans le cadre de la pétition.

Je dois dire que je ne peux que vous féliciter pour le professionnalisme avec lequel vous êtes venu présenter ce dossier ici au Parlement, et ce, avec des éléments intéressants – j'y reviendrai.

Une autre étape administrative concerne le subsidé. Aujourd'hui, il n'y a pas de subsidé régional pour ce projet, pour clarifier la situation.

Le dernier élément – si ces étapes sont franchies – est l'octroi d'un permis. Évidemment, c'est une étape encore plus lointaine, pour autant que les éléments préalables puissent être levés, en tout cas si c'est le BEP qui reste l'opérateur d'un projet comme celui-là.

J'aimerais préciser encore une fois qu'il est vrai que le plan de secteur change la couleur, mais il a aussi des effets juridiques importants, comme vous le savez. Il rend possible une affectation, un type d'activité. En zone agricole, nous ne pouvons faire que de l'agriculture. Nous pouvons aussi faire des activités connexes à l'agriculture, par exemple en lien avec le logement de l'exploitant. Ce sont des éléments dérogoires.

C'est également le cas des bâtiments d'exploitation – s'il y a une activité agricole –, et non pas le logement d'après-demain de la famille, qui est en dehors du spectre. Je suis particulièrement attentif, dans le cadre des dossiers de recours en matière de permis d'urbanisme, à préserver la zone agricole, et ce, tout en étant aussi ouvert à l'évolution. C'est l'occasion d'être saisi régulièrement par l'établissement d'une nouvelle forme d'agriculture que sont, par exemple, les vignobles et les chais. En effet, l'agriculture sur le territoire wallon doit aussi évoluer avec son temps. Ce sont des éléments qu'il faut prendre en compte. Je dirais que ce sont les éléments pour cadrer le dossier.

La modification du plan de secteur donne une couleur et rend les choses possibles. Il y a des gens qui me disent : « Mais Monsieur le Ministre, nous sommes en zone à bâtir, pourquoi ne nous a-t-on pas donné le permis ? » Une zone à bâtir n'est pas un droit automatique à obtenir un permis, il faut le rappeler. Cela rend des choses possibles, mais ce n'est pas un droit automatique. Je garderai donc le même raisonnement par rapport à un zonage autre, en l'occurrence, ici, une zone d'activité économique mixte. Ce sont plutôt des recadrages par rapport à la législation. De nouveau, je ne lisais pas ce que je viens de dire au regard du dossier concret qui nous concerne, mais je pense que c'est important de préciser ces éléments-là.

L'autre aspect concerne une série de questions très intéressantes que vous soulevez à propos de plusieurs éléments. Je suis aussi le ministre en charge des Parcs d'activité économique et du Territoire. Vous l'avez dit très clairement, Monsieur Guillaume Buyck. En effet, cela pose très clairement la question du modèle des intercommunales de développement économique. Je l'ai dit il y a déjà plus de six mois, j'ai fait des interviews dans la presse et j'ai eu l'occasion d'expliquer à Wallonie Développement, qui est le consortium des intercommunales de développement territorial ou de développement économique, le modèle de fonctionnement des intercommunales. Dans ce modèle, nous étendons les zones d'activité économique avec l'aide de subsides de la Région wallonne, que nous revendons pour pouvoir nous financer, et ce, avec une consommation de densité assez faible – j'y reviendrai. C'est la promesse de refaire une extension, puis encore une autre. C'est un modèle de financement qui n'est clairement plus l'avenir. J'ai en chantier une modification de la réglementation sur les parcs d'activité économique. Bien sûr, nous avons besoin de terrains pour nos entreprises, mais ce modèle est intenable – j'en viens à un deuxième élément – parce que les finances de la Région sont limitées, surtout actuellement.

La situation budgétaire est difficile pour tous les niveaux de pouvoir, et donc également dans ce type de soutien. De plus, depuis avril 2024, il y a un Schéma de développement du territoire. Je le dis très à l'aise parce que ma formation politique n'était pas au Gouvernement au moment où le SDT a été voté. On a certaines critiques par rapport à ce mécanisme de réglementation du territoire et au SDT, mais cet objectif zéro artificialisation nette à l'horizon 2050, je le partage. Cela vaut tant pour l'habitat que pour les activités économiques, et ce, avec des étapes pour 2030 où l'on doit déjà réduire la voilure afin de faire en sorte que 30 % des parcs d'activité économique ou des espaces dédiés aux entreprises soient localisés sur des zones de friches diverses.

Aujourd'hui, je mène avec mon administration un travail d'inventaire des sites de friches pour identifier ceux qu'il est possible de réaffecter et qui doivent l'être

prioritairement, notamment à des fonctions économiques, mais aussi à des fonctions agricoles, voire à de la renaturation.

Cet objectif change quand même la donne. C'est pour cela que je suis un peu étonné de la décision du Gouvernement wallon. Juste après le mois d'avril, il y a le mois de mai. Or, durant le mois de mai, il y a eu une décision du Gouvernement qui visait à dire : « On reste dans un modèle extensif en matière de parcs d'activité économique ».

Le dernier élément que je voudrais citer, c'est la nécessité de densifier les parcs. Aujourd'hui, vous avez fait une belle démonstration : le taux réel d'occupation pour l'activité économique des parcs d'activité économique est largement et notoirement insuffisant. Cela ne va pas, parce que, au contraire de l'agriculture que l'on souhaite extensive ou semi-extensive – c'est important parce qu'elle est liée au sol –, les parcs d'activité économique sont aujourd'hui basés sur un modèle qui n'est pas très intensif. En tout cas, il y a beaucoup d'endroits où il n'est pas encore suffisamment intensif. Il faut monter en hauteur. Il faut aussi réduire les espaces entre les bâtiments et ne pas laisser des espaces sur lesquels on a fait des expropriations préalablement afin de ne pas les laisser vides d'occupation.

Une entreprise qui grandit ne doit pas spécialement se dire qu'elle doit acheter trois hectares parce qu'elle en occupe un aujourd'hui et que, demain, dans 10 ans ou dans 15 ans, elle devra peut-être grandir. Ce n'est pas la logique. Si je grandis, je change de localisation, je déménage et je trouve un endroit ou un bâtiment qui est mieux à louer. Ce sont sans doute les nouveaux métiers des intercommunales de développement économique que de davantage gérer l'adéquation de surfaces ou d'espaces qui sont rares et de bien les gérer pour que les entreprises soient au plus juste par rapport à leurs besoins, et ce, afin que l'on soit parcimonieux dans l'usage du sol. Si l'on ne le fait pas, c'est la meilleure promesse de devoir étendre demain les parcs d'activité économique, c'est-à-dire de manger des terres agricoles, des forêts et des espaces naturels.

Quid de la Wallonie ? Malheureusement, elle ne fait que 16 901 kilomètres carrés ; dans 10 ans, elle ne fera toujours que 16 901 kilomètres carrés. C'est donc une ressource rare que nous devons utiliser le plus intelligemment et le plus efficacement possible. C'est ce à quoi je m'emploie dans le cadre des politiques que je mène et que le Gouvernement mène de façon collégiale en matière de territoire et de parcs d'activité économique.

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

M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires. – Soulignons que, en Wallonie, il y a déjà un nombre d'emplois au niveau des zonages qui est

largement inférieur à celui de nos voisins. Par exemple, aux Pays-Bas, le chiffre est quatre fois supérieur à ce que l'on peut connaître en Belgique.

Le parc de Mariembourg est largement sous-exploité, même par rapport aux autres parcs du BEP. Il se vante d'avoir une moyenne de 15 emplois à l'hectare, ce qui n'est déjà pas monstrueux. Néanmoins, on est seulement à 8,5 à Mariembourg. Ainsi, on pourrait déjà densifier deux fois avant d'arriver à une moyenne.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je voudrais quand même remercier le ministre pour les ouvertures entreprises depuis le début de la législature. On se réjouit que cela arrive et que cela arrive vite avant que le mal soit fait. Par rapport à cette évolution des missions des intercommunales – c'est le nerf de la guerre et vous l'avez mis en évidence ; encore une fois, merci de vous être autant renseigné –, la problématique est là. Le rôle des intercommunales est d'aller rechercher tous ces terrains et tout ce qui est exploitable pour ne pas rogner sur du terrain vierge et encore moins de la terre agricole.

Par rapport aux SAR, je reviendrai avec une question parce que je pense que c'est dû aussi à la limite territoriale de l'intercommunale du BEP. Il faut absolument voir cela plus largement. Par ailleurs, votre version a le mérite d'être confrontée aux résultats par rapport à l'ensemble des friches existantes, nombreuses en Wallonie.

Peut-être qu'il ne faut pas s'arrêter non plus à une limite administrative d'un territoire, d'une intercommunale et que l'on peut aller développer de l'activité économique sur d'autres friches qui ne sont pas nécessairement là, puis toujours les voir au mieux, pour reprendre ce raisonnement qui dit qu'il faut identifier les besoins d'activités économiques et les solutions. Il faut mieux identifier les besoins. Les solutions, il y en a partout ailleurs que sur la terre agricole.

Je vous conseille deux lectures. Sur les parcs d'activités économiques, c'est le rapport de la Cour des comptes qui a été transmis au Parlement wallon en mars 2023. Je ne dis pas que c'est super gai à lire, mais au moins il vous éclairera sur la politique du Gouvernement wallon en termes d'activités économiques jusqu'ici et ce qui doit changer.

La deuxième lecture intéressante, c'est les Assises de la terre qui ont été menées par M. Borsus, qui était le précédent ministre de l'Aménagement du territoire. Il dit à quel point – c'est un peu paradoxal avec les décisions précédentes – ces dossiers se construisent et, progressivement, il faut changer d'avis. Ce n'est pas parce que l'on s'est mal engagé qu'il ne faut pas changer et se dire qu'il faut donner un coup de braquet et ne pas aller dans le mur. Cela me semble évident.

Cette deuxième lecture très intéressante, ce sont toutes les recommandations des Assises de la terre qui ont été menées en 2022 par la Région wallonne et qui disent à quel point chaque hectare de terre agricole compte, encore plus à quel point la reprise d'une exploitation par des jeunes est importante.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, et également aux pétitionnaires d'avoir pris la peine de répondre à chacune des interventions. Vous signalez que le mécanisme d'enquête publique fonctionne, mais qu'il n'est pas encore bien compris par nombre de nos concitoyens. C'est aussi important de rappeler ici que c'est à ce moment-là que cela se passe.

Parfois, on voit apparaître un grand panneau jaune et l'on se demande ce que c'est. Puis on se dit : « ouais, ça passe ». C'est uniquement quand cela devient très concret que l'on commence à s'y intéresser. Sauf qu'entre-temps, les mécanismes de décision ont été pris.

Par rapport au BEP que je ne connais pas – ce n'est pas ma province –, les décideurs au BEP sont des élus communaux et provinciaux, toutes couleurs confondues. Vous allez sur le site du BEP ou n'importe quelle intercommunale, les organes de décision sont pris.

Je ne doute pas qu'il y ait des gens, peut-être pas de Mariembourg, mais de votre zone géographique, qui y sont présents. Je ne connais pas de projets de telle nature qui se font contre l'avis du bureau exécutif et du conseil d'administration. Une intercommunale est au service de ses membres, à savoir de ses communes et de sa province.

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

M. Nicolas Tzanetatos (MR). – Simplement, au nom du groupe MR et de Mme Bluge qui est intervenue et qui a dû s'absenter pour poser une question dans une autre commission, je voudrais vous remercier pour l'exposé et d'avoir sensibilisé notre Parlement à la problématique qui était la vôtre et pour la qualité de l'exposé que vous avez pu nous détailler.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Je voudrais également remercier les pétitionnaires et tous ceux qui ont contribué à récolter ces pétitions. Je rejoins ce qui a été dit sur l'urbanisme. C'est vrai que l'on voit une grande affiche jaune et que c'est le parcours du combattant quand on veut faire des réclamations.

Il y a un travail à faire pour que ce soit plus démocratique. Aujourd'hui, il y a beaucoup de barrières pour simplement s'opposer à un projet. Je remercie ceux qui se mobilisent pour des projets comme cela.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je voudrais m’associer aux remerciements et reconnaître la qualité du débat. Cela nous a permis d’avoir un éclaircissement sur le dossier. C’est toujours très riche d’avoir toutes ces informations.

M. le Président. – Je remercie nos trois orateurs.

Il n’y a pas de confiance puisque les conclusions seront adoptées dans 15 jours.

PROJETS ET PROPOSITIONS

Projet de décret modifiant le décret du 27 mai 2004 relatif à l’exercice, par la Communauté germanophone, de certaines compétences de la Région wallonne en matière de pouvoirs subordonnés (Doc. 295 (2024-2025) N° 1)

M. le Président. – L’ordre du jour appelle l’examen du projet de décret modifiant le décret du 27 mai 2004 relatif à l’exercice, par la Communauté germanophone, de certaines compétences de la Région wallonne en matière de pouvoirs subordonnés (Doc. 295 (2024-2025) N° 1).

Désignation d’un rapporteur

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

La parole est à Mme Fafchamps.

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

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

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. – Mesdames et Messieurs les Députés, l’article L1151-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, introduit par le décret du 2 mai 2019, a limité le cadre de fusion volontaire concernant les communes au périmètre de la Région wallonne de langue française.

Par prudence institutionnelle, la Wallonie n’a donc pas étendu unilatéralement ce régime aux communautés germanophones. De ce fait, il existe un vide juridique. Nous souhaitons que cette compétence, en accord avec la Communauté germanophone, puisse lui être confiée.

C’est la *ratio legis* de ce projet de décret, lequel doit permettre à la Communauté germanophone de recevoir la compétence de réorganisation éventuelle des limites communales des communes sous statut linguistique qui appartiennent au territoire de la Communauté germanophone. Le cas échéant, il prévoit et rend possible des fusions de communes sur cette partie du territoire wallon.

Les avis qui ont été rendus par le Conseil d’État, l’Union des villes et communes et la Fédération des CPAS ont été intégrés dans les commentaires ou dans les libellés des articles pour ce qui concerne les remarques judicieuses de la section de législation du Conseil d’État.

Discussion générale

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Ce texte permet de combler un vide juridique en la matière. Il vise aussi à renforcer la cohérence institutionnelle, en transférant à la Communauté germanophone la compétence, tel que le ministre vient de l’évoquer, de modifier les limites communales de son territoire.

Pour nous, cette mesure va dans le bon sens et est respectueuse des spécificités locales et du fédéralisme de coopération. Nous soutiendrons ce texte.

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – En faisant usage de l’article 139 de la Constitution par deux fois, en 2004 et en 2014, la Région wallonne et la Communauté germanophone ont transféré à la dernière, par le décret identique, une large part des compétences régionales en matière de pouvoirs locaux.

Il manque encore un gros chapitre – M. le Ministre est bien au courant, si je peux m’exprimer ainsi – qui concerne la province. Pour les compétences provinciales, les deux Gouvernements ont affirmé avancer. Entre-temps, j’ai la conviction qu’il y a une volonté d’aboutir qui permettra d’y arriver avant la fin de la législature.

Quand on regarde en quelle matière la Province de Liège déploie ses actions, on constate très vite le non-sens de cette couche de lasagne, c’est-à-dire un pouvoir subordonné – la province – plus avec les citoyens que le

pouvoir décréto, à savoir la Communauté germanophone.

Si cela prend encore un peu de temps pour régler de manière correcte la question des finances qui va avec, qu'il en soit ainsi, car c'est là que l'écart était le plus grand, celui entre les recettes fiscales et l'action réduite déployée sur le terrain par la province.

Faire avancer les choses a pris des décennies pour voir ce transfert à l'horizon. On a encore un peu de patience ; on réglera bien ce volet financier. C'est là le véritable défi en matière de pouvoirs locaux, de transfert de compétences à la Communauté germanophone : ce transfert des compétences provinciales.

Le point qui fait l'objet du projet de décret aujourd'hui est bien plus anecdotique, mais il a également le soutien de notre groupe. Il s'agit de donner à la Communauté germanophone la possibilité de régler les demandes de fusions de communes.

À ce jour, il n'y a pas de demande actée. Cependant, le jour où la question se pose, une non-adoption de ce projet de décret signifierait une impasse. En effet, nous sommes actuellement devant un vide juridique.

La Région wallonne, quand elle a légiféré sur la question des limites communales et les fusions volontaires de communes, a dû exclure les neuf communes germanophones de l'application de son décret. Dans le cas contraire, elle aurait empiété sur la matière des pouvoirs locaux pour lesquels la Communauté germanophone est déjà compétente.

En même temps, la Communauté germanophone ne peut pas légiférer sur les fusions de communes, puisqu'elle n'a pas obtenu l'exercice de ces compétences. C'est tout à fait logique. Pour les CPAS, ce n'est pas le cas.

Ce projet de décret y remédie. J'espère qu'il fera l'unanimité dans cette Commission et en séance plénière. Tous les avis reçus – ceux du Conseil d'État, de l'Union des villes et communes – n'ont pas formulé d'objection.

Quant aux communes, du moment que cela reste une volonté de leur part – il faut que ce le soit –, elles auront une corde supplémentaire à leur arc dans la gestion communale.

Leur identité est très forte. On ne peut pas dire qu'elles s'impatientent pour fusionner. Ce n'est pas à l'ordre du jour. Toutefois, il est vrai qu'il est de plus en plus difficile pour les communes rurales, souvent petites, d'assumer pleinement des tâches toujours plus nombreuses et toujours plus complexes.

Il y a aussi les limites à l'étendue de ce décret, notamment que ce transfert ne peut concerner que les neuf communes germanophones entre elles, ainsi que

leurs territoires. Quelque part, c'est logique, car dès que l'on sortirait de cette limite, on empiéterait sur le découpage des régions linguistiques et on toucherait tout simplement aux bases du fédéralisme belge. Comme quoi, les toutes petites modifications comme celles d'aujourd'hui peuvent très vite toucher aux grands principes.

Chers collègues, en conclusion, le groupe Ecolo soutient ce projet de décret.

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

Mme Christine Mauel (MR). – Monsieur le Ministre, chers collègues, le projet de décret que nous examinons aujourd'hui vise à transférer à la Communauté germanophone la compétence relative à la rectification des limites communales sur son territoire.

Ce transfert, prévu par l'article 139 de la Constitution, répond à un vide juridique persistant depuis 2002. En effet, les communes germanophones ne peuvent ni fusionner ni modifier leurs limites, faute de cadre légal adapté.

Cette situation, soulignée à plusieurs reprises par le Conseil d'État, crée une inégalité de traitement avec les communes francophones et entrave leur capacité à s'organiser territorialement. Ce projet est cohérent avec les principes de subsidiarité et de coopération institutionnelle et respecte strictement la répartition des compétences, en excluant toute modification des limites linguistiques qui restent du ressort fédéral et en conditionnant son entrée en vigueur à l'adoption d'un décret identique par le Parlement de la Communauté germanophone.

Par ailleurs, il n'a aucun impact budgétaire pour la Région wallonne, comme l'a confirmé l'Inspection des finances.

Cependant, plusieurs points méritent notre attention. Premièrement, la coordination avec la Communauté germanophone est essentielle. Le décret wallon prévoit une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2026, mais encore faut-il que le Parlement germanophone adopte son propre décret dans les temps. Un retard de leur part pourrait prolonger ce vide juridique. Il serait utile de prévoir un mécanisme de suivi interparlementaire pour s'assurer de cette synchronisation.

Les modalités de deux pratiques du transfert restent floues. Comment les communes germanophones seront-elles accompagnées pour mettre en œuvre cette nouvelle compétence ? Un appui technique et des règles procédurales claires, inspirées des bonnes pratiques wallonnes, devraient être proposés pour éviter des blocages ou des contentieux.

De plus, l'articulation avec les CPAS doit être anticipée. Toute fusion de communes implique automatiquement celle de leur CPAS – compétence

exclusive de la Communauté germanophone. Une concertation renforcée entre les deux niveaux de pouvoir sera ainsi nécessaire pour garantir la continuité des services sociaux.

Enfin, ce projet est neutre sur le plan social et égalitaire. Il ne crée pas de nouvelles inégalités, mais son succès dépendra de la transparence et de l'accompagnement offert aux communes concernées.

Pour ces raisons, je soutiens naturellement ce projet tout en y invitant le Gouvernement à prévoir une période transitoire d'un an pour permettre aux communes de se préparer, pour encadrer la procédure par des règles minimales – consultation citoyenne, étude d'impact – afin d'éviter des décisions hâtives ou contestées et pour assurer un dialogue régulier avec la Communauté germanophone, notamment via un rapport annuel sur l'application du décret.

En conclusion, ce texte est une avancée institutionnelle nécessaire, mais son efficacité dépendra de sa mise en œuvre concrète, sous réserve que ces garanties soient intégrées.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, notre groupe soutient ce projet de transfert de compétences qui s'inscrit dans la logique de subsidiarité. Il s'agit également de cohérence institutionnelle. Il est pertinent que la Communauté germanophone, déjà compétente en matière de CPAS, puisse également gérer les éventuelles modifications territoriales de ces communes s'il y avait une volonté en ce sens.

Je me réjouis de la qualité du processus de consultation menée. Je relève que l'Inspection des finances a confirmé l'absence d'impact budgétaire pour la Région wallonne.

Enfin, l'Union des villes et communes de Wallonie a exprimé son soutien sans réserve en reconnaissant la nécessité de combler ce vide juridique. Le Conseil d'État a également émis un avis globalement favorable. Cette unanimité dans les avis consolide la légitimité de cette démarche.

Une question demeure : y a-t-il une concordance de timing du point de vue de la Communauté germanophone pour qu'elle puisse adopter un décret identique et avoir une sécurité juridique de part et d'autre, puisque, comme le souligne le Conseil d'État, il y a une importance et un conditionnement à une adoption parallèle ? L'UVCW a également souligné cette contrainte, voire cet objectif.

Des contacts ont-ils déjà été établis avec le Gouvernement de la Communauté germanophone ? Un calendrier prévisionnel existe-t-il à l'approche de l'échéance – le 1^{er} janvier 2026 ? Merci de nous éclairer

sur ces aspects opérationnels pour s'assurer que dès le 1^{er} janvier 2026, les neuf communes concernées, soit les 80 000 germanophones, pourront avoir non seulement ce transfert de compétences, mais aussi cette sécurité juridique, à l'instar des autres Wallonnes et Wallons de notre beau territoire.

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 commentaires et appréciations sur le projet de décret que je présente au nom du Gouvernement wallon.

Voici quelques éléments de précision.

Premièrement, concernant le transfert de la compétence, l'exercice de la compétence est donné à la Communauté germanophone. Je ne peux pas anticiper ce qu'elle souhaitera ou non en faire. C'est un débat dans un fédéralisme mûr et dans le cadre d'un transfert de compétences dans lequel je n'oserais m'immiscer.

Deuxièmement, concernant la question de M. Bastin, l'accord entre les Gouvernements germanophone et wallon est que chacun des textes soit voté avant la fin de l'année pour entrer en vigueur simultanément au 1^{er} janvier 2026.

Enfin, sur la question de M. Mockel, qui dépasse un peu le *scope*, sur la provincialisation ou l'avenir de la province en Communauté germanophone, c'est un débat latent. Il est impossible de transférer la compétence provinciale à la Communauté germanophone. La Wallonie ne peut pas le faire puisque les provinces sont déterminées au niveau belge par la Constitution ou du moins certainement dans la loi spéciale.

En revanche, des scénarios sont possibles en matière d'extraprovincialisation d'une partie du territoire wallon. Il existe plusieurs pistes juridiques. J'ai entendu les éléments de M. Mockel disant qu'il n'y a pas de juste retour de la province sur le territoire de la Communauté germanophone, mais tous les services d'une instance ne sont pas localisés de façon homogène géographiquement dans toutes les parties du territoire. Il convient de ne pas perdre cela de vue. L'accès des services provinciaux doit l'être à l'ensemble des citoyens d'une province. Il n'y a pas de citoyens de seconde zone, mais je peux entendre que, sur le principe « *I want my money back* », certains se questionnent.

Par ailleurs, je tiens aussi à souligner qu'au-delà du débat de cette extraprovincialisation, lorsque l'on quitte un navire, il faut assumer l'actif, mais aussi le passif si tel était le scénario qui devait avoir lieu un jour. Ce sont des éléments sur lesquels je ne vais pas m'aventurer en termes de délais et de réalisation.

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Via la province, je n’avais pas posé de question, mais j’avais aussi envie de réagir. Je sais très bien que le mot que j’ai dit ne pourrait peut-être pas se réaliser, mais il était plus bref et je ne voulais pas faire une intervention trop longue.

Concernant la présence et la réalité sur le terrain de la province, on n’est peut-être pas d’accord, mais je crois que, une fois vue, la réalité est minime. Que les services soient à Liège ou pas, cela ne joue pas beaucoup. Je ne vais pas m’étendre plus là-dessus aujourd’hui.

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

Mme Christine Mauel (MR). – Monsieur le Ministre, je vous remercie et je comprends bien votre réponse. Je suppose que, si la Communauté germanophone est demandeuse de recevoir cette compétence, elle va l’assumer par la suite.

Sur l’avenir de la province, je vous remercie pour vos réponses parce que j’ai posé une question d’actualité début juillet et je restais sur ma faim quant à plusieurs éléments que vous venez d’énoncer. Cela m’éclaircit bien sur quelques questions qui étaient ouvertes.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer à l’examen et au vote des articles du projet de décret modifiant le décret du 27 mai 2004 relatif à l’exercice, par la Communauté germanophone, de certaines compétences de la Région wallonne en matière de pouvoirs subordonnés (Doc. 295 (2024-2025) N° 1).

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

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

Vote sur l’ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l’ensemble du projet de décret modifiant le décret du 27 mai 2004 relatif à l’exercice, par la Communauté germanophone, de certaines compétences de la Région wallonne en matière de pouvoirs subordonnés (Doc. 295 (2024-2025) N° 1).

À l’unanimité des membres, la Commission de l’aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux recommande l’adoption du projet de décret par l’assemblée plénière.

Confiance au président et au rapporteur

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

Proposition de décret modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue d’améliorer la procédure de désignation des gouverneurs de province et de renforcer le contrôle démocratique, déposée par M. Hazée (Doc. 13 (SE 2024) N° 1 et 2)

M. le Président. – L’ordre du jour appelle l’examen de la proposition de décret modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation en vue d’améliorer la procédure de désignation des gouverneurs de province et de renforcer le contrôle démocratique, déposée par M. Hazée (Doc. 13 (SE 2024) N° 1 et 2).

Mme Cassart-Mailleux a déjà été désignée en qualité de rapporteuse.

Discussion générale (Suite)

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

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Il y a un peu plus de trois mois, nous avons eu l’occasion de présenter cette proposition de décret et d’avoir un premier échange de vues.

Je ne vais pas refaire ici une présentation exhaustive, mais, en substance, nous avons là une fonction avec son importance, qui répond à un cadre juridique complexe puisqu’elle est au carrefour du niveau de pouvoir fédéral et des Régions. Une récente actualité l’a par ailleurs remise au-devant de la scène quant à sa possible désignation, sa vacance ou son possible remplacement.

Cette proposition est à côté de cette actualité pour laquelle il y a d’ailleurs des questions qui reviennent tout à l’heure à l’ordre du jour et que je vais laisser là où elles se trouvent. Nous avons dans ce texte une volonté modeste de contribuer à moderniser ce cadre, dans le cadre des pouvoirs qui sont les nôtres et des compétences régionales, en veillant à formuler trois propositions.

Premièrement, lorsqu’une fonction de gouverneur devient vacante, le gouvernement définit une lettre de

mission qui soit la première étape en vue de décrire la fonction, le profil de compétence, et de formaliser d'éventuelles missions particulières liées au territoire concerné, puisque la réalité des territoires est variable, assez logiquement, et chaque gouverneur exerce ses missions légales, mais a aussi une part d'initiative qui appartient à cette résonance avec son territoire.

Deuxièmement, il s'agit ensuite de permettre à la personne que le gouvernement a l'intention de nommer d'exposer au Parlement la vision qu'il a des défis à rencontrer et la manière dont il entend mettre en œuvre la lettre de mission.

Troisièmement, c'est la proposition de rapport d'activité annuel de la part du gouverneur qui pourrait donner lieu, peut-être une fois tous les cinq ans – mais c'est un élément qu'il appartiendra, le cas échéant, aux parlementaires d'apprécier le moment venu – d'avoir un échange de vues avec la commission de ce Parlement compétente en la matière, avec une tournante éventuelle des commissaires. Ce n'est qu'une option parmi d'autres, elle n'est pas telle quelle dans le texte.

La proposition était dès lors un échange de vues avec des avis variés, et un rendez-vous aujourd'hui avec, dans mon esprit, deux éléments pour alimenter la poursuite de la discussion. D'une part, l'avis qui a été demandé au Conseil d'État, puisque, s'agissant a fortiori d'une matière extrêmement cadrée, il fallait vérifier que nous agissions sur des bases juridiques valables ; d'autre part, laisser un temps de mûrissement à la réflexion des différents groupes, des différents parlementaires pour voir comment les choses peuvent évoluer.

J'ai néanmoins déjà une réponse pour ce qui concerne le premier des deux rendez-vous, puisque l'avis du Conseil d'État a été remis il y a déjà plusieurs semaines. Le Conseil d'État – c'est ma lecture, mais chacun apportera la sienne s'il le souhaite – apporte quelques demandes de corrections formelles. Il y en a deux qui font l'objet de deux amendements. Il propose également un léger balisage pour ce qui concerne l'audition par le Parlement, pour bien rappeler que le Parlement est autonome dans ses travaux. Je le dis en synthèse.

On a donc un avis qui est pour moi un feu vert, avec des amendements qui vous sont soumis. Ils ont été distribués.

À côté de cela, j'écouterai avec intérêt les réflexions des uns et des autres. Je voulais en tout cas enrichir la discussion en réponse ou en résonance avec un élément que le ministre avait apporté il y a trois mois. Il avait, sur la question du rapport d'activité, attiré l'attention de la Commission quant à l'existence de certains rapports d'activité pris d'initiative par certains gouverneurs. J'ai pu, comme chaque citoyen et citoyenne, avoir accès publiquement au rapport du gouverneur dans deux provinces, le Brabant wallon et le Luxembourg. C'était

d'ailleurs les exemples cités par le ministre. Je n'ai pas trouvé de rapport d'activité pour les autres ressorts territoriaux, mais dès le moment où c'est une faculté, ceci n'est pas un reproche. Cela montre plutôt l'intérêt d'avancer dans le sens proposé de systématiser cette pratique.

Voilà donc les traits essentiels. Il y a une forme de parfum médiéval dans la manière dont les choses se passent, puisque la désignation elle-même ne répond aujourd'hui à aucun cadre. Il y a une décision du Gouvernement régional, le Gouvernement wallon en l'espèce, et un avis conforme du Gouvernement fédéral. On a ici des éléments relativement élémentaires qui laissent à l'exercice de l'autorité publique la capacité de se déployer.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – J'ai bien pris le temps d'écouter M. Hazée. Cette proposition de décret revient ici à l'ordre du jour. Ce n'est pas tout à fait étonnant, puisqu'on avait demandé l'avis du Conseil d'État pour avancer sur ces travaux. J'ai lu l'avis du Conseil d'État. J'ai bien pris connaissance de vos amendements. Ils sont arrivés sur les bancs du Parlement.

Il est vrai que l'avis du Conseil d'État réaffirme bien la seule responsabilité des gouverneurs face à l'exécutif du Gouvernement wallon, mais du Gouvernement fédéral aussi.

Je me dis que, pour avancer dans le dossier, il serait intéressant d'avoir un avis écrit du Gouvernement fédéral sur cette proposition de décret. On a eu le Conseil d'État. Je ne me vois pas continuer à légiférer et avancer sur le dossier sans avoir au moins l'avis du Gouvernement fédéral ; un avis écrit qui pourrait être demandé à 30 jours.

Je ne vais pas demander l'avis du Gouvernement wallon, puisque nous avons le ministre ici en présence. Le ministre se prononcera et donnera son avis au moment voulu. Il n'est pas opportun d'en arriver à la discussion de fond, là maintenant, parce que, sans avoir l'avis du Conseil d'État et l'avis du Gouvernement fédéral, il me semble compliqué de légiférer sur ce dossier.

M. le Président. – Je note la volonté de solliciter l'avis écrit du Gouvernement fédéral.

La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Nous reprenons aujourd'hui l'examen de la proposition de décret concernant la modernisation de la procédure de désignation des gouverneurs de province. On avait déjà eu un premier tour de chauffe, un premier débat constructif au terme duquel nous avons été unanimes

pour demander l'avis de la section de législation du Conseil d'État, que nous avons obtenu.

Cela a été signalé : aujourd'hui, seuls une décision gouvernementale et un avis conforme du Fédéral suffisent. Cela pose un certain nombre de questions en termes de transparence et, éventuellement, de contrôle démocratique. D'où la réflexion et les travaux qui sont nôtres actuellement. Il y a une proposition d'avoir une audition parlementaire du ou des éventuels candidats.

Le Conseil d'État valide la proposition, l'ajuste et apporte une modification substantielle, à savoir qu'il identifie un risque constitutionnel dans l'automatisme de l'audition parlementaire qui pourrait porter atteinte à l'autonomie du Parlement wallon, garantie par l'article 44 de la loi spéciale. Il propose dès lors de transformer l'audition obligatoire en « audition facultative » à la demande du Parlement. Cependant, malgré cette validation juridique, certaines de nos interrogations demeurent.

L'idée d'une lettre de mission publique est intéressante, mais ne ferait-elle pas double emploi avec les missions déjà confiées dans la loi aux gouverneurs de province ? Dès lors, il ne semble pas spécialement pertinent d'ajouter une règle légale, alors que même les compétences existent dans la loi, bien que sous une forme différente.

Par ailleurs, les auteurs de la proposition rappellent eux-mêmes que le gouverneur est nommé par décision du Gouvernement wallon et de l'avis conforme du Gouvernement fédéral. N'y aurait-il pas une difficulté de séparation des pouvoirs si le Parlement de Wallonie devait venir à s'immiscer dans la procédure de nomination ? De même, alors que la proposition de loi vise, à raison, la transparence et l'objectivité dans la nomination du gouverneur, cette audition devant le Parlement ne risquerait-elle pas de transformer une nomination administrative en un vrai débat politique ?

Par ailleurs, toujours à partir de la même volonté d'assurer une meilleure transparence et de permettre au gouverneur de rendre compte de l'exercice de ses missions, la présente proposition de décret prévoit que le gouverneur adresse chaque année un rapport de ses activités au Gouvernement, qui sera transmis au Parlement. À nouveau, n'est-ce pas redondant par rapport aux procédures déjà en place ?

Questionnement également par rapport au timing. C'est intéressant que l'on en discute, mais ne serait-il pas intéressant également de l'intégrer dans la réflexion plus large concernant l'avenir des provinces et leur fonctionnement ? Dans la DPR, il est annoncé pour être modifié substantiellement dans sa gouvernance.

Enfin, comme cela a été souligné par ma collègue du MR, Mme Cassart-Mailleux, nous sommes également demandeurs d'avoir l'avis de l'autorité fédérale également directement concernée par cette compétence.

C'est l'autorité qui a cette compétence dans la désignation des gouverneurs.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – On s'est déjà positionnés sur le texte plus tôt, mais nous souhaiterions obtenir l'avis du Collège des gouverneurs, si c'est possible, puisqu'on est dans les demandes d'avis.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie les différents intervenants et intervenantes pour leur contribution à la poursuite de cette discussion.

Mme Cassart-Mailleux évoquait les amendements, nous les avons envoyés ce midi aux groupes pour permettre une lecture. Ils sont très courts, mais je voulais éviter de les déposer en séance parce qu'alors on peut être pris de court.

Par rapport aux éléments de fond, c'est surtout M. Bastin qui a alimenté cette rubrique de la discussion. Cela double-t-il les missions légales ? Nous pensons que non. Les missions légales sont là et sont fixées par un grand nombre de textes. Je serais bien incapable de les énumérer et je ne vais certainement pas m'essayer à une estimation, parce qu'il y a une multitude de tâches qui peuvent, même de manière extrêmement modeste, demander le concours du gouverneur. La lettre de mission est là pour amener des accents particuliers qui seraient liés au contexte, à la volonté du Gouvernement de mettre davantage de priorité sur tel ou tel enjeu. C'est donc quelque chose qui ne peut rien retirer et qui ajoute des dimensions dans la façon de remplir l'exercice de ces missions.

L'audition peut-elle mettre à mal la séparation des pouvoirs ? C'est aussi une question tout à fait légitime. Il faut veiller à ce que cela ne le fasse pas, bien évidemment. L'audition est là pour permettre une meilleure connaissance du candidat ou de la candidate dans un cadre où, aujourd'hui, c'est le grand choix. S'il y avait des craintes par rapport à cette séparation des pouvoirs, notamment quant à une prise de pouvoir du Parlement qui viendrait s'immiscer dans le rôle du Gouvernement, rien n'empêche d'affiner le texte pour cadrer ce moment. Par exemple, il ne s'agit pas qu'il y ait des recommandations formulées par le Parlement, parce que ce serait sans doute un pas de trop par rapport aux risques que vous avez évoqués.

La demande de rapport annuel n'est-elle pas redondante ? Je peux ne pas avoir fait une recherche suffisante, l'erreur est toujours possible, mais de la recherche que j'ai essayé de faire à partir de la piste que le ministre avait lancée il y a quelques mois, je suis tombé sur deux rapports annuels accessibles publiquement. Je n'en ai pas trouvé d'autres. Cela veut dire qu'il n'y a pas de redondance, mais un intérêt à systématiser la pratique. Si ce texte devait un jour être

éconduit, rien n'empêcherait le Gouvernement de prendre le relais sur ce volet qui m'apparaît pertinent à systématiser en toute hypothèse.

J'en viens alors aux demandes d'avis. Un auteur de texte, lorsque des demandes d'avis sont formulées, peut toujours craindre la manœuvre dilatoire. S'agissant de délais qui ont déjà été fixés par ceux qui ont proposé la demande d'avis, cet élément n'est pas dans mon esprit.

Pour ce qui concerne le Gouvernement fédéral, je ne peux pas m'empêcher d'y voir un paradoxe puisque nous agissons dans le cadre de nos compétences. C'est bien ce que le Conseil d'État nous a autorisés à faire. Nous l'avions consulté et il nous a donné le feu vert.

En termes d'opportunités, il n'y a pas de difficulté à ce que le Gouvernement fédéral puisse avoir un avis à ce sujet, mais je veux quand même que nous nous rendions attentifs, les uns et les autres, à ce que cela signifie. Nous sommes dans un fédéralisme où les Régions ne sont pas des subordonnées par rapport au pouvoir fédéral. Je n'ai pas de peine à imaginer l'intérêt d'une demande d'avis, je n'ai pas non plus oublié la composition politique du Gouvernement fédéral et je ne veux pas que cela affaiblisse d'une manière ou d'une autre la position de notre Région. Pour le dire autrement, je me réjouirais que le Gouvernement fédéral demande l'avis du Gouvernement wallon sur une série de politiques qui nous impactent fondamentalement dans notre quotidien.

J'entends aussi la demande d'avis du Collège des gouverneurs, à nouveau, pourquoi pas ? En même temps, on demande l'avis à des personnes qui seraient potentiellement contraintes par les obligations que ce Parlement établirait. C'est aussi inhabituel, mais dans un esprit qui vise à enrichir la discussion, je n'ai pas de raison de vous convaincre de son non-intérêt – quoi que j'en pense moi-même – et je n'ai pas de difficulté à ce que les choses puissent être enrichies de la sorte.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – M. Bastin évoquait un lien avec une réforme portée par le Gouvernement. Le Gouvernement a esquissé, voire annoncé une réforme concernant l'institution provinciale. J'aimerais plaider sur le fait que le gouverneur n'est pas un organe provincial. Le Gouvernement fera son travail et, le jour venu, le cas échéant, nous l'examinerons. Nous pouvons aussi l'interroger régulièrement dans les prochaines heures ou les prochaines semaines. Le Gouvernement peut aussi avoir des réflexions quant à la position du gouverneur, mais cela fait un certain temps que le gouverneur était sorti de l'institution provinciale. En se situant au carrefour des différents pouvoirs, il a vu son statut être consolidé par la loi spéciale suite à la cinquième réforme de l'État ; il ne serait pas opportun de mêler les deux dimensions.

M. le Président. – Je vous propose de solliciter les avis écrits du Gouvernement fédéral et du Collège des gouverneurs dans un délai de 30 jours.

Des amendements n° 1 à 3 (Doc. 13 (SE 2024) N° 3) sont déposés.

Pétition sur le projet de 160 nouveaux logements au cœur de Thimister (Province de Liège) : un projet qui ignore les dérèglements climatiques et les enjeux de mobilité

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition sur le projet de 160 nouveaux logements au cœur de Thimister (Province de Liège) : un projet qui ignore les dérèglements climatiques et les enjeux de mobilité.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Soupard.

M. Guillaume Soupard (MR). – Je propose M. Bastin comme rapporteur.

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

Présentation de la pétition

M. le Président. – En date du 16 avril 2025, M. Verbrugghen a introduit une pétition en ligne demandant la modification d'un projet immobilier visant à implanter 160 nouveaux logements dans le cadre de la revitalisation de l'ancien site industriel Ruwet situé sur le territoire de la commune de Thimister-Clermont, et ce, en raison des risques d'inondation induits, des problèmes de mobilité générés, mais également afin de garantir l'accessibilité d'une partie de ces logements aux jeunes ménages.

Cette pétition a été clôturée le 30 juin 2025 et a recueilli 80 signatures. La pétition à l'examen n'a pas atteint le seuil visé par l'article 127.6 du règlement, qui dispose que, lorsqu'une pétition est signée par au moins 1 000 signataires âgés de 16 ans accomplis et qu'elle formule une question concrète à propos d'un sujet relevant de la compétence de la Région ou visant ses intérêts, l'auteur de la pétition ou tout autre signataire désigné à cette fin a le droit d'être entendu en commission.

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

Je vous rappelle aussi que l'article 127.6 du règlement dispose que la Commission saisie d'une pétition peut décider de demander au Gouvernement un rapport. Elle peut également soumettre la question au médiateur.

Échange de vues

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Vous l'avez souligné, il n'y a pas le nombre de signatures requises pour auditionner automatiquement. Nous ne souhaitons pas auditionner les personnes qui présentent ce projet parce que nous ne pouvons pas intervenir dans le cadre des décisions en matière d'urbanisme. C'est le premier élément.

Par ailleurs, on peut noter quand même dans l'analyse du dossier que des ateliers participatifs au niveau local ont permis de faire aussi évoluer le projet et que d'autres conclusions sont attendues.

Dès lors, s'il était possible, avec un nombre important de personnes signataires, d'entendre les personnes, à ce stade-ci, c'est prématuré.

M. le Président. – La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux a pris connaissance de la pétition déposée par M. Verbrugghen, exigeant la modification d'un projet immobilier visant à implanter 160 nouveaux logements dans le cadre de la revitalisation de l'ancien site industriel Ruwet situé sur le territoire de la commune de Thimister-Clermont.

Je vous propose les conclusions suivantes : « Considérant que la pétition n'a recueilli que 80 signatures au regard de l'article 127.6 du règlement du Parlement de Wallonie, la Commission décide de clore l'examen de la pétition ».

Vote

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

Confiance au président et au rapporteur

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

Pétition sur « La Petite Fagne ansoise »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition sur « La Petite Fagne ansoise ».

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Soupart.

M. Guillaume Soupart (MR). – Je propose M. Bastin comme rapporteur.

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

Présentation de la pétition

M. le Président. – En date du 27 janvier 2025, M. Noël a introduit une pétition en ligne visant à s'opposer à l'urbanisation d'une zone de 17 hectares, riche en biodiversité, présente sur le territoire de la commune d'Ans.

Cette pétition a été clôturée le 27 juillet 2025 et a recueilli 90 signatures. La pétition à l'examen n'a donc pas atteint le seuil visé par l'article 127.6 du règlement, qui dispose que, lorsqu'une pétition est signée par au moins 1 000 signataires âgés de 16 ans accomplis et qu'elle formule une question concrète à propos d'un sujet relevant de la compétence de la Région ou visant ses intérêts, l'auteur de la pétition ou tout autre signataire désigné à cette fin a le droit d'être entendu en commission.

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

Je vous rappelle que l'article 127.6 du règlement dispose que la Commission saisie d'une pétition peut décider de demander un rapport au Gouvernement. Elle peut également soumettre la question au médiateur.

Échange de vues

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

Mme Valérie Bluge (MR). – De la même manière que pour la précédente demande, le Parlement wallon n'est pas un organe de décision ni de recours dans le cadre des décisions d'urbanisme. Je le rappelle à nouveau.

Par ailleurs, deux éléments de fond, il s'agit d'un terrain privé et s'y promener est donc interdit. Je m'étonne que les pétitionnaires le fassent, premièrement, et qu'ils invitent la population à le faire. C'est dangereux.

On ne sait pas ce qui est précisément en dessous de ce site par ailleurs, car il s'agit d'une friche industrielle et ce n'est pas un site remarquable, comme le laisse entendre la pétition. Le sol doit être entièrement dépollué, s'y promener peut donc y représenter des risques, et j'invite donc les pétitionnaires à être prudents et à respecter la légalité.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Président, je regrette de ne pas avoir pu être là pour celle de Thimister, qui avait aussi beaucoup d'intérêt, parce que, comme on a eu l'occasion d'en débattre au début de cette commission, le maintien d'espaces verts reste un enjeu crucial pour la Wallonie et pour toutes les Wallonnes et les Wallons.

Néanmoins, le nombre de signataires étant ce qu'il est, je peux comprendre que l'on ne les auditionne pas. Je reviendrai néanmoins avec des questions à M. le Ministre sur le sujet. Je note juste que dans la pétition – et je voulais attirer l'attention de M. le Ministre et de mes collègues –, c'est encore et toujours le même problème. Je cite : « Alors qu'il existe à Ans plein de bâtiments abandonnés, réutilisables, on semble préférer sabrer dans ce qui reste comme bijou naturel. On dit non à cette hérésie ». Chers collègues, Monsieur le Ministre, c'est pour cela qu'ils viennent devant vous, tous ces pétitionnaires ; et ils ont bien raison. Ils ne comprennent pas pourquoi on construit du neuf, pourquoi on artificialise des terrains alors que tout autour – et je connais évidemment bien le contour de la gare d'Ans –, il reste des endroits à réhabiliter. Pourquoi ne fait-on pas fonctionner l'intelligence pour essayer d'utiliser au mieux tout ce qui est construit ? Parce que quand on construit du neuf, comme on le disait tantôt avec la terre agricole, après, c'est trop tard, le mal est fait.

Je voudrais aussi, dans un deuxième point, répondre à Mme Bluge. D'accord, ce Parlement n'est pas une instance de recours, mais on a vu encore ce début d'après-midi à quel point c'est important d'avoir ces retours de terrain. L'idée, ce n'est pas du tout que nous soyons une enceinte d'accueil des recours, c'est d'entendre ces retours de terrain, cette réalité et cet attachement aux espaces verts, notamment, qui sont vitaux, et à ces espaces agricoles, d'entendre cela depuis le Parlement, de contrôler l'action du Gouvernement et d'informer – mieux informer, ai-je envie de dire, mais cela, c'est mon point de vue.

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

Mme Christie Morreale (PS). – Avant de rentrer dans le vif du sujet, je voudrais m'adresser aux services, ou à vous, Monsieur le Président. Je vois que cette pétition a été lancée le 27 janvier. On est beaucoup plus tard. Cela veut-il dire que cette pétition a été ouverte pour six mois ?

M. le Président. – Oui, je l'ai expliqué dans l'introduction, mais vous n'étiez pas encore parmi nous. Elle a été clôturée le 27 juillet.

Mme Christie Morreale (PS). – D'accord. Je comprends mieux. Merci pour cet éclaircissement. Je voudrais avant tout remercier les citoyens qui, globalement, osent franchir le cap de la pétition pour pouvoir exprimer une opinion. Je pense que toutes ces opinions sont honorables dans leurs démarches, que ce soit pour Dominique Noël ou pour tous les autres qui le font. Parce que ce qu'il me revient, c'est qu'il n'est pas tout à fait évident d'entamer les démarches pour faire une pétition et de demander aux citoyens de le faire. C'est assez complexe. Ce week-end, j'étais à un événement majeur avec une centaine d'associations qui m'expliquaient que finalement, ils préféreraient encore le mode papier tellement c'était compliqué. Dès lors, j'attire votre attention, Monsieur le Président, sur l'importance de se pencher sur ce travail, au niveau peut-être de la Conférence des présidents ou du Bureau. C'est le premier élément.

Le deuxième, c'est un message en termes d'aménagement du territoire. On constate encore souvent aujourd'hui que des municipalités, des bourgmestres, des collectivités locales ont tendance – et on ne peut pas leur jeter la pierre – à essayer de développer de l'activité sur leur territoire. Il y a une forme de concurrence, parfois, entre les communes. Il n'y a pas suffisamment, je crois, de supracommunalité qui peut s'exercer, avec toutes les conséquences que cela peut avoir, notamment en termes d'inondations sur les communes voisines, selon qu'elles se situent en amont ou en aval, en termes d'infrastructures. Il faudrait avancer davantage sur cette question de supracommunalité et de prise en compte d'un aménagement parce que, souvent, on va opposer les communes les unes aux autres sur leur taux d'emploi, leur taux d'activité, leur fonction de moteur économique, et les presser à urbaniser, à développer de l'activité, quitte à ce que parfois cela ait des conséquences environnementales.

À partir de cette question relative à Ans, je pense que vous devriez vous pencher et venir avec des solutions pour ne pas opposer les communes qui doivent alors parfois remplir des avis négatifs sur leurs communes voisines pour un développement. On parle quand même d'une politique qui relève aussi de la Région wallonne, et donc elle doit pouvoir être aidante dans sa vision et dans sa stratégie, en concertation avec les différents bourgmestres.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Merci d’abord et avant tout de soutenir cette démarche. On a eu l’occasion de le voir encore tout à l’heure, beaucoup de pétitions reviennent dans cette Commission. Je salue la démarche de celles et ceux qui luttent comme elles et ils peuvent, pour préserver les derniers espaces verts, les derniers poumons verts de leur commune, de leur ville, de leur quartier. On a énormément de pétitions qui arrivent avec cette lutte pour la préservation de nos espaces. C’est un défi.

On doit aussi se poser la question – je l’ai déjà plusieurs fois dit dans cette Commission –, quand on a des pétitions qui arrivent à 90 signatures, 100 signatures, tout le quartier est derrière, mais c’est compliqué. On doit aussi s’interroger sur la démarche nécessaire pour arriver jusqu’à cette Commission.

J’ai entendu tout à l’heure que nous n’étions pas un organe de décision ni de recours. D’accord en matière d’urbanisme, mais le dire, c’est aussi envoyer un mauvais signal à toutes les personnes qui signent des pétitions, qui veulent être entendues et qui veulent que l’on entende leur combat. Si l’on part de ce principe, on n’organise plus de pétitions ou d’auditions, on n’invite plus personne et on n’ouvre pas les portes de ce Parlement. C’est envoyer un mauvais signal.

Concernant la sécurisation du site, en particulier celui-ci, on sait sécuriser des sites pour de l’industriel. Que l’on commence aussi à essayer de sécuriser des sites qui sont des espaces verts pour les préserver.

Peut-être que l’on pourra légalement aller se promener et profiter de ces espaces dans nos villes. On en a besoin.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Vous avez raison sur un point : il faut souligner la prise de conscience des personnes qui signent des pétitions sur des sujets comme ceux-là, parce que quand il y a des permis d’urbanisme, cela génère toujours beaucoup d’émotions, surtout quand on veut protéger la biodiversité.

Il faut au moins louer la pétition sur ce point. En effet, il y a de la biodiversité sur le site, mais cela reste un site industriel, c’est une friche industrielle. En région liégeoise, on a besoin d’une reconversion de ces friches industrielles par de l’industrie ou par des entreprises.

Le projet qui est sur la table est un projet d’une société locale avec de futurs emplois locaux dans un secteur de recherche contre le cancer. On est dans quelque chose qu’il faut potentiellement soutenir.

Après, cette Commission n’est pas le lieu de cette et ce n’est pas de la compétence du ministre d’octroyer des

permis pour ce type de projet. Ce n’est pas le lieu, spécialement ici, pour ce débat, mais il faut saluer la démarche des pétitionnaires d’attirer l’attention quand c’est nécessaire.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Je rejoins notre collègue, Mme Morreale, qui dit que l’on doit encourager, que l’on doit écouter les personnes à certains moments, lorsqu’elles portent leur voix jusqu’à notre Parlement. On doit les rencontrer, les entendre.

Cependant, on ne doit pas non plus leur mentir en leur donnant de faux espoirs, en disant : on va vous écouter et on pourra décider. Non, en cette matière-ci en l’occurrence, on ne peut pas prendre de décisions en matière d’urbanisme, et on ne peut pas faire perdre du temps à des personnes qui s’engagent. Ils peuvent occuper leur temps autrement, s’engager activement pour défendre d’autres projets.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je voulais réagir à l’intervention de ma collègue, Mme Fafchamps, qui dit que le Parlement wallon n’est pas le bon lieu. Je dirais que c’est l’inverse, parce qu’il y a cette notion de supracommunalité.

Quand j’ai lu l’extrait de la pétition, Monsieur le Ministre, juste pour que vous preniez aussi conscience, et pas via nos paroles politiques et politisées, mais via des citoyens. Des gens qui voient construire des espaces verts devant chez eux, fussent-ils d’anciennes friches reprises par la nature se disent qu’il y a plein d’autres espaces dont on ne fait rien et se demandent pourquoi on ne rénove pas. Il faut l’entendre au niveau wallon.

Cela ne concerne pas la gare d’Ans ou le zoning de Mariembourg. C’est une problématique plus large qu’il faut gérer à une échelle plus large. Le citoyen a besoin de réponses à la bonne échelle, à l’échelle régionale qui a la politique de l’aménagement du territoire dans ses compétences. Pour moi, c’est le bon endroit.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – L’aménagement du territoire est un sujet particulièrement important ; c’est un sujet de vivacité démocratique. Madame Morreale, Madame Cremasco, les communes ont la responsabilité pour le moment de se lancer, de continuer ou d’aboutir leur schéma de développement communal.

Un schéma de développement communal, c’est la vision du territoire de la commune en lien et en maillage avec d’autres territoires, en lien avec le Schéma Vesdre pour celles qui sont concernées et les conclusions qui y sont associées ainsi qu’en lien avec leur population. Il s’agit de voir comment la population peut prendre

possession de son territoire communal et de la vision de son aménagement, et pas à chaque fois qu'il y a un projet au coup par coup en se disant : « Tiens, ce projet, j'y suis contre. »

Comment faire en sorte que l'on ait la vision la plus collective et la plus partagée avec la possibilité d'avoir des pétitions à un moment donné si l'on a l'impression de ne pas avoir été entendus ? Se faire entendre, ce n'est pas nécessairement que la conclusion est d'office la même pour l'une ou l'autre individualité – même si elle est parfaitement sincère dans sa démarche – ce sera d'office la vision à laquelle l'autorité communale ou l'autorité supérieure arrivera. C'est cette maturité citoyenne qui doit encore avancer.

On a déjà fait des belles avancées avec la CCATM depuis de nombreuses années. Il y en a encore à faire ici avec les enjeux du schéma de développement communal et c'est la vision à moyen et long terme la plus partagée par les habitants.

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

Mme Christie Morreale (PS). – J'aimerais dire deux éléments. Premièrement, si l'on ne peut pas faire de promesse au législateur, c'est aussi de notre responsabilité de le renvoyer en termes de responsabilité vers l'opérateur. Un citoyen n'a pas toujours fait cinq ans de sciences politiques pour savoir vers quels arcanes il doit se présenter. Il est tout à fait légitime que nous, législateurs, qui sommes sans doute plus avertis, puissions l'orienter utilement en termes de choix vers celui ou celle qui est responsable et vers lequel il peut s'adresser.

Le deuxième élément s'adresse à M. Bastin. Il est évident que c'est d'intérêt communal ; citons le schéma communal. On ne peut pas nier non plus, Monsieur Bastin – c'est le cas dans des communes dans lesquelles je siège et où votre parti est également présent en majorité –, que nous sommes parfois confrontés à des situations où des communes voisines en amont des nôtres vont urbaniser. Je ne prends pas d'exemple particulier, mais cela pourrait être le cas puisqu'il y a eu des tensions parfois avec des communes voisines, comme celle de Ans, sur des projets urbanistiques qui ont des impacts en termes d'imperméabilisation des sols, en termes de conséquences pour les citoyens de son territoire.

C'est en cela que je pense qu'il faut œuvrer en complémentarité avec la Région et déployer une vision qui permette de trouver cet équilibre entre développement économique, biodiversité et nos responsabilités en matière de climat. C'est la raison pour laquelle je suis intervenue dans ce débat.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Juste un point, c'est hyper important par rapport aux propos de

M. Bastin pour que l'on fasse avancer le débat. C'est intéressant.

La gare d'Ans est située, comme son nom l'indique, sur la commune de Ans, qui elle-même est située dans la centralité du Grand Liège qui compte 11 communes. S'il n'y a pas de politique à l'échelle de cette centralité et des 11 communes globales, on est partis pour avoir une concurrence de frontières entre les communes.

Cette échelle – je n'ai de cesse de le rappeler depuis la législature précédente – est une des faiblesses de la politique de centralité du SDT aujourd'hui. J'essaie de sensibiliser M. Desquesnes à ce sujet. Jusqu'à présent, vous ne m'avez pas répondu. J'ai encore deux questions cet après-midi, je vous sens plus sensible que jamais.

S'il n'y a pas de politique supracommunale à ces échelles, c'est mort. La métropole de Liège, pour prendre celle où se trouve la gare d'Ans et où se trouve ce fameux terrain, a besoin d'une politique gérée à l'échelle a minima de ces 11 communes qui sont toutes dans une grosse tache rouge, une centralité qu'il faut densifier. Il y a eu le problème du Ans Park auquel Mme Morreale faisait référence, et cetera. Plusieurs projets se font ainsi concurrence dans la même centralité.

Si le SDC est bien mené, cela peut éteindre beaucoup de conflits. On peut reparler aussi de la participation citoyenne dans les schémas de développement communaux. Quand ils sont bien menés, avec une bonne participation citoyenne, cela peut vraiment apaiser. Vous en connaissez certainement de bons exemples, je dis cela en toute honnêteté. Il n'y a pas de pétition venant de ces communes, ici. Il y a quand même aussi cet intérêt.

Deux, la notion de supracommunalité, et en particulier pour les gros pôles urbains, est pour moi indispensable. Autrement, on loupe cette étape-là. Monsieur le Ministre, on peut progresser aussi par étape. Ce n'est pas parce que cela n'a pas été fait jusque-là que, justement, on ne peut pas faire mieux et aller de l'avant.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Brièvement, je vous rassure. Merci pour l'échange qui est intéressant. Le schéma de développement communal : son nom indique « communal ». Pour autant, ses conséquences peuvent dépasser de loin le périmètre de sa commune. C'est d'ailleurs pour cela qu'il est aussi soumis à la DGO4, qui a une vision sur l'ensemble du territoire sur lequel elle est compétente, et pas uniquement sur les limites territoriales et communales.

Deuxième élément, dans la méthodologie d'élaboration du schéma de développement communal, la participation citoyenne doit être la plus large. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'y aura pas de pétition,

mais que globalement, il peut y avoir une acceptation plus importante. Demain, la Wallonie est au-devant d'un fameux défi par rapport au projet, que je soutiens, de zéro imperméabilisation des sols, qui implique une densification du territoire, avec l'ensemble des enjeux qui vont arriver. Quand on dira : « Dans votre immeuble, on est à +3, mais demain ce sera +4 ou +5 » potentiellement avec une densification, notamment en termes d'enjeux de mobilité, de vivre ensemble, d'espaces verts, c'est quand même un changement de paradigme. C'est intéressant. Mais on était habitué, en Région wallonne, à un nombre de mètres carrés ; on était dans un aménagement du territoire souvent « ruralité », qui était plutôt avec le modèle de la maison quatre façades. C'est un autre modèle qui est devant nous. Comment va-t-on avoir cette cohésion sociale encore demain et cette maturité démocratique pour arriver vers ce résultat le plus globalement partagé ?

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je pense que mes propos n'étaient pas clairs, Monsieur Bastin, peut-être par rapport à la participation citoyenne dans le schéma de développement communal. Savez-vous, concernant le projet dont il était question avant sur Thimister, pourquoi les riverains sont aussi énervés ? Parce que toutes les remarques qu'ils ont faites dans la réunion d'information préalable n'ont pas été respectées. L'outil wallon, il existe : c'est la réunion d'information préalable. Dans le schéma de développement communal, l'outil existe : il y a des procédures d'information et de consultation des citoyens. Cependant ce n'est pas le cas partout, des communes le font bien. Je voulais dire que certains le font mieux que d'autres. Tout le monde peut progresser, vous connaissez mon positivisme. Mais ces outils wallons existent ; il faut que l'on contrôle, il faut qu'ils soient exploités au mieux. Autrement, cela crée une rivalité entre le citoyen et le décideur public. C'était juste cela que je voulais dire. En plus, je vous faisais un clin d'œil à certaines communes qui le font bien. C'était même assez sympathique de ma part.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Comme Mme Cremasco distribuait les points aujourd'hui...

(Réactions dans l'assemblée)

Pour rappel, sous la précédente législature, le CoDT a été revu et adopté. Derrière le CoDT, le Schéma de développement du territoire, qui a été validé et qui est en vigueur depuis le 1^{er} avril 2024, donne une vision large et cohérente sur l'ensemble du territoire wallon. Il revient ensuite aux communes, soit par des schémas de développement communaux, soit par des schémas de

développement pluricommunaux, de préciser le SDT. Là, c'est le choix qui a été fait par le législateur précédent.

Je ne vais pas imposer aujourd'hui que telle ou telle commune doit travailler, mais je pense que quand on est dans une logique métropolitaine et que l'on fait partie d'un ensemble, et cetera, il faut être capable, comme responsable politique local, de transcender un peu la limite de son territoire.

Par ailleurs, je viendrai prochainement avec une modification du CoDT pour assurer que les SDC respectent l'esprit, le cadre et les objectifs du SDT. Ce n'est pas le cas aujourd'hui puisque, Madame Cremasco, le ministre n'a pour l'instant sur les schémas de développement communaux qu'une tutelle de légalité, ce qui est quand même une difficulté. Il faut s'assurer qu'il y ait au moins une cohérence par rapport aux principes généraux du SDT, mais effectivement aussi par rapport à l'enjeu, Madame Morreale, des inondations.

Une autre voie possible pour les communes, ce sont les fusions. De nouveau, cela relève de la responsabilité des autorités locales. Pour ce dossier plus particulièrement, il y a eu une réunion d'information préalable, à savoir la RIP du 12 février. À ce jour, il n'y a aucun dossier déposé. Je suis très attentif et respectueux des échanges de la Commission, mais je me permets de donner juste ce petit cadre-là en la matière.

Par ailleurs, comme ministre, lorsqu'il y a un dossier en recours, j'en suis chargé. En effet, quand un dossier est déposé, ce sont d'abord les instances locales avec les fonctionnaires délégués et les fonctionnaires techniques qui prennent la décision. Ce n'est qu'en recours que le Gouvernement est saisi. Lorsque je suis saisi, je me prononce en toute connaissance de cause, c'est-à-dire avec tous les éléments à ma disposition.

Les communes, les demandeurs et les opposants peuvent toujours m'envoyer des documents utiles pour comprendre les tenants et les aboutissants, pour appréhender le mieux possible le dossier et, au bout du compte, pour prendre la décision qui est la plus cohérente avec l'intérêt général. En effet, la somme des intérêts particuliers ou encore les intérêts particuliers des uns ou des autres ne collent pas toujours avec la notion d'intérêt général. Ce sont des décisions que les autorités locales ou régionales doivent prendre face à une demande et face à des intérêts qui sont quelquefois divergents.

M. le Président. – La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux a pris connaissance de la pétition déposée par M. Noël visant à s'opposer à l'urbanisation d'une zone de 17 hectares, riche en biodiversité, présente sur le territoire de la Commune d'Ans.

Je vous propose les conclusions suivantes : « Considérant que la pétition n'a recueilli que 90 signatures, au regard de l'article 127.6 du règlement du Parlement de Wallonie, la Commission a décidé de clore l'examen de la pétition ».

Vote

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

La parole est à Mme Cremasco.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Président, va-t-on joindre le compte rendu ? Nos échanges sont très intéressants en règle générale. Vous ne trouvez pas, Monsieur le Ministre ? Je vous jure qu'il y a des gens qui lisent nos comptes rendus. Or, si l'on veut que percolent cette dynamique communale, cette dynamique supracommunale, et les enjeux en termes d'aménagement du territoire, autant que nos travaux soient le plus diffusés possible.

M. le Président. – En effet, un résumé de nos discussions est envoyé également aux pétitionnaires.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Parfait.

Confiance au président et au rapporteur

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

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale

de **Mme Isabella Greco**

à **M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,**
sur « la nécessaire sécurisation de la N90 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Greco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessaire sécurisation de la N90 ».

La parole est à Mme Greco pour poser sa question.

Mme Isabella Greco (PS). – Monsieur le Ministre, à chaque forte pluie à Charleroi, nous sommes confrontés à la même situation : la route de la Basse-Sambre – la N90 –, à hauteur de Gilly plus ou moins, est

complètement inondée. Ce fut le cas encore ce 24 juillet, avec plus de 60 centimètres d'eau. Quand il y a telle inondation, la route est bloquée dans les deux sens.

Avant qu'elle ne soit bloquée, il y a un petit peu de temps et ce sont des risques d'accident. Une fois qu'elle est bloquée, il y a des embouteillages, cela encombre tout le monde. En plus, ce n'est pas un petit axe, cet axe très important relie Namur à Charleroi.

Connaissez-vous le problème ? Je pense que oui. Il est quand même bien connu, me semble-t-il. Y a-t-il un diagnostic qui a été posé ? Avez-vous des solutions structurelles à nous proposer pour empêcher que ce soit toujours le cas dès qu'il y a une averse ?

Peut-on espérer, à court ou à moyen terme, une intervention concrète pour sécuriser cet axe et éviter des perturbations trop fréquentes ? Le cas échéant, puis-je avoir l'agenda ainsi que le budget ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, j'ai en effet été informé de ces éléments. Je l'ai découvert sur le fil des réseaux sociaux le jour même. J'ai vu qu'il y avait une association de commerçants qui se plaignait de la situation. J'ai immédiatement alerté et relayé l'information auprès du SPW MI.

Ce problème des inondations des trémies de la route de la Basse-Sambre à Gilly est bien connu de mon administration. Quand j'ai envoyé le message au directeur général, il m'a dit bien le connaître. Il l'avait classé comme prioritaire en termes de réaction.

À la suite des derniers événements, il y a eu, à la fois, un nettoyage et une inspection des conduites en amont et en aval des pompes, y compris les avaloirs. La programmation de la commande des pompes a aussi été adaptée pour un démarrage plus tôt de celles-ci en cas de pluie. Il y avait un problème visiblement de déclenchement un peu trop tardif.

Des contacts ont été pris avec le fabricant des pompes pour une analyse approfondie de leurs performances. Deux pompes chargées de remonter les eaux de pluie ont un débit de 53 litres par seconde – ce qui a été mesuré –, alors que 100 litres par seconde étaient dans le cahier des charges. Malgré un entretien régulier, on a pu constater une baisse de cette capacité qui n'est pas normale. Le fabricant a été appelé à la rescousse pour lui demander de résoudre cette panne, faute de quoi le remplacement du matériel complet serait exigé, évidemment dans les conditions du marché, c'est-à-dire probablement à ses frais.

Le SPW a pris contact également avec l'intercommunale du réseau d'égouttage afin de s'assurer que la capacité d'absorption de l'égouttage ne soit pas atteinte en cas d'usage des pompes à pleine puissance. Il s'agit d'éviter qu'il y ait une conjonction entre l'égouttage et les effets de pluie.

Voilà ce que je puis vous dire comme réponse à ces éléments techniques. Je voudrais saluer la réactivité du SPW MI. Si vous le souhaitez, je pourrai vous donner davantage d'informations, mais je pense que ce n'est pas utile au niveau du Parlement.

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

Mme Isabella Greco (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour ces éléments techniques. Je vous avoue que, outre sur les réseaux sociaux, ce jour-là, j'ai dû être interpellée de nombreuses personnes pour me demander de relayer ici cette problématique, ce que j'ai fait.

En effet, les citoyens ne comprennent pas comment il se fait qu'un problème aussi récurrent le soit toujours et qu'il n'ait pas été réglé. Donc me voici informée de quelques éléments techniques que je vais de suite transmettre. J'espère juste que ces éléments vont permettre de ne plus connaître des inondations telles que nous les avons connues. Le cas échéant, je reviendrai vers vous pour voir s'il ne serait pas utile d'envisager des travaux plus structurels. Vous avez encore un élément à me transmettre ? Je vous écoute.

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'aimerais signaler que l'ensemble des intervenants IGRETEC, et cetera, doivent avoir une réunion dans le courant de ce mois de septembre. Ils doivent échanger sur des éléments techniques. Il y a plusieurs intervenants, plusieurs responsabilités, donc ils ont convenu de se parler dans le courant du mois de septembre. Je n'ai pas la date, mais la réunion technique est bien programmée.

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

Mme Isabella Greco (PS). – Je me tournerai aussi vers IGRETEC pour savoir ce qu'il en est, et je reviendrai vers vous. Je peux en tout cas souligner la réactivité et du SPW et la vôtre dans ce dossier.

**Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'absence persistante de contrats de
gestion actualisés pour les ports autonomes »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence persistante de contrats de gestion actualisés pour les ports autonomes ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le 20 août dernier, vous franchissiez une étape de plus dans votre tour des ports autonomes, puisque vous avez rencontré à Marche-les-Dames le CA du Port autonome de Namur, mais également les représentants du Bureau économique de la Province de Namur, l'intercommunale qui assure la gestion juridique, comptable et financière du port en support de ses équipes opérationnelles.

S'agissait-il de votre dernière étape ou avez-vous encore des ports à visiter ? Le cas échéant, quand celles-ci sont-elles programmées ? Au-delà de ces visites de terrain, reste l'enjeu et le renouvellement des contrats de gestion afin d'améliorer la qualité de service, d'accroître les parts de marché de la voie d'eau et d'optimiser le fonctionnement des ports.

Comme nous le soulignons depuis des mois, il faut moderniser, voire uniformiser la gestion des ports tout en tenant compte de leurs spécificités – port maritime pour l'un, et ports extérieurs pour les autres. Il est essentiel de continuer à garantir pour chacun d'eux un ancrage local, voire interrégional, leur permettant de participer au développement économique de leur bassin de vie. Dans ce cadre, le modèle namurois, c'est-à-dire une forme d'adossement à l'intercommunale de développement économique, vous semble-t-il pertinent ? S'agit-il d'un modèle à suivre ?

Enfin, de manière générale, pourriez-vous nous tenir informés de l'état des travaux au sein du Gouvernement sur le sujet ? Les réunions intercabinets ont-elles commencé ? Quand présenterez-vous votre note d'orientation ? Le cas échéant, pouvez-vous déjà nous en dévoiler les grandes lignes ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question et votre intérêt pour les ports autonomes, la gestion de ces ports et l'influence qu'ils ont sur la

valorisation économique du patrimoine foncier régional et sur la mobilité au travers du transfert modal. Cela fait évidemment de ce dossier, comme c'est le cas pour vous, une priorité.

Concernant ma visite au Port autonome de Namur le 20 août dernier, il s'agissait en effet de la dernière rencontre dans le cadre de ma tournée des quatre ports, ayant visité le port autonome de Liège plus tôt dans la journée. Il ressort de mes rencontres que les ports ont essentiellement besoin de bénéficier de ressources mutualisées. C'est la raison pour laquelle je travaille à une réforme en profondeur des quatre ports wallons afin d'améliorer leur visibilité à l'international, au travers d'une structure intégrée permettant de combiner efficacité et décentralisation. Mon intention est de présenter prochainement une note d'orientation au Gouvernement. Un peu de patience donc, Monsieur le Député.

Enfin, je rappelle que, afin de permettre la poursuite des activités, les CA des ports ont été renouvelés le 5 juin dernier. Je précise également que les contrats de gestion actuels, qui avaient déjà été prolongés par le précédent Gouvernement, sont toujours valides.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, j'avais évidemment espéré que vous iriez un peu plus loin dans le détail de la réforme prévue. En tout cas, nous savons qu'elle avance, et vous pensez bien que je resterai attentif à l'évolution du travail que vous allez réaliser.

**Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la gestion du personnel à la Société
wallonne de financement complémentaire des
infrastructures (SOFICO) »**

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 gestion du personnel à la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je souhaite faire le point sur un sujet qui s'invite de manière régulière à la une de la presse, mais également de notre Commission, à savoir la gestion du personnel de la SOFICO. Bien que la SOFICO soit une entreprise autonome, nous devons, en tant que parlementaires,

nous intéresser à son fonctionnement et, le cas échéant, vous interroger.

En mars dernier, nous avons déjà débattu sur le sujet du malaise du personnel, de l'étude Securex, des courriers des syndicats restés sans réponse. À la faveur de votre réponse, vous indiquiez qu'un nouveau directeur général avait été désigné en juillet 2023 et que les dysfonctionnements constatés dataient d'avant son entrée en fonction. Vous terminiez votre réponse en indiquant : « Je lui ai demandé, d'une part, de me fournir un rapport complet, expliquant notamment le suivi des recommandations issues de l'enquête psychosociale – c'est un élément fondamental pour moi, en tout cas le plus important – et, d'autre part, de répondre formellement au courrier syndical de septembre dernier. J'ai également sollicité qu'une rencontre soit proposée à ce syndicat afin de poursuivre les échanges de façon concrète et améliorer une communication de façon informelle en parallèle à la réponse formelle ».

Qu'en est-il de l'implémentation des recommandations de l'enquête psychosociale ? D'une manière générale, estimez-vous, en tant que ministre de tutelle, que le climat social s'est amélioré et qu'aujourd'hui la SOFICO a été remise sur de bons rails en matière de gestion du personnel ? Quel est, aujourd'hui, le climat social au sein de l'entreprise ? Des licenciements ont-ils été actés depuis mars ? Le cas échéant, pour quelles raisons ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je me permets de rappeler que les faits qui ont généré les articles de presse se sont déroulés sous la précédente législature et antérieurement à l'entrée en fonction de l'actuel directeur général. Ces faits nécessitent des actions de la part de l'actuel management.

Pour répondre au dialogue avec les organisations syndicales, la réponse a été apportée et des rencontres ont eu lieu.

Concernant la suite du rapport sur les ressources humaines auquel vous faites référence, en date du 1^{er} juillet 2025, suite à sa validation par le conseil d'administration lors de sa séance du 27 juin 2025, il a été reçu par les instances. Ce rapport comprend également, en annexe, le compte rendu transmis aux représentants syndicaux, relatant leurs échanges de la réunion organisée à l'initiative de SOFICO, tenue le 8 avril dernier.

S'agissant des recommandations issues de l'enquête psychosociale, le deuxième plan d'action initié en 2024 est toujours en cours. Plusieurs mesures ont été opérationnalisées, dont le recrutement d'un directeur

des ressources humaines, identifié comme l'un des leviers clés pour sortir de la situation constatée en 2023.

Quant à l'amélioration du climat social, conformément au rapport qui m'a été transmis, seule une approche structurelle en matière de gestion des ressources humaines pourra produire des effets durables. Par conséquent, l'amélioration du climat social nécessite du temps, de la détermination et une volonté partagée, tant du côté de la gouvernance que des équipes opérationnelles. C'est à cette condition que la confiance indispensable au bon fonctionnement de l'outil important qu'est la SOFICO pourra être rétablie.

Les mesures correctives identifiées dans le rapport qui m'a été transmis en juillet vont être soumises prochainement à l'approbation du nouveau conseil d'administration désigné ce 28 août et entré en fonction officiellement ce 1^{er} septembre. C'est là que le débat doit se situer et que le suivi et la bonne exécution de ce plan d'action doivent être assurés.

Enfin, pour répondre à votre ultime question, la SOFICO n'a procédé à aucun licenciement depuis mars 2025.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je suis ravi d'apprendre que le nouveau CA qui vient d'être mis en place va prendre le plan d'action à bras-le-corps. Vous comprendrez aussi que, vu l'importance d'une entreprise comme la SOFICO, je resterai attentif à la l'évolution de la situation.

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

**Question orale
de M. Nicolas Tzanetatos
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le tronçon manquant de la RN54 »**

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

- M. Crampont, sur « l'état d'avancement du dossier de la RN54 » ;
- M. Tzanetatos, sur « le tronçon manquant de la RN54 ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, vous savez que la réalisation du tronçon manquant de la nationale 54 est très importante pour mon arrondissement. C'est pour cela que je viens régulièrement vers vous pour avoir des compléments d'information quant à la réalisation de ce projet. La nationale 54 reste une source de frustration concrète pour les habitants de la Thudinie, assiégés chaque nuit par un trafic dense, notamment les poids lourds causant de nombreuses nuisances.

Nous ne pouvons que vous soutenir dans ce dossier après des dizaines d'années de mise sous le tapis, malgré une inscription au plan de mobilité de Charleroi Métropole.

À ce jour, nous avons deux certitudes : vous avez annoncé une estimation budgétaire de 71,5 millions d'euros hors TVA et la création d'un comité de pilotage.

Où en sommes-nous précisément aujourd'hui dans ce dossier ? Le comité de pilotage annoncé s'est-il vraiment réuni ce 1^{er} septembre comme prévu ? Quand prévoyez-vous le démarrage des procédures d'expropriation et le lancement des travaux physiques ?

L'horizon 2030 affiché par certains élus reste-t-il réaliste ? Disposez-vous d'un calendrier précis des étapes des trois tronçons, notamment l'aménagement foncier, les études, le permis ou encore le chantier ?

Comment garantissez-vous un pilotage territorial équilibré ? Comment les voix de toutes les communes impactées sont-elles réellement prises en compte ?

Comment ce dossier est-il coordonné avec le volet mobilité douce, transports en commun et sécurité routière ?

Enfin, quelles mesures provisoires, qu'elles soient logistiques ou financières, envisagez-vous pour soulager les habitants et les petites infrastructures locales pendant la préparation du chantier ?

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

M. Nicolas Tzanetatos (MR). – Monsieur le Ministre, vous connaissez le sujet de mieux en mieux, puisqu'on vous a vu à plusieurs reprises sur les lieux, notamment en compagnie des différents représentants des communes impactées.

Mon collègue Crampont l'a dit, c'est un dossier structurant pour l'arrondissement de Charleroi-Thuin. C'est un dossier qui a été mis – comme il l'a dit – sous le tapis par un parti politique, avec des conséquences néfastes pour une région, tant en termes de mobilité qu'en termes d'infrastructures ou de bien-être.

En juillet dernier, vous rappeliez que la réalisation du tronçon manquant de la RN 54 était une priorité du Gouvernement. Vous expliquiez également que ce chantier mobilisait plusieurs services de l'administration et qu'un comité de pilotage était prévu ce 1^{er} septembre. Je m'inscris dans la ligne de questions qui a été évoquée. Ce comité de pilotage s'est-il tenu le 1^{er} septembre dernier ? Quels sont les points d'attention qu'il faut en retenir ?

Les travaux engagés devaient être listés et priorisés. Il y avait lieu également d'examiner les conclusions du comité d'accompagnement et de prendre les décisions nécessaires pour lever les éventuels blocages. À cet égard, un travail d'experts avait été réalisé il y a plusieurs années et a nécessité une certaine actualisation afin de dresser la liste des obstacles – pour un chantier de cette ampleur, il y a évidemment des obstacles, qu'ils soient administratifs, juridiques ou financiers, avec l'explosion des coûts.

Pouvez-vous nous confirmer que tout s'est tenu comme prévu ? Quelles sont les principales conclusions et décisions prises ? Où en est-on aujourd'hui dans l'avancement concret du dossier ? Vous vous en doutez, pour l'arrondissement de Charleroi-Thuin – sans vous mettre de pression –, c'est le chantier de votre législation.

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, je ne vais pas faire de jaloux et également répondre aux questions que Mme Desalle m'a adressées – sachant que les questions se recourent.

Je comprends l'intérêt des députés, singulièrement les députés de la circonscription de Charleroi-Thuin, sur ce projet. Il s'agit en effet d'un projet majeur d'infrastructure et de désenclavement de toute une zone qui, aujourd'hui, subit douloureusement un trafic de transit qui ne peut malheureusement utiliser des voiries adaptées. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement, dans le cadre de la Déclaration de politique régionale – parce que c'est un projet collectif, je vous l'ai déjà expliqué –, en a fait une priorité.

Aujourd'hui, le suivi de ce dossier est assuré, entre autres, par un comité de pilotage qui s'est réuni formellement pour la première fois ce 1^{er} septembre, en présence des quatre directeurs généraux du service public de Wallonie concernés par ce dossier. En effet, ce dossier implique le SPW Mobilité et Infrastructures – la route, c'est ce qui semble le plus évident, mais c'est sans doute le dernier morceau dans le projet –, le SPW Agriculture et Environnement, le SPW Territoire et enfin le SPW Finances. La SOFICO était également présente, de même que les cabinets de mes collègues

concernés, à savoir le ministre-président en charge du Budget et la ministre en charge de l'Agriculture – ce dossier ayant un enjeu de remembrement rural. L'ensemble des cabinets et administrations concernés ont donc pu faire le point sur l'avancement de ce projet.

C'est la Direction des routes de Charleroi qui, en collaboration avec les services des autres SPW concernés, coordonne – au niveau administratif – actuellement la rédaction d'un nouveau marché d'étude. Celui-ci intégrera, outre le volet « Génie civil », des aspects environnementaux qui seront indispensables à l'aménagement foncier rural – l'ancien remembrement rural –, ainsi que les aspects juridiques nécessaires à la motivation des arrêtés d'expropriation et à l'obtention des permis.

En termes de planning, celui déjà avancé précédemment a été confirmé. Il s'agit de la réalisation des études en 2026 et 2027, l'obtention du permis, le début de l'aménagement foncier rural et des expropriations en 2028, afin de permettre la phase de concrétisation du projet, soit la réalisation des travaux, en trois phases successives, de 2029 à 2031.

Monsieur Tzanetatos, pour répondre à l'une de vos sous-questions, en principales conclusions de cette première réunion, je retiens les besoins exprimés par le SPW ARNE en ressources humaines pour les services qui seront en charge de la procédure d'aménagement foncier rural, ainsi que la nécessité de disposer rapidement de réserves foncières en vue d'échanges de terres agricoles. Je ne doute pas que le représentant du cabinet de ma collègue – la ministre de l'Agriculture – relatera ce point d'attention à sa ministre.

Madame Desalle, afin d'assurer le bon avancement du projet et de coordonner l'action des différentes directions générales du SPW, le secrétaire général *ad interim* du Service public de Wallonie sera chargé de suivre ce dossier au niveau du Costra. Il y a une coordination importante au niveau de l'ensemble du SPW.

Monsieur Crampont, les communes concernées seront associées dans le cadre de l'étude du projet, ainsi que formellement dans chacune des procédures d'aménagement foncier rural et de permis. Les aspects de sécurité routière et de prise en compte des modes actifs font partie intégrante de l'étude du projet. La mise en service de la nationale 54 entraînera, le moment venu, une nécessaire réorganisation de la desserte en transport en commun dans la zone, mais aussi, sans doute, la reprise par les communes concernées de voiries aujourd'hui régionales qui perdront leur intérêt en matière de mobilité, de transit.

Enfin, il est prématuré, à ce stade, d'envisager les mesures d'accompagnement des riverains lors du chantier, mais il s'agira bien sûr d'un volet important dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

Le projet est d'ampleur et nécessite une coordination rapprochée des autorités régionales, ce à quoi je serai particulièrement attentif, en bonne entente avec mes collègues concernés : Mme Galant pour les expropriations, Mme Dalcq pour le réaménagement foncier et M. Dolimont pour la programmation budgétaire – le nerf de la guerre.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour tous ces éléments de réponse très précieux.

Je me réjouis de votre annonce de faire de ce dossier un dossier majeur et une priorité pour votre Gouvernement. Il est essentiel d'associer les communes à la réflexion quant à la réalisation de ce chantier.

Réunir quatre administrations et plusieurs cabinets n'est pas une chose aisée. Je sais que cela ne va pas être simple, mais il faut absolument le faire au plus vite et au mieux pour que cette coordination soit efficace.

J'espère que toutes ces nouvelles ne retarderont pas la mise en œuvre de ce chantier, parce que j'entends que vous me parlez déjà de 2031, alors que la première échéance était 2030. On perd donc déjà une année. J'espère que l'on n'augmentera pas les délais pour la réalisation de ce tronçon manquant.

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

M. Nicolas Tzanetatos (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, d'avoir rappelé le timing et d'avoir précisé que jusqu'à présent, tout se passait comme prévu.

Il est évident que ce sera un chantier d'ampleur, ne fût-ce que par le nombre d'administrations concernées et par le nombre de portefeuilles ministériels concernés. Vous avez la chance – c'est votre joker – d'avoir un ministre-président qui est de l'arrondissement impacté. Étant donné que c'était dans son programme – je vous le dis, si jamais vous ne le saviez pas –, n'hésitez pas à lui mettre la pression. Il est tout à fait sensibilisé à la question, je le disais en forme de boutade.

Il est évident qu'il y a, comme vous l'avez dit, les ressources humaines, les finances – le nerf de la guerre – et qu'il est prématuré d'anticiper tout ce qui devra être fait à l'horizon des différentes phases. L'année 2029 marquera donc le début de cette réalisation en trois phases.

Espérons que nous puissions y arriver, non pas pour d'ores et déjà vous donner des excuses, mais parce que, lors des réunions d'installation avec les différents meneurs de projets et les administrations concernées, on a bien compris que cela allait demander du travail et de la coordination. C'est important de prendre le temps de faire correctement les choses, certes, mais réalisons-les

pour cette législature, ne fût-ce que pour donner le signal que la Région évolue enfin sur ce point.

**Question orale
de M. Bruno Lefèvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les ambitions de la Wallonie en matière
d'infrastructures »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les ambitions de la Wallonie en matière d'infrastructures ».

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

M. Bruno Lefèvre (PS). – Monsieur le Ministre, concernant le réseau wallon, on peut avoir deux certitudes. Premièrement, malgré les investissements des dernières années et les nombreux chantiers, l'état du réseau reste en deçà de ce que les usagers sont en droit d'attendre. Deuxièmement, on sait que les travaux géolocalisés prévus dans le PIMPT ne seront pas tous réalisés. À cet égard, vous avez annoncé un nouveau plan Infrastructures pour la fin de cette année.

Vous avez annoncé à plusieurs reprises que la méthodologie d'élaboration était en cours, que les directions territoriales devaient recenser les besoins, que les communes seraient associées, et que des choix stratégiques devraient être faits à la lumière de la hiérarchisation des demandes et des enveloppes disponibles. Ce travail d'analyse des besoins et des enveloppes budgétaires est-il terminé ? Comment et sur quels critères les travaux géolocalisés seront-ils repris dans la nouvelle programmation ? Les travaux non réalisés de la programmation précédente seront-ils repris ? Quand entendez-vous présenter ce nouveau plan Infrastructures ?

Quelles enveloppes globales pluriannuelles, avec quelle ventilation annuelle, envisagez-vous de proposer pour répondre à l'ensemble des défis liés aux routes, tunnels, ouvrages d'art, RAVeL, voies navigables, entre autres ? Wallonie Finances Expertises est-elle associée aux travaux ? Comment ces investissements s'inscriront-ils dans la trajectoire budgétaire de la Wallonie ? Cette enveloppe s'inscrira-t-elle dans une trajectoire crédible au regard de la capacité annuelle de portance budgétaire du SPW Mobilité et Infrastructures et de la SOFICO ?

L'ambition est légitime, mais elle doit être compatible avec la réalité budgétaire de la Wallonie et les marges de manœuvre annuelles disponibles, surtout

au regard des annonces déjà faites en la matière, et ce, tant pour les ouvrages d'art que les voies navigables.

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 stratégie d'investissement sur les infrastructures régionales est l'une de mes priorités. C'est l'un des objectifs de la Déclaration de politique régionale qui indique que « sur base d'une évaluation du plan « Mobilité et infrastructures pour tous » actuel, le Gouvernement développera une stratégie d'investissement dans le réseau routier. Cette dernière sera adaptée, priorisée et planifiée à long terme.

Comme indiqué précédemment en commission, l'administration prépare à ma demande le prochain plan pluriannuel d'investissement, en veillant à expliquer la méthodologie de recensement et de hiérarchisation des besoins, et définissant un planning permettant d'aboutir à la présentation d'un nouveau plan pour début 2026.

Une étape importante du processus a été lancée pour le recensement des besoins par les différentes directions territoriales des routes et les différentes directions du SPW responsables de thématiques spécifiques telles que les transports TEC, la lutte contre les nuisances sonores, la sécurité routière, la mobilité cyclable et piétonne. Mon administration m'indique que ce recensement doit s'achever à la fin du mois de septembre. Elle me confirme que les communes ont également toutes été invitées à faire part de leurs besoins d'investissement prioritaires pour le 29 août dernier.

L'ensemble des besoins sera ensuite consolidé et caractérisé pour procéder à une hiérarchisation par thématique. Le plan est global et comporte des enveloppes dans lesquelles s'opère une hiérarchisation en fonction des critères qui seront proposés et déterminés par l'administration.

Le réinvestissement dans les ouvrages d'art était une nécessité urgente. Sur ma proposition, le Gouvernement a validé un plan budgétaire de 186 millions d'euros qui sera intégré dans le futur plan d'investissements. On ne pouvait pas attendre d'agir, car le rapport que l'on avait reçu qui a été présenté au Parlement à la fin de la législature précédente montrait à quel point il était nécessaire d'avancer rapidement dans le sens d'une réponse structurelle sur ce point.

Il en est de même pour les 312 millions d'euros qui seront investis dans la modernisation et l'efficacité de notre réseau fluvial qui est un enjeu majeur pour la réindustrialisation de la Wallonie et nos objectifs de décarbonation.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information.

**Question orale
de M. Vincent Palermo
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la sécurisation de la RN50 à Pecq »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Palermo à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation de la RN50 à Pecq ».

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

M. Vincent Palermo (MR). – Monsieur le Ministre, un nouvel incident survenu dans la nuit du 2 au 3 août à hauteur de Pecq a ravivé l'inquiétude de nombreux citoyens. Une conductrice a évité de justesse une collision avec un véhicule circulant à contresens sur la RN50, en chantier depuis plusieurs mois. Par chance il n'y a eu que des dégâts matériels, mais ce type de comportement a déjà été observé à plusieurs reprises, notamment à la sortie d'établissements nocturnes.

Si les communes concernées, à l'instar de Pecq, se montrent proactives dans le dialogue avec les zones de police, il est important de rappeler que la RN50 est un axe régional en travaux placé sous la responsabilité du SPW Mobilité. Le bourgmestre a d'ailleurs relayé les demandes locales : signalisation renforcée, dispositifs physiques de prévention, voire caméras ANPR. Ces propositions ont pour objectif de prévenir. Il en va de la sécurité, voire de la vie, des automobilistes.

Une évaluation de sécurité du chantier sur la RN50 est-elle prévue ou envisageable à brève échéance ? Des adaptations concrètes peuvent-elles être envisagées pour prévenir ces sorties à contresens, qui mettent gravement en danger les usagers ?

Plus largement, quels sont les mécanismes en place au sein du SPW pour réagir rapidement lorsqu'un chantier fait l'objet de signalements répétés de ce type ?

Je suis convaincu que la volonté régionale est présente pour garantir la sécurité de tous et que des solutions réalistes peuvent être étudiées avec les acteurs locaux.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le Gouvernement wallon a confirmé, à travers sa Déclaration de politique

régionale, la poursuite des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière de diminution du nombre de décès et de blessés graves sur les routes wallonnes.

Mon administration m'a confirmé que l'incident que vous relayez a été immédiatement évoqué en réunion de chantier en présence des entreprises en charge des travaux et de représentants de la police locale. Ces réunions hebdomadaires permettent effectivement d'évoquer, entre autres, les problèmes de ce type et d'y remédier au plus vite.

Mes services m'ont précisé que la signalisation en place est conforme à la réglementation en vigueur. Ils m'indiquent que la police locale aurait relaté au SPW MI que les comportements dangereux qui ont pu être constatés seraient des actes volontaires et délibérés de la part des chauffeurs des véhicules. Toutefois, pour réduire le risque de futurs accidents, le SPW MI a convenu de renforcer la signalisation verticale du chantier en répétant certains signaux d'interdiction aux endroits stratégiques. Un couloir de balises forçant l'insertion du trafic dans la bonne direction en provenance de la discothèque sera également mis en place, puisque c'est à cet endroit que les comportements les plus dangereux sont constatés.

Il a également été jugé indispensable que la police locale organise des contrôles spécifiques et intensifie les contrôles inopinés, notamment en bordure et aux heures d'ouverture ou de fermeture de cette discothèque. À cette fin, une caméra ANPR a été demandée. Celle-ci devrait être installée tout prochainement.

Pour répondre à votre question plus générale, l'organisation des réunions de chantier permet de réagir à des signalements, qu'ils soient relayés par la police locale, la commune, les riverains ou Perex. Je rappelle également la compétence de police dont disposent les bourgmestres.

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

M. Vincent Palermo (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, je n'ai rien d'autre à ajouter que de continuer à réagir vite. On sait que ce n'est jamais gai et les automobilistes sont plus nerveux avec tous ces travaux qu'il faut faire. C'est inévitable. À partir du moment où l'on est proactif, où l'on anticipe, je n'ai rien d'autre à ajouter que de vous remercier et de vous inviter à continuer en ce sens.

**Question orale
de M. Eddy Fontaine
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le plan de circulation de Couvin et les
travaux prévus au carrefour entre la N5 et
la N99 »**

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 « le plan de circulation de Couvin et les travaux prévus au carrefour entre la N5 et la N99 ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, relativement au plan de circulation de Couvin, le 8 juillet dernier, vous m'informiez que tout était prêt pour un retour à la situation d'avant travaux. Pour rappel, il s'agit de la rue du Bercet. Vous précisiez : « Factuellement, l'envoi du dossier par la direction territoriale est en cours de sorte que l'arrêté va être transmis au directeur général du SPW MI et que la signature de l'arrêté ne devrait pas tarder ».

Je sais qu'il y a eu les congés et que de nombreuses choses se sont passées. Où en est-on deux mois plus tard ?

Un autre dossier concerne vos services et la ville de Couvin : l'aménagement du carrefour entre la N5 et la N99. Ce carrefour est très fréquenté puisque c'est vers lui que le trafic en provenance de Chimay, mais également des gares de trains et de bus et du zoning commercial « La Couvinoise » est reporté.

Vos services ont-ils déjà rencontré les autorités locales sur le sujet ? Existe-t-il un projet d'aménagement de ce carrefour ? Le cas échéant, quel est l'agenda des travaux ? Quelles sont les étapes administratives à franchir avant tout cela ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, à la suite de la question adressée le 8 juillet, mon administration m'informe que les arrêtés ont été signés par le directeur général du SPW MI et les plans de modification de la situation existante seront terminés prochainement, de manière à planifier l'intervention concrète dans les prochaines semaines, sous réserve de la disponibilité du matériel et des ressources humaines. J'imagine que la concrétisation va advenir.

Concernant le carrefour des N5 et N99, il n'est pas actuellement dans le plan Infrastructures tel que validé sous la précédente législature. Cette proposition sera analysée dans la démarche en cours au sein de mes services de compilation des besoins, dans le cadre de l'élaboration du prochain plan d'investissements. Pour autant, mais j'imagine que cela coule de source, que les autorités communales l'aient bien indiqué comme étant dans les projets souhaités sur le territoire de la commune de Couvin, mais je n'ose imaginer que cela ne soit pas le cas.

Cela étant, la Direction des routes de Namur collabore déjà étroitement avec les autorités locales et Infrabel concernant l'enjeu de l'accessibilité à la gare et à la sécurisation de ce fameux carrefour. Si c'est un projet de plus grande ampleur, alors il faut l'introduire dans les demandes pour le futur plan Infrastructures et la logique de priorisation nécessaire, parce que je pense que les demandes seront largement supérieures aux disponibilités. Comme vous le savez : « Gouverner, c'est choisir. Choisir, c'est renoncer ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Je ne vais pas renoncer à une réplique. Je vous remercie, Monsieur le Ministre, vous avez répondu clairement à l'ensemble de mes questions. Je ne serai pas beaucoup plus long.

**Question orale
de Mme Éliane Tillieux
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les mesures d'accompagnement du
chantier de la cyclostrade le long de l'E411 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mesures d'accompagnement du chantier de la cyclostrade le long de l'E411 ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, ces dernières années, la Wallonie a engagé un projet ambitieux de développement de cyclostrades sur son territoire, avec pour ambition de renforcer un maillage cyclable et d'offrir une alternative crédible à la voiture.

Dans ce cadre, un important chantier est en cours pour la réalisation d'un tronçon de cyclostrade de cinq kilomètres entre Wavre et Overijse, le long de l'E411. Ce projet, structurant à l'échelle régionale, vise à connecter Louvain-la-Neuve à Bruxelles, puis à Namur.

Si les objectifs poursuivis sont louables, on ne peut ignorer les perturbations engendrées par ce type de chantier – cela fait partie de l'équation –, tant pour les automobilistes que pour les riverains et les usagers des voiries. La fermeture de la bretelle d'accès de l'échangeur numéro 6 sur la N238 à Wavre en direction de Namur constitue une entrave notable à la mobilité, même si des itinéraires de déviation ont été prévus via le rond-point du boulevard de l'Europe.

Quelles concertations ont été menées avec les autorités locales, les usagers ou les riverains en amont du chantier pour tenter de limiter au maximum les inconvénients ? Quels dispositifs ont été mis en place pour garantir une information claire et continue des usagers sur les perturbations et sur les itinéraires de déviation ?

Un suivi régulier est-il prévu pendant toute la durée des travaux, qui sont quand même annoncés pour une durée de 500 jours, afin d'évaluer l'impact sur la circulation locale et régionale ? Quelles alternatives à la voiture ont été spécifiquement développées ou renforcées durant la période du chantier, notamment en matière de transports publics ou de mobilité douce ? Un budget spécifique a-t-il été réservé aux mesures d'accompagnement temporaire et, le cas échéant, ces aménagements seront-ils maintenus après les travaux pour améliorer la mobilité durable ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la réalisation de tout projet d'infrastructure structurante ne va évidemment pas sans contraintes pour les riverains et la circulation des usagers. L'objectif est de les réduire autant que faire se peut et de communiquer au mieux sur celles-ci.

Comme pour tout projet de ce type, dans le cadre de l'instruction du permis d'urbanisme, la cyclostrade de l'E411 a fait l'objet d'informations aux riverains et aux autorités communales, ce qui a donné lieu à des impositions urbanistiques. Dans le cadre du marché de travaux, des prescriptions de mobilité ont également été fixées dans les documents d'adjudication. Au préalable, cette déviation avait été concertée avec les autorités locales. Je rappelle encore une fois le rôle du bourgmestre en tant qu'autorité de police.

En termes de communication, chaque changement de phase impactant la circulation fait l'objet d'un communiqué de presse, et les informations sont également envoyées aux communes pour un relais auprès de leurs citoyens. Ces travaux font bien entendu l'objet d'un suivi régulier pendant toute leur durée. Enfin, je rappelle que l'objectif des aménagements de cette cyclostrade est bien d'améliorer la mobilité durable, ce projet constituant en tant que tel, demain, une alternative à la voiture.

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – Ma question portait principalement sur le suivi du chantier. Vous me dites qu'il y a eu concertation en amont. Je n'en doute pas. Vous continuez à informer. Ce dont je ne doute absolument pas, évidemment. La question est de savoir s'il y a une évaluation régulière pour éventuellement remettre en cause des dispositifs qui auraient été imaginés pour dévier la circulation, pour des itinéraires alternatifs, et cetera. Vous ne me répondez pas.

Y a-t-il des alternatives qui ont été spécifiquement développées ou renforcées ? Vous ne me répondez pas non plus. Est-ce à dire qu'il n'y en a pas ? J'imagine que la réponse est celle-là.

Je demandais s'il y avait un budget spécifique réservé aux mesures. Vous ne me répondez pas non plus. N'y a-t-il pas de budget ? C'est étrange. Bref, je reviendrai, Monsieur le 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 gestion et les conséquences de l'accident
survenu le 2 septembre sur l'E42 »**

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 gestion et les conséquences de l'accident survenu le 2 septembre sur l'E42 ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le 2 septembre dernier, un camion transportant de la paille a pris feu sur l'E42. Cet incident a engendré de nombreux embarras de circulation et certains automobilistes ont été bloqués pendant plusieurs heures sur l'autoroute. Quelle analyse faites-vous de la gestion de cet accident ? Selon vous, chaque acteur a-t-il agi de manière efficace ? Un débriefing de la gestion de cet incident a-t-il eu lieu ?

En avril dernier, je vous ai interrogé sur la coordination entre les différents services en cas d'accident sur le réseau structurant. À la faveur de votre réponse, vous m'indiquiez : « La gestion des incidents est réalisée grâce à une coordination éprouvée, incluant tant des acteurs internes au Service public de Wallonie que des acteurs externes tels que la police fédérale ».

Au vu de l'incident du 2 septembre, estimez-vous que le système de gestion des incidents fonctionne de manière optimale ? Dans la négative, comment entendez-vous le réformer ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR indique que le Gouvernement cherchera, à travers différentes mesures, un partage de la route sûr et efficace, poursuivant des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière. Diminuer le nombre de décès et de blessés sur nos routes, la sécurité sur les routes et la réduction du nombre d'accidents font donc bien partie de mes priorités.

Dans le cas qui nous préoccupe, il s'agit d'un incident au cours duquel la coopération entre les acteurs a été jugée efficace par mes services. Je donne quelques éléments pour recadrer l'incident.

Celui-ci a débuté au niveau des pneus du camion concerné, qui transportait de la paille, à 7 heures 08, à hauteur de la borne kilométrique 63.5 de l'autoroute A15-E42 en direction de Liège. Le camion s'est stationné en bande d'arrêt d'urgence. Le feu s'est ensuite propagé à la cargaison de foin.

Dès l'appel du chauffeur du camion pour alerter les secours à 7 heures 11, les procédures établies chez chacun des acteurs ont été activées. Perex a déclenché ses procédures. Les pompiers et une première équipe de la police fédérale se sont rendus sur les lieux immédiatement. Les pompiers étaient présents sur les lieux à 7 heures 25. Perex a diffusé l'information aux usagers et géré les files. Perex a également prévenu le coordinateur d'intervention d'urgence du SPW Mobilité et Infrastructures de cette zone, qui s'est rendu sur le terrain. Il a déployé le matériel de balisage et le matériel nécessaire pour la gestion de cet incident.

Des réunions de coordination entre les pompiers, la police fédérale de la route et le responsable du district autoroutier de Daussoulx ont eu lieu de manière à prendre des décisions concertées tout au long de la matinée, l'objectif étant de circonscrire l'incendie et d'évacuer au plus vite le camion et son chargement. Ce type de chargement est toutefois difficile à traiter, car il génère énormément de fumée et est difficile à éteindre définitivement.

En termes de mobilité, durant la majeure partie du temps nécessaire pour traiter l'incident, seule une voie a pu être maintenue. Lors des dégagements de fumée plus importants, l'autoroute a dû être totalement fermée. Des itinéraires de déviation ont été diffusés à tout moment pour assurer la meilleure fluidité possible, malgré la situation complexe. Il a été fait appel à la protection civile qui dispose d'un matériel adapté, mais qui n'est pas toute proche. Cette dernière a transféré le foin et a déposé le chargement au district autoroutier du SPW MI de Daussoix. Le camion a ensuite été évacué. Le SPW MI a pu procéder au nettoyage de la chaussée et à la vérification de l'état du revêtement.

L'incident s'est terminé à 18 heures 47, soit 11 heures après le déclenchement de l'incendie. C'est, selon mes services, la difficulté à maîtriser ce type de feu qui a induit un délai très important.

J'ai sollicité de la SOFICO et du SPW MI un rapport sur cet incident particulièrement impactant pour le trafic routier. Je dirais qu'il me semble a priori hors des normes habituelles. Un débriefing est donc prévu la semaine prochaine entre les acteurs au centre Perex. J'attends donc cette analyse factuelle des faits et des pistes d'amélioration de la part de mon administration pour le traitement de tels incidents.

J'ajouterai, Monsieur le Président, que si les membres de la Commission le souhaitent, une visite de Perex peut être organisée pour comprendre comment le réseau routier est géré et comment les services répondent aux incidents qui surviennent sur le réseau autoroutier, puisque c'est une légitime question de nos citoyens que vous me réperceutez souvent.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, et c'est évidemment avec plaisir que nous accepterions d'aller visiter le centre Perex pour mieux comprendre les réalités de terrain.

Je voulais revenir sur les éléments que vous avez évoqués. Merci pour les détails. Je ne veux absolument pas minimiser le type d'incident qui a provoqué un tel chaos sur notre réseau structurant pendant plus de 11 heures. Mais je trouvais assez étonnant de voir que dans des pays voisins relativement proches, on arrivait à maîtriser des incidents parfois conséquents en quelques heures, et qu'ici, on se retrouve sur un blocage d'autoroute de plus de 11 heures. Je connais quelqu'un qui a été bloqué dans sa voiture de nombreuses heures. Cela aurait pu avoir des conséquences autres.

En tout cas, je ne veux pas minimiser le type d'incident qui a été ici mis en cause et dire que finalement les services n'ont pas fait leur job. Ce n'est pas du tout l'orientation que je veux prendre ici. Mais je pense que l'on peut aussi aller chercher de bonnes expériences dans les pays voisins.

Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la hausse exponentielle des accidents de
trottinettes électriques »

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 hausse exponentielle des accidents de trottinettes électriques ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, selon les derniers chiffres du baromètre de la sécurité routière relayés par l'institut Vias, le nombre d'accidents corporels impliquant une trottinette électrique a augmenté de 62 % au premier trimestre 2025 en Belgique, par rapport à la même période en 2024. Malheureusement, la Wallonie est particulièrement touchée, avec une augmentation de 95 % des accidents, dont 82 accidents sur trois mois.

Cette explosion est en grande partie attribuée à la circulation d'engins non conformes ou encore illégaux, pouvant dépasser les 25 kilomètres par heure autorisés, parfois même en allant jusqu'à 106 kilomètres par heure. Ces trottinettes, facilement accessibles sur internet ou en magasin, échappent bien souvent à tout contrôle ou homologation préalables.

Quelle est votre analyse de la situation en Wallonie, au regard de cette augmentation de près de 95 % des accidents ? Disposez-vous de données différenciées, comme l'âge, la gravité ou encore le type de zones concernées ? Quelles mesures spécifiques la Wallonie envisage-t-elle ou a-t-elle déjà mis en œuvre pour renforcer la sécurité liée à l'usage des trottinettes électriques ?

Des concertations sont-elles prévues dans le cadre du mécanisme intrabelge, notamment avec le SPF Mobilité en matière d'homologation technique des engins de lutte contre les importations illégales, d'interdiction de certains modèles, voire de sensibilisation des jeunes utilisateurs ?

Enfin, quelles collaborations la Région entretient-elle avec les zones de police pour améliorer le contrôle de ces engins sur la voie publique ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, votre question étant imbriquée avec celle de votre collègue, M. Chintinne, je

ferai une réponse exhaustive. J'espère ne pas dépasser mon temps de parole.

La sécurité routière est une priorité du Gouvernement qui s'inscrit dans l'objectif d'une mobilité plus sécurisée et plus apaisée. L'enjeu est de réduire le nombre de décès et de blessés sur les routes wallonnes impliquant des usagers vulnérables. C'est comme cela que l'on considère également les personnes qui empruntent, utilisent des trottinettes.

En 2024, plus de 300 accidents avec des victimes impliquant des trottinettes électriques ont été enregistrés en Wallonie. Cela représentait déjà une augmentation de 30 % par rapport à 2023. Cette hausse structurelle s'explique en grande partie par un nombre croissant d'utilisateurs. Plus il y a de trottinettes, plus il y a d'accidents de trottinettes.

Nous devons dès lors redoubler d'efforts pour inverser cette tendance. Les actions doivent être maintenues sur la durée, et une approche associant prévention, sensibilisation et répression est essentielle pour une meilleure efficacité.

La trottinette électrique est un mode de déplacement particulièrement prisé par les plus jeunes. Cela se remarque également dans les accidents. Vous m'interrogez sur certains chiffres ou détails de chiffres. L'âge moyen des usagers impliqués est de 29 ans. Près d'une victime sur deux – 49 % exactement – a moins de 25 ans.

Les accidents surviennent en grande majorité en agglomération : 93 %, souvent dans les grandes villes, où les services de trottinettes partagées sont probablement plus largement disponibles.

Dans un quart des accidents – 22 % exactement –, l'utilisateur est seul en cause. Lorsqu'un autre usager est impliqué, il s'agit le plus souvent d'un automobiliste.

Ces chiffres soulignent que la sécurité des trottinettes dépend à la fois de leur comportement, mais aussi de celui des autres usagers. Ils montrent l'importance de continuer à informer et à sensibiliser tous les utilisateurs de la voie publique, afin d'accompagner cette nouvelle mobilité en toute sécurité. Une adaptation des comportements de tous ces usagers est indispensable. En parallèle, des aménagements adaptés doivent être développés pour sécuriser leurs déplacements.

Une enquête menée par l'Agence wallonne pour la sécurité routière montre par ailleurs que certaines règles ne sont pas bien maîtrisées. Dans ce cadre, l'AWSR a mené, l'été dernier, une campagne ciblée sur les réseaux sociaux – pas de publicité –, notamment ceux prisés par les jeunes, afin de rappeler les règles essentielles et de promouvoir le port du casque.

Par ailleurs, la vitesse joue probablement un rôle dans de nombreux accidents. Comme vous l'avez évoqué, les trottinettes électriques sont limitées par le Code de la route ou par les réglementations à 25 kilomètres par heure sur la voie publique.

Pourtant, il arrive que certains utilisateurs achètent des modèles plus puissants sur internet ou débriquent leur véhicule. Ces engins ne sont pas conçus pour rouler à des vitesses plus élevées, ce qui augmente le risque d'accident, dont les conséquences peuvent par ailleurs être beaucoup plus graves. D'autant que les autres usagers ne s'attendent pas à voir une trottinette arriver à aussi vive allure.

L'institut Vias formule plusieurs recommandations, dont l'interdiction d'importer des modèles dépassant la limite légale de 25 kilomètres par heure et l'accélération de l'homologation du curvomètre. Le curvomètre est un dispositif qui permettra aux forces de l'ordre de contrôler plus facilement la vitesse de ces engins. Des actions nationales sont menées, comme celle qui a eu lieu en mai dernier en termes de contrôle.

Suite à la dernière conférence interministérielle Mobilité qui s'est tenue en juillet, avec mes trois collègues ministres de la Mobilité, j'ai adressé une lettre conjointe au ministre fédéral de l'Économie, M. Clarinval, ainsi qu'au ministre de la Protection des consommateurs, M. Beenders. L'objectif est de souligner les risques d'une importation, hélas croissante, de nouveaux *fatbikes* et trottinettes dites XL dans notre pays, qui ne sont pas conformes à la réglementation en vigueur et ne sont ainsi pas homologués sur le territoire belge. Ce qui signifie que leur utilisation est non seulement dangereuse, mais aussi illégale. Ce courrier invitait les ministres fédéraux à prendre les mesures nécessaires, dans le cadre de leurs compétences, pour lutter contre l'importation de ces dispositifs à la source.

En outre, le ministre fédéral de la Mobilité, Jean-Luc Crucke, a chargé son administration de finaliser le référentiel sur les cadres réglementaires nationaux pour les moyens de transport visant à établir un cadre national pour l'homologation de ces véhicules en Belgique, en concertation avec les trois Régions belges, mais également à l'échelle du Benelux.

Enfin, les Régions et le Gouvernement fédéral travailleront également à l'élaboration d'une position européenne commune afin de faire de nouveaux pas vers l'Europe.

Pour conclure, je rappelle que, dans le cadre des États généraux de la sécurité routière, un groupe de travail sur la sécurité des usagers vulnérables a été mis en place spécifiquement et que les recommandations issues de ses travaux seront traduites dans un plan d'action global qui sera présenté en novembre prochain.

À titre personnel, je plaide et je continue à plaider pour l'obligation du port du casque pour tous les deux-roues motorisés.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour tous ces éléments de réponse. Vous avez été complet et vous avez répondu à M. Chintinne qui, j'en suis certain, prendra connaissance de cela avec beaucoup d'intérêt.

Effectivement, le constat est clair : il y a une nette augmentation des jeunes utilisateurs. Il est dès lors impératif que des mesures soient prises rapidement et de manière coordonnée entre les différents niveaux de pouvoir, afin de faire diminuer le nombre d'accidents.

Il est évident que nous devons accentuer le côté répressif et préventif afin qu'encore une fois, nous puissions diminuer ce nombre qui devient beaucoup trop important.

**Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la nécessaire objectivation de
l'emplacement des radars-tronçons »**

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 nécessaire objectivation de l'emplacement des radars-tronçons ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, le 4 août dernier, vous présentiez à la presse la grille de critères permettant d'objectiver l'emplacement des radars-tronçons. Celle-ci repose désormais sur trois critères : le premier est l'accidentologie ; le deuxième, la vitesse relevée sur site ; le troisième, la proximité des lieux dits sensibles comme les écoles, les hôpitaux ou encore les centres sportifs.

Pourquoi le district de Charleroi ne se verrait-il pas équipé d'un tel dispositif ? Pourquoi fonctionner sur base d'un appel à projets qui est assez lourd administrativement plutôt que par un droit de tirage ? Pouvez-vous détailler les critères précis et leur pondération utilisée pour établir la grille d'évaluation des emplacements retenus ?

Le fait d'intégrer dans votre méthode de calcul les chiffres des accidents des années covid ne risque-t-il pas de biaiser les statistiques ? Comment entendez-vous

garantir que des zones objectivement accidentogènes, mais absentes de la liste actuelle, comme certaines communes de l'ouest du Hainaut ou encore de l'agglomération carolorégienne, ne soient pas durablement pénalisées ?

Qu'en est-il de la route des barrages autour des lacs de l'Eau d'Heure, très accidentogène et souvent mortelle ?

Les radars-tronçons apportant des bénéfices collatéraux sur des zones élargies – ralentissements en amont et en aval –, des effets d'équité régionale sont-ils attendus ? Peut-on envisager une extension automatique dans les zones avoisinantes en cas de saturation avérée ?

Enfin, Monsieur le Ministre, des données sur l'accidentologie et les vitesses pratiquées avant et après l'installation des radars-tronçons seront-elles rendues publiques pour évaluer l'efficacité réelle du dispositif ?

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 poursuivi par le Gouvernement wallon est de réduire drastiquement les accidents graves liés à la vitesse, avec pour horizon zéro mort sur les routes wallonnes d'ici 2050 et de réduire par deux le nombre de tués d'ici 2030. Dans ce contexte, j'ai souhaité qu'en 2025 le déploiement prévu de 150 radars repose sur une méthodologie objective garantissant une couverture équitable et efficace du territoire.

La sélection des emplacements s'appuie sur trois critères principaux qui sont :

- le nombre d'accidents graves recensés sur les cinq dernières années complètes, par rapport à la période de 2019 à 2023 ;
- le respect des limitations de vitesse pratiquée par 85 % des usagers ;
- la proximité de lieux sensibles, tels que les écoles, les hôpitaux, les maisons de repos, les clubs de sport, et cetera.

Ces critères comptent pour 60 % du score donné à chaque demande. Ils sont complétés par quatre critères secondaires :

- la densité du trafic, 5 % ;
- la priorité aux nouveaux emplacements, 10 % ;
- la priorité aux zones d'agglomération, 10 % ;
- et l'équilibre territorial, 15 %, qui favorise les zones de police disposant d'un faible nombre de radars fixes.

Ces critères ont été appliqués à toutes les demandes introduites par les zones de police sur l'ensemble du territoire wallon.

Concernant l'arrondissement de Charleroi, les données n'avaient pas fait l'objet d'un rassemblement des sollicitations de radars formulées par les zones de police. C'est aujourd'hui chose faite, puisqu'une réunion a eu lieu ce 25 août, visant à recueillir de manière exhaustive les propositions émanant des acteurs locaux. Il y aura donc pour cette zone territoriale, une session de rattrapage puisque, vous le savez, les 150 radars n'ont pas encore été déterminés, seulement 120, il en reste encore 30 à déterminer. Ils sont donc destinés à l'arrondissement de Charleroi et à couvrir des situations particulières, dont l'équipement rapide en radar serait utile pour sauver des vies. Pour répondre à votre question particulière sur la zone de l'Eau d'Heure, des radars-tronçons sont retenus et vont être installés sur les N589 et N978.

Cette procédure d'appel à identifier les localisations utiles de radars par les zones de police permet une meilleure adéquation aux réalités locales et assure également, par la fixation de critères objectifs, la transparence du processus. Un droit de tirage risquerait de nuire à l'objectivité et à l'équité du dispositif.

Les données des deux années covid sont effectivement prises en compte, de façon identique pour tout le monde, mais sont complétées par les années suivantes permettant de bénéficier de données étalées sur une période de cinq années, 2019, 2020, 2021, 2022 et 2023.

Les radars-tronçons ont effectivement des effets positifs au-delà des zones contrôlées, contribuant à une sécurité élargie et à une équité régionale, leur déploiement progressif en Wallonie permettra, grâce à l'exploitation de la masse des data disponibles, d'objectiver l'efficacité du dispositif dans les prochaines années.

C'est l'une des missions de l'Agence wallonne pour la sécurité routière puisque le résultat d'un radar ne peut être mesuré qu'avec le temps, au fur et à mesure des années. Ce que je peux dire, c'est que, d'une façon globale, le taux de flash d'un radar diminue avec le temps, preuve que cela permet de réduire effectivement la vitesse à l'endroit où il est installé.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, merci pour toutes ces réponses. Je me réjouis. C'est plutôt une bonne nouvelle concernant l'arrondissement de Charleroi, en l'occurrence, puisque vous me dites qu'il reste 30 aménagements de placement de radars-tronçons à effectuer. J'espère vraiment que l'arrondissement de Charleroi pourra être considéré dans la réalisation.

Par contre, je reste persuadé que le droit de tirage aurait été un bon principe pour permettre à chaque commune, chaque entité, qui connaît bien l'état des lieux ou qui sait faire un état des lieux très précis en

matière d'accidentologie, de faire des aménagements nécessaires.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

C'est votre avis, mais je pense que cela aurait été une bonne solution. N'oubliez pas l'arrondissement de Charleroi pour les 30 derniers radars-tronçons à installer.

**Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'alcool au volant en Wallonie »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'alcool au volant en Wallonie ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, une récente étude de l'institut Vias, largement relayée par la presse, a mis en lumière des chiffres préoccupants concernant la conduite sous l'influence de l'alcool en Wallonie.

En effet, notre Région affiche un taux de conducteurs positifs deux fois et demie plus élevé qu'en Flandre. La moyenne d'alcoolémie y est également plus élevée et certaines catégories de conducteurs, en particulier les 40-54 ans, semblent plus concernées. Sans surprise, on observe que les trajets courts et les périodes nocturnes constituent des moments à haut risque.

Face à ces constats, quels moyens spécifiques la Wallonie déploie-t-elle pour renforcer la lutte contre l'alcool au volant, et notamment pour intensifier les contrôles, en particulier la nuit et le week-end ?

Envisagez-vous des campagnes de sensibilisation davantage ciblées, par exemple à destination des conducteurs de 40 à 54 ans, ou pour déconstruire le sentiment de sécurité lié aux courts trajets ?

Des dispositifs techniques comme l'alcoolock – l'éthylotest antidémarrage – sont-ils appelés à être davantage utilisés en Wallonie, notamment chez les récidivistes ou les conducteurs fortement alcoolisés ?

Enfin, la Wallonie collabore-t-elle avec les autres Régions afin de partager les bonnes pratiques et réduire cet écart régional préoccupant ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, votre question étant intriquée avec celle de votre collègue, Mme Roberty, je me permettrai de formuler des réponses exhaustives à l'ensemble des questions.

En matière de sécurité routière, la Wallonie poursuit l'objectif de zéro tué à l'horizon 2050 et un objectif intermédiaire de -50 % de tués en 2030. La conduite sous influence d'alcool ou de drogue est un des comportements les plus accidentogènes sur nos routes. On estime que l'alcool est en cause dans un quart des accidents mortels, ce qui représente un peu plus de 50 décès en 2024 en Wallonie. Nous ne disposons pas de statistiques précises pour les accidents graves causés par la drogue.

Comme vous le mentionnez, Madame Fafchamps, selon la dernière mesure « alcool » de Vias, en moyenne 2 % des conducteurs sont au-dessus de la limite autorisée en Wallonie, contre 0,8 en Flandre et 2,4 à Bruxelles. Le pourcentage de conducteurs positifs est donc en effet 2,5 fois plus élevé en Wallonie qu'en Flandre. Ce chiffre confirme la nécessité de poursuivre et de renforcer les actions de sensibilisation, de prévention et de contrôle auprès des usagers de la route.

En ce qui concerne les contrôles d'alcoolémie réalisés par la police, seules les données relatives aux contrôles réalisés lors des campagnes B sont disponibles. L'AWSR dispose des données de la dernière campagne menée : 108 625 tests d'alcool ont été effectués entre le 6 juin et le 1^{er} septembre, soit près de 7 000 de moins que l'année passée, mais avec un taux positif identique de 2,5 %.

Il n'existe à ce jour aucune obligation pour les zones de police de fournir des statistiques relatives aux contrôles d'alcool qu'elles organisent en dehors de ces campagnes. À l'heure actuelle, l'AWSR ne dispose donc pas de données sur le nombre de contrôles totaux menés lors des moments à risque, notamment les nuits et les week-ends.

L'accord de coalition fédérale prévoit la mise en place d'une banque de données intégrée regroupant les contrôles d'alcoolémie à l'échelle nationale, ce qui permettrait d'avoir ces informations plus précises.

Depuis sa création, l'Agence wallonne pour la sécurité routière fait de cette problématique une priorité. Elle déploie chaque année plusieurs actions de sensibilisation à destination de différents publics. Des campagnes de sensibilisation multimédia sont menées chaque année, en particulier lors des périodes où une consommation d'alcool plus importante est observée, comme les fêtes de fin d'année ou la période estivale.

L'AWSR organise par ailleurs des distributions d'éthylotests à usage unique à l'occasion d'événements festifs tels que les festivals ou les marchés de Noël. En 2024, par exemple, 12 000 éthylotests ont été mis à disposition. Une campagne a encore été menée cet été par l'Agence wallonne de sécurité routière.

L'AWSR met également gratuitement à disposition des établissements festifs, des clubs sportifs et des autorités locales une trentaine de bornes éthylotests permettant aux usagers de vérifier eux-mêmes leur taux d'alcool. Des formations sur les risques liés à la conduite sous influence sont également proposées, notamment dans les entreprises.

Toutes ces actions visent à faire prendre conscience des risques, à faire de la conduite sous influence un comportement socialement inacceptable et à encourager les comportements responsables. Il convient toutefois de rappeler que le changement de comportement ne peut s'opérer du jour au lendemain. Il s'inscrit dans un processus de longue haleine qui repose sur la répétition de messages et l'ancrage progressif de nouvelles normes sociales.

Pour répondre en particulier à ce que Mme Roberty m'avait adressé comme sous-question, cette problématique fait en effet l'objet d'un suivi dans le cadre des États généraux de la sécurité routière en Wallonie. Un groupe de travail spécifique à la conduite sous influence a été mis en place. Il a pour mission de proposer des mesures concrètes visant à améliorer la lutte contre les comportements à risque. Les données disponibles en matière d'alcool au volant en Wallonie ont servi de base aux discussions menées. Les groupes de travail ayant pris fin, le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière s'attelle en ce moment à la rédaction du plan d'action qui sera présenté en novembre prochain, lors de l'événement de clôture des États généraux. La lutte contre la conduite sous influence – que ce soit alcool ou drogue – sera bien sûr l'un des éléments du futur plan d'action.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour tous ces éléments de réponse. On entend bien que c'est vraiment une priorité pour vous. D'ailleurs, je serai tout le temps sur votre dos avec cette thématique qui me tient vraiment à cœur.

J'apprécie toutes les campagnes de prévention, notamment auprès des jeunes, dans les festivals, et cetera, parce que je pense que c'est vraiment là que l'on installe les bonnes attitudes, les bonnes pratiques – ne pas boire quand on conduit. Ce qui m'a plus interpellée dans l'enquête de Vias, c'est le fait que les contrôles sont surtout positifs chez les 40-54 ans. Dès lors, il y a un travail à faire sur cette génération-là. Peut-être est-ce moins ancré dans les habitudes de se dire que l'on ne

boit pas quand on conduit ou que l'on ne conduit pas quand on boit.

Merci d'être vigilant là-dessus. Je veillerai au grain pour être sûre que cet objectif de zéro tué à l'horizon 2050, notamment à cause de l'alcool et de la drogue, soit réalisé. C'est vraiment une priorité.

Question orale
de M. Freddy Mockel
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le planning de la Vesdrienne entre Dolhain
et la frontière allemande via Eupen »

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 « le planning de la Vesdrienne entre Dolhain et la frontière allemande via Eupen ».

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Monsieur le Ministre, un des projets de mobilité douce les plus importants et probablement les plus impactants lancés sous la précédente législature est la Vesdrienne. La totalité des tronçons prévus devra relier Liège à la frontière allemande, en passant par Verviers et Eupen. Il aura non seulement un impact sur le *shift* modal, mais il améliorera aussi l'offre en mobilité douce ainsi que pour les loisirs et le tourisme. Lors de la session parlementaire passée, les questions, notamment de ma collègue Valérie Dejardin, ont porté sur le tronçon prévu entre Verviers et Dolhain. Même s'il semble qu'au-delà de Dolhain, la réalisation soit plus tardive, elle sera d'autant plus importante. Pour avoir une cyclostrade au maximum efficace, il faudra une cyclostrade qui passe via Eupen jusqu'à la frontière allemande, où elle pourrait rejoindre une cyclostrade déjà existante qui va depuis cette frontière jusqu'aux abords du centre-ville d'Aix-la-Chapelle.

Pourriez-vous me confirmer que vous avez maintenu dans les intentions, ou dans ce qui est prévu budgétairement, la totalité du projet Vesdrienne, et que celle-ci pourra bel et bien être réalisée jusqu'à la frontière allemande ? Quel est le calendrier et quelles sont les échéances prévues à ce jour pour le tronçon reliant Dolhain à Eupen – étude préalable, détermination du tracé et enquête publique, publication du cahier de charges et lancement du marché, durée estimée des travaux –, dans la mesure de ce qu'il est possible de dire à l'heure actuelle, bien évidemment ? Pourriez-vous m'apporter les mêmes précisions pour le tronçon qui ira d'Eupen à la frontière allemande, pour faire la jonction avec la piste cyclable allant jusqu'à Aix-la-Chapelle ?

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 mentionné dans la DPR, les modes actifs seront encouragés, notamment à travers l'amélioration et la création d'infrastructures sécurisées, de qualité, inclusives, et d'équipements connexes – stations vélo, passages piétons, bancs, et cetera – en concertation avec les acteurs locaux et en consultant les usagers. Ainsi, la finalisation d'une liaison cyclable structurante et sécurisée entre Liège et la frontière allemande est évidemment un projet important.

Comme vous l'avez mentionné dans votre question, le projet en cours de la Vesdrienne se concentre surtout entre Verviers et Dolhain-Limbourg. Ce tronçon de la Vesdrienne, avec celui situé entre Verviers et Pepinster, sont aujourd'hui les seuls budgétés via le Plan de relance de la Wallonie et le plan Infrastructures.

Pour la suite vers Eupen et l'Allemagne ainsi que vers Liège, je note que le financement du projet n'est, à ce stade, pas prévu par les différents plans d'investissement actuels et qui ont été validés par le précédent Gouvernement. Mon administration m'indique par ailleurs que la Vesdrienne a subi une inflation très importante de ses coûts de mise en œuvre, notamment suite aux contraintes environnementales qui ont entraîné des modifications de tracé, des oppositions de riverains et des surcoûts liés aux expropriations.

Dans le contexte budgétaire actuel de la Wallonie, nous ne pouvons plus nous permettre de dépenses exorbitantes et chaque euro investi dans l'infrastructure vélo doit être le plus efficace. Aussi, à l'avenir, les moyens devront être concentrés sur l'aménagement des tronçons de la Vesdrienne présentant le plus haut potentiel de report modal des déplacements au quotidien par le vélo.

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

M. Freddy Mockel (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je ne suis pas très rassuré par votre réponse. Il est normal qu'il y a trois ou quatre ans, lors de la programmation, l'on n'ait pas déjà programmé des moyens pour 2028, 2029, voire 2030, mais actuellement, j'avais au moins espéré entendre une volonté politique de réaliser ce projet jusqu'au bout.

Je crois avoir démontré aussi que l'efficacité de ce *shift* modal serait totale si l'on allait jusqu'à la frontière allemande. On aurait une route Charlemagne du vélo, ce qui ne serait pas négligeable.

J'ajouterais que les derniers tronçons sont beaucoup plus faciles, moins urbanisés. Il y a moyen de transformer ce qui a été commencé, j'espère qu'il y aura des progrès réalisés.

Je suivrai cela avec attention dans les mois et les années qui viennent. J'espère qu'aujourd'hui ce n'était pas un non-retour ou plutôt une indication de non-réalisation, mais je vous remercie déjà pour cette première réponse.

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les subventions aux acteurs associatifs en
matière de mobilité »

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 subventions aux acteurs associatifs en matière de mobilité ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, lors de la Commission, le 8 juillet 2025, je vous interrogeais à nouveau au sujet des subventions en faveur de la mobilité et de la sécurité routière.

Pour l'exercice 2025, vous m'avez indiqué que vous aviez approuvé quatre subventions et le Gouvernement, une, que six subventions étaient encore en attente de l'avis du ministre du Budget, quatre à l'analyse de vos services et trois en attente de l'avis de l'Inspection des finances. C'était la situation en début juillet 2025. Au-delà, vous annonciez la mise en œuvre de la simplification prévue par le Gouvernement pour le futur.

Nous sommes début septembre et des associations me sont revenues pour me faire part de leur grande inquiétude par rapport à ce dossier. Une inquiétude parfois même existentielle pour la pérennité et la survie à court terme de certaines de ces associations.

D'une part, certaines n'ont toujours pas reçu la notification de leur subvention pour l'année 2025, ou en tout cas au moment où je vous ai écrit cette question. J'imagine que l'analyse de vos services, l'avis de l'Inspection des finances ou l'accord du ministre du Budget vous sont revenus rapidement après le début du mois de juillet 2025.

L'absence de notification ou de liquidation conduit en tout cas à des difficultés qui peuvent être majeures pour certaines associations.

Pourriez-vous dès lors faire le point sur ces subventions 2025 ?

En termes de perspectives, aucune association ne semble encore avoir reçu de confirmation sur l'octroi ou

non d'une subvention en 2026, ni a fortiori quant au montant ou quant au caractère pluriannuel ou annuel, comme annoncé par la perspective du Gouvernement. Cela amène deux difficultés, quant au temps nécessaire aux associations pour élaborer leur plan de travail et quant aux délais pour exécuter les éventuels préavis requis au personnel en cas de diminution du montant ou d'arrêt de la subvention.

Dès lors, pouvez-vous faire le point sur les subventions pluriannuelles annoncées pour 2026, voire les années suivantes ?

Où en est l'élaboration du décret organisant ces subventions ? Un décret prend du temps, nous sommes déjà au mois de septembre. Quels sont les critères prévus ?

Qu'en est-il de la liste des associations qui bénéficieront des subventions pluriannuelles ainsi que de leur montant ? Quand celle-ci sera-t-elle validée ?

Pour les bénéficiaires qui ne seront pas repris dans la liste des subventions pluriannuelles, cela signifie-t-il un arrêt total de tout subventionnement ?

Enfin, les moyens d'action et de paiement prévus en 2025 seront-ils maintenus ? Je pense au budget, mais aussi aux allocations intervenues en cours d'année.

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 mentionné dans la DPR, le Gouvernement réduira la dépendance des associations aux financements facultatifs annuels fragilisant la dynamique de ces structures et leur capacité de rétention de leur personnel.

Le travail est en cours, mais, pour cette année 2025, comme je l'ai déjà exprimé dans cette Commission, j'ai souhaité reconduire les subventions en faveur de la mobilité et de la sécurité routière afin d'assurer la continuité des actions entreprises et de garantir les emplois au sein des associations et fédérations.

Je suis très attentif à ce que les arrêtés de subvention soient approuvés, conformément à l'accord de principe que j'ai donné à mon administration en mars de cette année. Je souhaite que les bénéficiaires soient financés et que les actions concrètes en faveur de la mobilité et de la sécurité routière soient réalisées.

En attendant que les mécanismes de subventionnement soient harmonisés et réformés, comme prévu dans la Déclaration de politique régionale, avec les subventions quinquennales, et afin de respecter l'avis de l'Inspection des finances, l'administration m'a informé qu'un certain nombre de subventions devaient faire l'objet d'une analyse juridique fouillée en lien avec

la réglementation européenne sur les aides d'État. Ce sont les avis reçus de l'Inspection des finances. Ces analyses permettent de faire la clarté sur la part des actions à caractère économique qui devraient faire l'objet, à l'avenir, d'une mise en concurrence, sur la part des actions qui pourraient être qualifiées comme services d'intérêt économique général – SIEG – car elles remplissent des missions d'intérêt général, et enfin, sur la part des actions qui peuvent être subventionnées. Bien que long, ce travail de clarification était nécessaire pour respecter la réglementation européenne sur les aides d'État et se conformer à l'avis de l'Inspection des finances.

Sur 18 subventions en faveur d'associations pour mener des actions en matière de mobilité ou de sécurité routière, je les ai toutes signées à ce jour, sauf cinq qui sont en attente de l'accord du ministre du Budget, la dernière étape dans la procédure.

En ce qui concerne 2026, conformément à la Déclaration de politique régionale, j'ai mandaté les administrations pour me proposer une liste de bénéficiaires et les montants associés en vue de pérenniser ces subventions pour les cinq prochaines années. La liste des associations qui bénéficieront de subventions pluriannuelles devrait prochainement être arrêtée par le Gouvernement et communiquée dans la foulée aux bénéficiaires concernés. Étant donné que toutes les activités ne justifient pas nécessairement un financement pluriannuel, il y aura bien un solde de crédits mobilisables qui seront réservés à des subventions facultatives annuelles en complément ou non des crédits dédiés aux subventions quinquennales.

En ce qui concerne le cadrage des subventions, le 10 avril 2025, le Gouvernement a approuvé la note d'orientation présentée par le ministre-président visant à mieux organiser les subventions facultatives en Région wallonne. Cette note clarifie notamment les conditions applicables aux subventions facultatives, pluriannuelles et annuelles, les objectifs poursuivis, le processus d'octroi, de contrôle et de liquidation des subventions octroyées. Avec cette réforme, Monsieur le Député, la Wallonie entend poser les bases d'un système de subventions plus juste, plus efficace, plus transparent et mieux adapté aux enjeux actuels.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie le ministre pour les éléments de réponse. J'ai pris bonne note des éléments d'assurance avec votre accord de principe pour l'année 2025. Cependant, c'est l'arrêté qui compte, évidemment. Sans arrêté, il n'y a pas de subventions, nonobstant votre accord de principe. Qu'un accord de principe soit donné en mars et qu'en septembre, on en soit toujours à se promener entre l'Inspection des finances, le ministre du Budget ou l'administration, il y a là une difficulté. Je n'ai pas entendu la Commission européenne lancer de grandes

investigations sur des aides d'État en cette matière. On est quand même sur des sommes extrêmement modestes. J'interrogerai le ministre du Budget par rapport aux subventions qui sont maintenant calées chez lui. On est parfois vraiment proche de la survie, de la mort donc, potentiellement, d'ASBL. Ce serait bien le comble pour un Gouvernement qui voulait simplifier : ah oui, ce sera une simplification d'arriver jusqu'à la mort. Mais ce ne serait évidemment pas l'objectif poursuivi – en tout cas, je l'imagine.

Pour ce qui est du futur, j'ai bien en tête qu'il y a une note d'orientation. Vous avez demandé à l'administration une liste d'associations qui proméritaient une subvention pluriannuelle pour l'année 2026 et les suivantes, mais je n'ai entendu parler ni de critères ni de décret. Sur quelle base tout cela va-t-il se décider ? Autant, depuis le début, je soutiens l'objectif de simplification, autant nous avons mis en exergue les risques qu'il y ait un arbitraire qui soit en fait pire que la situation d'aujourd'hui, si c'est finalement pour prendre sur un coin de table des décisions qui engagent plusieurs années. Il y a vraiment un impératif de transparence et de critères que le Gouvernement doit pouvoir respecter.

Question orale
de Mme Christie Morreale
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les difficultés persistantes dans
l'organisation de l'offre de transport autour de
Liège malgré les échanges constructifs avec
l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) »

Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les conséquences de la réorganisation du
réseau de bus autour du tram de Liège »

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 Morreale, sur « les difficultés persistantes dans l'organisation de l'offre de transport autour de Liège malgré les échanges constructifs avec l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) » ;
- Mme Cremasco, sur « les conséquences de la réorganisation du réseau de bus autour du tram de Liège ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

Mme Christie Morreale (PS). – Monsieur le Ministre, je viens vers vous, mais la question a évolué entre le moment où je vous l’ai déposée et les informations que j’ai reçues. Je voudrais dès lors attirer votre attention globalement sur la philosophie de ma question, qui porte sur la même chose, mais que je vais formuler différemment.

On voit que, depuis la mise en service du tram et la réorganisation des bus à Liège, on a des retours préoccupants des usagers et des autorités locales, pointant :

- des diminutions de fréquence sur certaines lignes, qui peuvent aller au-delà de 25 % ;
- des suppressions ponctuelles de plus en plus fréquentes ;
- une perte d’accessibilité pour un certain nombre d’usagers – des étudiants, des travailleurs dans les maisons de repos, dans le secteur de soins, dans l’HORECA, des ouvriers, et cetera – qui nous renvoient par dizaines leurs préoccupations, parfois avec des pertes d’emplois.

C’est vraiment très compliqué. Le bourgmestre de Liège a exprimé son inquiétude et nous avons discuté au niveau local en demandant un rapport circonstancié ligne par ligne. Le bourgmestre s’exprimera dans quelques jours, quand le rapport sera complet.

Cependant, on ne peut pas être sourd à l’exaspération qui traduit un problème dépassant la simple phase d’adaptation. Dans tout changement – et celui-là est colossal –, il est évident que des personnes y gagnent, de nouvelles lignes ou des fréquences ayant été améliorées, mais que d’autres sont totalement isolées.

J’ai eu l’occasion de rencontrer – vous aussi, peut-être, au sein de votre cabinet – une association qui s’appelle CoMBaLi, qui regroupe plus de 26 comités à l’échelle de l’agglomération de la métropole liégeoise. Un rapport de 52 pages vous a été remis, qui est extrêmement intéressant. Il a été réalisé avec Mme Masuy, une scientifique qui a fait un travail de très grande qualité, et met en exergue un point auquel on n’avait visiblement pas pensé précédemment au niveau de l’OTW : les usagers ne sont pas entendus suffisamment dans les politiques.

Par analogie, si l’on prend le secteur de la santé, dans le conseil d’administration d’un hôpital, souvent, on a un comité des usagers, auquel on demande des avis d’initiative qui permettent d’avoir une meilleure réponse aux demandes, tout en sachant que les décisions politiques doivent être prises à la fois par vous qui donnez les moyens et imprimez la ligne politique, par l’AOT et par l’OTW. C’est le premier élément.

Le deuxième, c’est que les autorités relaient des différences dans les calculs qui sont difficilement comprises, c’est-à-dire qu’il semble – mais ce sera probablement étayé par la suite – que le calcul de

l’OTW s’est basé sur des horaires pratiques et non théoriques.

L’OTW peut-il s’engager à examiner sans attendre les problèmes critiques signalés, et ne pas s’en tenir au calendrier qui avait été prévu au début, de 18 à 36 mois ? J’en appelle à ce que vous puissiez donner une injonction dans le sens d’une adaptation beaucoup plus rapide, afin de voir quelle marge de manœuvre existe pour améliorer rapidement la fréquence et corriger les dysfonctionnements, sans entrer dans une logique de simple transfert de moyens, soit à l’échelle d’un quartier, d’une ville ou d’une agglomération, soit en dehors de l’agglomération ; cela circule de plus en plus.

Comment l’OTW et le Gouvernement entendent-ils porter la nécessité d’un refinancement adapté au poids réel, puisque 45 % des voyages se font dans l’agglomération liégeoise pour seulement 35 % du financement ?

Avez-vous des retours de terrain consolidés sur ces réalités pour améliorer la situation puisque, de ce qui me revient de toutes parts, elle est problématique ?

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – D’où sortez-vous les 45 % et les 35 % ?

Mme Christie Morreale (PS). – Je les sors d’informations qui m’ont été transmises par plusieurs spécialistes en mobilité et de membres...

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Alors, 45 % des voyages pour seulement 35 % du financement, c’est-à-dire qu’à Liège, nous avons des usagers qui sont beaucoup plus nombreux qu’ailleurs en Wallonie. Quelque part, le financement en fonction du nombre de voyageurs est différent. Si l’on devait faire une comparaison à l’échelle...

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Vous pouvez prendre le micro si vous voulez.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C’est juste pour comprendre l’échelle que vous visez. Est-ce Liège-Ville, Liège-Métropole, Liège-Arrondissement ou Liège-Province ?

Mme Christie Morreale (PS). – Ce que je peux faire pour être précise dans ma réponse – parce que quand je donne des chiffres, j’aime bien que ce soit complet – c’est vous transmettre le rapport dont j’ai eu connaissance sur les informations précises de différences et de déséquilibre entre les moyens qui sont consacrés par rapport au nombre d’usagers qui sont concentrés dans la métropole liégeoise.

Par ailleurs, il semble que les efforts et le réaménagement du bus et des changements qui ont été faits dans la métropole et sur la ville de Liège font que, aujourd'hui, des gens ne savent plus circuler dans Liège. Ils ne savent plus aller à leur travail et en dehors de Liège, prenez Flémalle, Seraing, et cetera – tout aux alentours –, des gens n'arrivent plus à rentrer dans la ville pour aller à l'école, pour suivre leurs cours, pour travailler. Or, il faut impérativement que les choses fonctionnent et on ne peut pas se permettre d'attendre 18 à 36 mois.

M. le Président. – On a explosé les compteurs !

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Sur le coup, je crois que je vais être plus concise. Je pense que je reviendrai sur le calcul en question de l'investissement sur Liège.

Monsieur le Ministre, le prorata par rapport au nombre de voyageurs est effectivement très favorable à Liège, puisque c'est un réseau de transport en commun qui est fort utilisé. Je vous vois opiner du chef, Monsieur le Ministre. C'est quand même important d'admettre que les investissements sur Liège Métropole sont très rentables en termes de circulation et de gens transportés. Maintenant, vous en direz certainement plus.

J'en reviens à ma question jointe qui est directement liée à cela.

Il y a quatre mois que le tram circule à Liège. Il a entraîné, je ne vous apprend rien, une refonte du réseau de bus TEC. Cette organisation sur laquelle j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger est loin de faire l'unanimité. Donc, je me fais le relais aussi de tous ces gens, Monsieur le Ministre, qui perdent une heure pour aller travailler le matin. C'est particulièrement compliqué tôt en matinée et tard le soir. Néanmoins, je vais essayer de vous donner quelques pistes vraiment très concrètes pour vous montrer à quel point c'est dommageable.

Ces difficultés sont telles que 27 acteurs de la mobilité liégeoise – je pense que vous les avez rencontrés, ou en tout cas vous les connaissez – se sont constitués en un collectif qui s'appelle CoMBaLi, le Collectif pour la mobilité du bassin liégeois.

Ils se mobilisent notamment à travers une pétition – je m'en réjouis, car risque d'en débattre, ici au Parlement puisque la pétition est déposée sur le site du Parlement –, et une enquête également qu'ils mènent auprès de 3 000 usagers pour essayer – ils font une part du boulot qui est non négligeable – de nous relayer des résultats et des demandes en mobilité des usagers.

On voit très fort que se distingue une demande pour le matin et pour le soir, une meilleure fiabilité en règle générale et lisibilité des horaires et une concertation réelle avec les citoyens avant toute modification de l'offre.

Par rapport à cela, Monsieur le Ministre de la Mobilité, il faut vraiment tirer la sonnette d'alarme. Les citoyens ne se sentent pas écoutés dans leur demande de mobilité. Il faut que vous nous donniez des pistes de réponse.

Je voulais évoquer avec vous des demandes très précises.

Premièrement, rétablir les fréquences et les amplitudes pour les lignes impactées, en particulier pour les heures du matin et du soir.

Deuxièmement, rétablir une connexion aux quartiers se trouvant exclus de la ligne qui les reliait à Liège depuis des années. Je sais que vous connaissez un peu le terrain, mais vous n'êtes pas Liégeois et peut-être que cela vous échappe. C'est votre plus grand défaut de ne pas venir de l'agglomération liégeoise. Personne n'est parfait. J'ai de la chance, je suis née Liégeoise ! Concernant la périphérie, vous vous en doutez – plus sérieusement, Monsieur le Ministre – toutes ces lignes de bus qui au départ amenaient les citoyennes et les citoyens, par exemple de Flémalle directement au centre, ceux-ci se sont évidemment rabattus sur les bouts de ligne du tram. Ce qui fait que non seulement leur trajet augmente, mais en plus il est beaucoup plus lent et il contient une rupture de charge. Là, il y a une demande de rétablir une connexion directe au centre-ville et à Liège.

Troisièmement, aligner les horaires des bus 2 et des bus 3 sur les horaires universitaires et non scolaires. Cela, je trouve que c'est aussi très pragmatique. On peut donner une réponse plus rapidement qu'en 18 mois.

Quatrièmement, rendre accessible sur papier les horaires des lignes de bus dans les points TEC. C'est jouable.

Cinquièmement, la réduction drastique des parcours à vide. Cela, Monsieur le Ministre, écoutez-le, parce que je trouve que c'est une demande citoyenne particulièrement intéressante et qui peut être très rentable. Donc, il y a les rentrées au dépôt qui sont des rentrées à vide, et ils souhaiteraient que ces parcours soient exploités. Ce n'est pas le cas. Pourquoi ? Notamment, très précisément, du Standard au dépôt de Jemeppe ou de la République française au pont du Longdoz pour les bus qui remontent vers Robermont. Il y a donc des parcours qui existent et ils sont à vide. Pourquoi ne pas prendre des usagers des transports en commun dedans ?

Ce sont toutes des demandes des usagers. Je voulais vraiment vous relayer ces demandes très précises pour

que l'on puisse aller plus vite. Vous comprenez le désarroi sur le terrain des gens qui se disent « mais enfin, ce n'est quand même pas si compliqué que cela ». En effet, eux-mêmes dégagent des solutions, eux-mêmes font des enquêtes, ils proposent des pistes et ils ont envie de savoir – et je m'en fais le relais – : pourquoi ne sont-elles pas appliquées ? Ce qui me semble juste.

Par contre, de son côté, le TEC annonce avoir cartographié les zones critiques et affirme avoir déjà mis en œuvre de premières mesures correctives dès le 25 août. Je me rappelle être venue vous dire : il faut que cela aille plus vite qu'à la rentrée. Donc là, si c'est dès le 25 août, je m'en réjouis.

Une deuxième vague de modifications actuellement discutée avec l'AOT vise notamment les communes de Flémalle, Saint-Nicolas, Angleur, Renory et Ougrée. Avez-vous pris connaissance, Monsieur le Ministre, de ces revendications du collectif CoMBaLi ? Les revendications précises que j'ai ajoutées aujourd'hui n'étaient pas dans ma question écrite, mais en avez-vous pris connaissance ? Quelles suites y avez-vous données ? Quelles ont été les premières mesures correctives apportées par le TEC ? Celles que vous annoncez le 25 août ont-elles bien eu lieu ? Ont-elles donné satisfaction ? C'est hyper important d'avoir un feedback parce que comme je vous l'ai dit, le dialogue est visiblement rompu entre le citoyen et le Gouvernement wallon, en tout cas, la responsabilité régionale en matière de mobilité.

Vous m'annoncez, le 13 mai dernier, la méthode d'évaluation en trois étapes, comme je l'avais dit. La rentrée scolaire, visiblement cela a été avancé et si c'est le cas, j'espère que cela a donné satisfaction. Concernant les durées de 18 mois et de 36 mois au vu des propositions que CoMBaLi vous fait, je pense que cela peut aller plus vite. Cette méthode va-t-elle être revue ? Si oui, comment ? Sinon, pourquoi ? Les mesures ont l'air « simples ». Rien n'est simple, la vie n'est jamais simple, mais en tout cas « plus simples » à prendre qu'en 36 mois. Je vous remercie d'avance pour vos éléments de réponse.

M. le Président. – Je rappelle que, pour une question groupée, c'est une durée de trois minutes par intervenant.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – J'ai profité de votre flexibilité vis-à-vis de ma collègue.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames les Députées, merci pour vos questions. Cela vaut peut-être la peine que l'on prenne un peu plus de temps, si le président l'accepte, pour rentrer dans ce dossier, car il est important.

Je rappelle que l'OTW est une entreprise publique autonome qui est dotée d'un conseil d'administration, lequel est aussi un endroit où les relais des citoyens peuvent se faire par rapport à des éléments de gestion. Il n'empêche qu'ici je ne vous dénie aucun droit à me poser des questions ; je les trouve même fort légitimes.

J'avais expliqué que des changements devaient être implémentés dès le 25 août. Je vais commencer par la partie la plus technique des réponses, en tout cas la plus factuelle. Plusieurs modifications ont été apportées : la modification du lien entre Liers et le centre de Liège a entraîné des surcharges sur la ligne 73, à hauteur de Rocourt, notamment aux heures scolaires. Pour répondre à cette situation, deux renforts ont été ajoutés à l'horaire de la ligne 73 le matin et l'après-midi afin de garantir une capacité suffisante.

Faisant suite à une demande des autorités communales et des habitants du quartier de Chèvremont à Chaudfontaine, une solution a été recherchée pour restaurer une offre de bus dans le quartier. L'adaptation de quelques voyages de la ligne 17 va permettre aux étudiants du quartier de rejoindre plus facilement le pôle scolaire de Chênée, sans devoir traverser la N621, qui est une route dangereuse.

Concernant le plateau des Trixhes à Flémalle, en concertation avec les autorités communales, une solution a été trouvée tenant compte des attentes exprimées par la commune et le collectif citoyen. La ligne 10 assurera une desserte partagée entre Les Chauffoux et le plateau des Trixhes, rétablissant ainsi le lien entre le centre de Flémalle et le pôle tram. La ligne 46 est maintenue pour garantir les connexions vers l'hôpital du Bois de l'Abbaye et le pôle scolaire de Beauséjour, avec une offre ajustée selon les périodes, dans le respect des contraintes opérationnelles.

D'autres modifications sont prévues à court terme pour cet automne, parmi lesquelles je peux citer, de ce que me donne comme informations l'OTW :

- pour améliorer la desserte des quartiers d'Angleur et d'Ougrée, le projet prévoit le prolongement de la ligne 58 jusqu'au pôle de Sclessin, facilitant les correspondances vers le tram en direction du cœur de Liège et les bus vers Seraing. En complément, des renforts en heures de pointe vers les Guillemins ont été ajoutés afin d'améliorer la fréquence sans saturer l'axe principal ;
- il y a également un projet qui prévoit une adaptation de l'itinéraire de la ligne 56, afin de rétablir le lien direct avec le centre-ville de Liège et le quartier Van Belle à Tilleur. La desserte locale sera ainsi améliorée avec un voyage sur deux sur la ligne 56 ayant son terminus à Tilleur, tandis que la ligne 48 continuera de permettre aux habitants de rejoindre Jemeppe, Montegnée et Rocourt ;

- afin de mieux répondre aux besoins des travailleurs du zoning des Hauts-Sarts, le projet prévoit une adaptation du premier départ du tram depuis Sclessin. Celui-ci desservira Coronmeuse avant de se rendre à Expo, permettant ainsi la correspondance avec la ligne 76. Il est également prévu de décaler le début de la pointe de l'après-midi afin de mieux absorber les flux d'étudiants sur l'axe pont d'Avroy.

Ce sont les mesures qui aujourd'hui font l'objet de décisions. Je pense qu'il faut assumer que la *business unit* du TEC Liège-Verviers répond à une série d'éléments, implémente une série de changements. J'entends bien que ces éléments sont des avancées, mais qu'il reste encore de nombreuses doléances.

Le 22 août le collectif CoMBaLi a contacté mon cabinet, qui l'a reçu. On a pu dresser un bilan des diverses difficultés rencontrées. À la suite de cet échange, le collectif a remis la semaine passée un complément d'information et d'éléments de solution. J'ai eu un contact sur cette base ce week-end avec le directeur général du TEC, et je lui ai demandé de fixer rapidement une réunion de travail avec les représentants de ce collectif, en présence de l'AOT.

Aujourd'hui – je fais une petite parenthèse –, la définition des rôles de l'AOT et du TEC pose question et nécessite des ajustements. À mes yeux, l'AOT doit être celle qui fixe les objectifs, qui quantifie globalement les éléments et qui s'assure que les choses se passent bien, mais l'AOT n'est pas celle qui doit déterminer quelles lignes sont mises en œuvre. Là, c'est la responsabilité opérationnelle du TEC, singulièrement avec la connaissance du terrain, et au niveau des *business units*. Cela veut dire qu'il faudra changer certains éléments dans le décret wallon et dans le futur contrat de service public. J'y reviendrai.

En ce qui concerne, hic et nunc, la situation à Liège, j'ai demandé à la Direction générale que cette réunion soit programmée rapidement afin d'établir un dialogue qui est constructif à mes yeux. En tout cas dans le chef de CoMBaLi, puisqu'ils viennent avec des propositions, de ce que j'ai vu des rapports que j'ai reçus et du complément de rapports relativement étayés et structurés. Je me félicite de ce travail associatif et citoyen.

L'objectif est bien d'apporter des améliorations rapides, mais également, dans un certain nombre de cas, de pouvoir expliquer certains choix opérés et les marges d'adaptation possibles au regard des différentes contraintes puisqu'il y a des contraintes de gestion de l'ensemble du réseau de transport.

J'avais indiqué lors des précédentes questions qu'il y a un processus global d'évaluation avec deux étapes à 18 et 36 mois. Ce processus est toujours en cours, mais il n'empêche pas que l'on accélère un dialogue, par

rapport aux points focaux qui ont été identifiés, et que si des solutions plus rapides peuvent être mises en œuvre, elles le soient. C'est ma demande claire à l'attention de l'OTW.

Bien sûr, tout cela nécessite un processus d'évaluation au fil de l'eau qui est assuré. Ce processus – j'ai annoncé quelques modifications et quelques changements – est bien en cours, mais j'entends bien et je perçois bien la réalité de terrain. D'où ma demande claire à la Direction générale de l'OTW d'accélérer et d'ouvrir un dialogue avec CoMBaLi, qui est venu vers moi.

Parallèlement à cela, et de façon plus large, je travaille à un nouveau contrat de service public avec une vraie trajectoire budgétaire. Je regrette que cette responsabilité n'ait pas été prise par le précédent Gouvernement qui a doté l'OTW d'un beau contrat de gestion, assorti d'une simple trajectoire budgétaire indicative. Le résultat de tout cela est que le financement 2024 de l'OTW avait été bricolé. Je l'ai découvert au conclave budgétaire l'année passée. Je regrette cette situation, mais je ne vais pas épiloguer.

Par contre, pour revenir aux contrats des services publics, tout cela nécessite un cadre budgétaire clair et responsabilisant qui tienne compte des réalités, des capacités de financement régionales et de la recherche d'amélioration de l'efficacité du service public. C'est ce à quoi nous travaillons au niveau du Gouvernement, dans le cadre de l'élaboration du futur contrat de service public.

Madame Morreale, je partage pleinement votre suggestion concernant la nécessité d'ajouter un chapitre supplémentaire dans le contrat de service public qui concerne la relation avec les usagers et le dialogue avec les usagers. Il est nécessaire à la fois de réorganiser ou de préciser le rôle de l'AOT, d'assurer la pleine responsabilité de l'opérateur de transport, le TEC, dans le choix de ses lignes, de ses aménagements et des éléments qu'il souhaite mettre en place, mais aussi en dialogue avec les usagers finaux.

Je l'ai fait en matière d'aménagement du territoire. La première demande que j'ai faite au TLPE, c'est de mettre en place un dialogue structuré avec les clients du service public. Pour la procédure de dématérialisation et de simplification, nous devons faire la même chose dans le cadre de l'offre de transport public et je compte bien faire inscrire cet élément dans un chapitre spécifique du contrat de service public.

Enfin, sur la question des moyens budgétaires, les chiffres que vous avez donnés, Madame Morreale, me semble-t-il, collent avec la réalité provinciale. On parle bien de la province et non pas de la métropole liégeoise. Aujourd'hui, la réalité est qu'historiquement, les *business units* de l'OTW, qui sont les anciens « TEC » des cinq sociétés de TEC, ont une réalité de financement

de moyen qui est fort différente. Quand on regarde le nombre de kilomètres par habitant sur l'ensemble du territoire wallon, force est de constater que, par zone, il y a de très fortes divergences et différences. L'agglomération liégeoise et la ville de Liège sont particulièrement fournies. Elles sont dans le top des localités bénéficiant de transports en commun.

Il y a d'autres régions de Wallonie qui bénéficient proportionnellement d'un nombre de kilomètres bus nettement plus faible. Quand on compare le nombre d'utilisateurs, on peut aussi se dire : est-ce que c'est la poule ou l'œuf ? Parce qu'il y a plus d'offres et que ces offres atteignent un certain seuil de crédibilité, les gens prennent-ils plus le bus ?

Je voudrais juste dire qu'il faut raison garder dans la question des chiffres. Bien sûr, les pôles urbains doivent avoir davantage d'offres que les autres parties du territoire, parce qu'il y a une utilisation plus dense ou parce qu'il y a une fonction de centralité, c'est certain. Cependant, tous les territoires ne sont pas sur un pied d'égalité en Wallonie, même si l'on compare les villes et les campagnes ou les villes moyennes. Ainsi, d'une façon ou d'une autre, il y a des endroits où une question de rééquilibrage va se poser.

C'est un élément de contextualisation, mais on ne va pas refaire le débat sur les chiffres. À l'occasion d'une question parlementaire, qu'elle soit orale ou écrite, je pourrais vous répondre avec des données précises sur ces éléments, à l'échelle des *business units* ou à l'échelle d'agglomération.

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

Mme Christie Morreale (PS). – Monsieur le Ministre, merci pour cet échange constructif.

Le premier élément porte sur l'OTW et l'AOT. Je ne vais pas pouvoir épuiser le sujet en 10 secondes, mais on a l'impression que vous voulez récupérer toute la stratégie au niveau de l'AOT et que cela génère de la frustration – politiquement parlant, c'est en tout cas ce que j'entends beaucoup –, à savoir que l'OTW se sent alors fort impuissant, les administrateurs considérant que ce sont des exécutants et que du coup ils n'ont plus rien à discuter en termes de stratégie, ce qui change par rapport à ce qui existait précédemment.

Je serai intéressée de voir quel est le programme que vous allez présenter sur l'évolution du secteur, mais je n'y arriverai pas en 10 secondes.

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. – On estime aujourd'hui – c'est la situation dont j'ai hérité – que l'AOT va trop loin dans le détail. Ainsi, je souhaite que l'AOT se limite aux grandes lignes et

que l'opérateur ait davantage d'autonomie, mais aussi davantage de responsabilités sur l'organisation de ces lignes.

Mme Christie Morreale (PS). – Merci pour la précision.

Deuxièmement, sur CoMBaLi et le fait que les usagers le soient indépendamment de la question liégeoise, je trouve que c'est structurellement intéressant. Je vous remercie d'avoir saisi la balle au bond et de partager cet avis. Cela me rassure et je trouve cela positif.

Pour ce qui concerne les mesures correctrices rapides, je vais évidemment en prendre connaissance et l'on va regarder aussi, en lien avec la méthodologie appliquée, pour que l'on puisse comprendre la différence entre les horaires théoriques, avec le nombre de bus qui passent et l'aménagement qui a été pris, ainsi que la réalité à laquelle sont confrontés aujourd'hui les usagers.

Le troisième élément, c'est qu'il y a quelques années, quand vous étiez sur les bancs du Parlement, vous disiez : « on a besoin de financements stables, suffisants, d'enveloppes budgétaires claires, avec des engagements précis parce qu'il n'y a pas suffisamment de montants pour les bus ». Vous qui êtes à la veille d'une préparation de conclave, je sais que les choses sont difficiles, mais je vous souhaite le meilleur pour rentrer avec les budgets à la hauteur des engagements auxquels nous devons faire face pour les Wallons afin de valoriser le transport en commun.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour cet échange constructif. Je vous remercie de les avoir reçus et de donner une réponse ministérielle, en disant que l'on va faire ces adaptations, ou du moins que vous allez peser de tout votre poids de ministre pour que ce soit fait le plus rapidement possible. Je vous y encourage vraiment et vous soutiens dans cette action. Il est important que les citoyens sachent que des demandes peuvent être résolues le plus vite possible.

Je vous remercie aussi par rapport à la concertation citoyenne à intégrer dans le contrat de service public. Vous avez aussi tout mon soutien. Évidemment, on fait une politique avec les gens et pas contre. Merci pour cette réponse.

Par contre, au niveau du financement du réseau, j'ai un petit doute. Vous me regardiez d'ailleurs avec un sourire presque malicieux. Le nombre de kilomètres en métropole liégeoise, voire en province de Liège, et le financement qui y correspond sont très certainement importants. Par contre, ce transport en commun est très fréquenté. Vous dites que c'est peut-être un peu la poule et l'œuf.

Ainsi, j'ai envie de vous dire qu'il faut gonfler l'offre partout. Meilleure l'offre est et plus on utilise le transport en commun, plus le pouvoir public fait des économies sur tout le reste. Vous savez que plus il y a de transports en commun, plus on fait de l'économie sur tous les autres transports, et plus on agit sur l'environnement et sur les dérèglements climatiques notamment.

Je vous encourage à le faire. Vous êtes en train de dire que le modèle liégeois est un modèle étoffé qui peut certainement être meilleur, mais qui fonctionne bien.

Renforcer ailleurs, parce qu'il y a des rivalités stériles qui disent que Liège a trop, alors que Liège utilise visiblement très bien.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Ce n'est pas ce que vous dites, mais c'est pour cela que je force un peu la discussion, pour être sûre que vous ne dites pas cela, et qu'il faut étoffer l'offre. J'ai envie de conclure là-dessus. Plus l'offre de transport en commun sera efficace et efficiente, plus la Wallonie ira vers une voie durable.

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 suis volubile aujourd'hui. Il ne suffit pas d'augmenter l'offre. L'offre a été augmentée fortement dans les années antérieures, et la fréquentation n'a malheureusement pas suivi. Ce qu'il faut, c'est augmenter l'offre au bon endroit. Là où il n'y a pas de personnes suffisantes qui montent dans le bus, il faut trouver une autre solution de mobilité. Il y a des transports à la demande, des lignes de covoiturage. C'est là-dessus qu'il faut construire.

Faire passer des bus dans tous les villages, dans tous les quartiers de Wallonie, c'est dans un monde idéal. Dans la réalité, il y a une contrainte budgétaire. On doit utiliser le bon calibrage du service public de transport ou de l'offre de transport et des besoins de transport par rapport à la réalité des attentes et des besoins, avec un contexte budgétaire qui est là et qui doit nous imposer à faire les meilleurs choix. Cela s'appelle l'efficacité, et c'est ce à quoi je travaille.

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

Mme Christie Morreale (PS). – Monsieur le Ministre, vous avez dit, quand vous étiez député, il n'y a pas si longtemps que cela : « Depuis plusieurs années, nous constatons que les moyens alloués au TEC ne permettent pas de répondre efficacement à la demande croissante de mobilité durable en Wallonie, mais la quasi-gratuité – là, c'est notre œuvre – fait face à des financements insuffisants, instables. Cette situation risque de compromettre le développement du service

public qualité. Les rapports TEC montrent une stagnation, voire une légère baisse de la fréquentation depuis 2023, ce qui s'explique en partie par le manque d'investissements structurels dans le réseau, tant en matériel que dans l'entretien des infrastructures. Pour la pérennité du service, un nouveau contrat de service public est indispensable, avec une enveloppe budgétaire claire et des engagements précis. Nous devons prendre en compte – c'est là que cela devient intéressant – les évolutions sociales et environnementales qui imposent une mobilité accessible, régulière, sûre et efficiente. Cela passe par une augmentation significative et durable des moyens alloués aux TEC pour garantir la maintenance, la modernisation et l'extension des lignes, notamment dans les zones rurales souvent délaissées ».

Les choix que vous ferez seront lus à la hauteur des engagements que vous teniez il n'y a pas si longtemps.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Il faut tout lire. Tous les mots.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Cela pourrait être dans la bouche de quasi chacun d'entre nous. Dire qu'il faut étoffer le service de transport en commun et le rendre plus efficace et efficient en Wallonie, j'espère qu'il n'y a aucun des parlementaires ni des membres du Gouvernement qui dira l'inverse. Le tout, c'est d'y arriver.

C'est là où il faut vraiment rassembler les énergies. Il y a deux points. C'est une question d'aménagement du territoire. Plus on s'étale, plus c'est difficile. Je fais un raccourci assez simpliste, peut-être un peu caricatural, pourtant c'est cela. Il n'y a rien à faire, on ne pourra pas faire passer un bus ni un train devant chaque maison. Dès lors, il faut réduire l'étalement urbain. J'espère que vos décisions, vous qui êtes aussi ministre de l'Aménagement du territoire, seront cohérentes par rapport à cela.

Il y a un deuxième paramètre. On voit qu'il faut que cela change en Wallonie : il faut partir de la demande des usagers. Trop souvent, on part de l'infrastructure existante. Modifier l'infrastructure existante et dire qu'il y a telle ligne, qu'il y a cela qui se passe, et cetera, on ne peut y arriver que si l'on a une étape préalable de demande en mobilité du citoyen.

Quelles sont les demandes ? De quoi ont-ils besoin ? Quels trajets veulent-ils réaliser à quelle heure ? On répond à cette demande le plus efficacement possible.

Ce sont deux éléments qui sont vraiment déterminants dans la construction du réseau. Je n'hésiterai pas à revenir vers vous pour voir si cela évolue dans ce sens-là.

M. le Président. – Je vous ai promis, il y a une bonne demi-heure, une pause de cinq minutes.

Nous allons faire une pause de 12 minutes afin de reprendre nos travaux à 20 heures, d'autant plus que, à mon avis, nous en avons encore pour deux bonnes heures vu le nombre de questions restantes.

Les services du greffe me font savoir que des sandwiches sont disponibles en salle archéologique pour les collaborateurs et au salon des parlementaires pour les parlementaires.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 19 heures 49 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 20 heures 4 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

Question orale

de **M. Vincent Crampont**

à **M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,**
sur « la difficulté pour équiper la Wallonie en bornes de rechargement pour voitures électriques »

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 difficulté pour équiper la Wallonie en bornes de rechargement pour voitures électriques ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, le 21 août dernier, la presse titrait : « Bornes publiques : le fossé se creuse entre Flandre et Wallonie ». On pouvait également lire les chiffres relayés par la Fédération belge pour la mobilité sans émissions polluantes. La Wallonie accuse un retard préoccupant : à peine 3 372 bornes de recharge sont recensées sur notre territoire, contre plus de 22 500 bornes en Flandre. À Bruxelles, la densité atteint même le double de celle observée en Wallonie.

Monsieur le Ministre, soyons objectifs. Ce constat ne date pas d'hier. Il découle en partie de l'échec de

votre prédécesseur à faire approuver son mécanisme de subvention. Vous avez donc hérité d'un retard structurel.

Vous avez annoncé une nouvelle stratégie : un marché de concession pour 1 800 bornes communales, un cadastre des installations existantes, une cartographie du domaine régional et un dialogue avec les GRD.

Pouvez-vous dresser un état d'avancement précis du marché de concession communal annoncé en mai dernier ? Les ADT ont-elles validé les cahiers des charges ? Les communes ont-elles été contactées ?

Le cadastre annoncé des points de recharge publics a-t-il été mis en œuvre ? Comment y intégrer les stations de recharge privées, comme celles qui existent le long de l'E420 à Couvin ?

Qu'en est-il du plan d'action de la SOFICO pour les aires autoroutières ?

La Wallonie est-elle en mesure de respecter les échéances européennes fixées par le règlement AFIR ?

Le SPW Mobilité a-t-il conclu son étude de faisabilité pour les infrastructures situées sur le domaine régional ? Des appels d'offres sont-ils imminents ?

Enfin, des actions concrètes ont-elles été entreprises pour renforcer la coopération transfrontalière avec les pays voisins, comme le demande le règlement européen ?

Le développement de la voiture électrique impose un réseau de recharge lisible et équitable sur tout le territoire wallon. Il ne s'agit pas uniquement de rattraper des chiffres, c'est une question d'attractivité socioéconomique et touristique pour notre 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, le Gouvernement, dans sa DPR, s'est engagé à travailler à la densification du réseau des bornes de recharge, et il s'y emploie. Comme vous le soulignez, Monsieur Crampont, il y a un retard structurel en Wallonie auquel il convient aujourd'hui d'y remédier. C'est aussi le constat auquel la Cour des comptes arrive dans son état des lieux de la politique en matière de déploiement des bornes de recharge menée en Wallonie sous la législature 2019-2024. Ce constat est loin de m'étonner. Je n'ai cessé, comme parlementaire, d'interroger le précédent ministre de la Mobilité, qui était aussi celui de l'Énergie, sur l'absence d'avancées dans les promesses de bornes de recharge portées par l'autorité régionale.

Dès mon entrée en fonction, j'ai annoncé la mise en place de plusieurs actions. D'abord, l'inventaire des bornes sur le territoire wallon. À cet effet, un marché

public de fourniture de données a été lancé à ma demande. Il a été attribué et officiellement démarré le 1^{er} septembre. Je puis donc vous dire – mais vous l’aurez sans doute lu dans la presse – qu’il y a, en date de début septembre, 14 847 points de charge publics et semi-publics sur le territoire wallon. C’est un peu plus que ce qui était mentionné dans la presse.

Les données relatives à la répartition entre bornes publiques et semi-publiques – situées dans les grandes surfaces ou les chaînes hôtelières – n’ont pas encore été analysées. Cette analyse sera finalisée prochainement. Conformément aux modalités du marché, les données seront actualisées tous les quatre mois afin d’en garantir la fiabilité et la mise à jour régulière. On aura enfin un compteur.

Enfin, en ce qui concerne la cartographie, elle est en cours d’élaboration. Elle sera rendue accessible prochainement tant aux utilisateurs qu’aux opérateurs économiques du secteur. Elles seront sur les data de la Région wallonne et pourront être téléchargées par des particuliers ou par des entreprises qui seraient intéressées de voir où il est bon d’installer des équipements.

Une seconde action concerne le déploiement des bornes sur le domaine communal. J’ai souhaité réorienter ce projet en m’inspirant de ce qui s’est fait pendant la précédente législature en Flandre, à savoir travailler par concessions. Le marché de concession pour le déploiement de bornes lentes, ou semi-rapides, sur domaine communal a été lancé à l’échelle régionale – un seul lot – début juillet par IDETA pour le compte de l’ensemble des agences de développement territorial, avec un marché transversal auquel la Région wallonne a apporté sa coopération. Toutes les communes ont normalement été recontactées par leur ADT. L’ouverture des offres est attendue pour mi-octobre.

Pour rappel, ce marché devrait permettre l’installation de 3 400 points de charge supplémentaires. Il permettra d’assurer un réel maillage du territoire puisque l’objectif de ce marché est bien d’équiper les endroits où il y a un peu de moins de monde et où c’est un peu moins intéressant pour les acteurs privés qui s’installent sur tout le territoire. C’est une façon de s’assurer que le maillage soit complet et que chacun, où qu’il vive, travaille ou fasse du tourisme ait de quoi recharger sa voiture, même si cela prend la nuit.

Sur le domaine régional, le SPW MI a pu identifier, pour une première opération, cinq aires de co-voiturage sur lesquelles une procédure de marché de concession devrait être lancée avant la fin de l’année pour y installer principalement des bornes semi-rapides ou rapides.

Je vais encore aborder le réseau structurant géré par la SOFICO. Madame Nikolic, vous ne me l’avez pas posée, mais j’en viens à votre question relative à la

mutation des stations-services en stations multiénergies, aux obstacles persistants et à l’évolution des contrats de concession.

La situation actuelle démontre une puissance installée de 14 510 kilowattheures répartie sur les 13 aires autoroutières. Ce n’est pas suffisant, j’en conviens.

En vue d’atteindre les différents jalons imposés par le règlement européen AFIR, dans un contexte concurrentiel – induisant une certaine confidentialité –, la SOFICO entreprend des démarches auprès des gestionnaires de réseau de distribution et du gestionnaire de réseau de transport afin de dégager des solutions pérennes, visant à combler, dans les meilleurs délais, les difficultés avérées de la faiblesse des puissances disponibles le long du réseau autoroutier belge et wallon. Il s’en dégage aujourd’hui qu’il est compliqué de réaliser pleinement AFIR à court terme, au vu des puissances résiduelles disponibles. Il est évident que les travaux d’extension et de renforcement du réseau seront onéreux, en plus d’une temporalité pouvant s’étendre sur plusieurs années, en fonction des plans quinquennaux d’investissements du GRT, Elia, et des GRD.

Sur base d’un réseau de distribution existant, qui dans le futur doit être capable de mettre à disposition une puissance en corrélation avec les différents besoins d’électrification, dont ceux de la recharge des poids lourds, les discussions avec Elia et les GRD visent à identifier la faisabilité de raccordement pour des puissances importantes, ainsi que les délais dans lesquels ces renforcements pourraient être réalisés. On peut installer des bornes rapides ou très rapides à haute puissance, mais s’il n’y a pas les tuyaux d’Elia, d’ORES, de Resa ou des autres, cela va être compliqué.

L’augmentation de la puissance de raccordement de certaines aires autoroutières pourrait s’élever par ailleurs à plusieurs millions d’euros. Il convient donc de choisir les bons endroits et d’équiper d’abord ceux qui sont les plus faciles. Une solution intermédiaire pourrait être d’autoriser une flexibilité dans la puissance délivrée – c’est important. Cela veut dire que si vous avez besoin d’une puissance, aujourd’hui, quand vous devez équiper une borne, vous devez, vous et le transporteur d’énergie, garantir que 100 % du temps, la puissance maximum est disponible. Ici, les pistes étudiées, c’est de pouvoir dire que dans un certain nombre de périodes, il est possible que l’on ne soit pas à 100 % de la disponibilité. C’est ce que l’on appelle la flexibilité. Cette piste relève de ma collègue la ministre de l’Énergie, Cécile Neven. Je sais qu’elle planche aujourd’hui sur une piste de solution ; je vous renvoie vers elle pour plus d’informations.

Au-delà des difficultés que je viens d’évoquer, la SOFICO se doit d’être attentive à ce que les modifications apportées aux conventions de concession ne soient pas de nature à changer l’équilibre

économique pour les parties, puisqu'il y a déjà des concessions avec les pétroliers. J'ai donc demandé à la SOFICO de redoubler d'efforts pour adapter ses contrats de concession en bonne intelligence avec les concessionnaires et dans le respect des règles et des principes généraux de droit.

Concernant l'état d'avancement des concessions d'aires autoroutières, les dernières à avoir vu leur concession renouvelée sont Bierges, Waremme et Sprimont. Les divers appels lancés pour la concession de l'aire de Hondelange n'ont pas permis d'aboutir à son renouvellement. D'ici la fin de la législature, les aires de Sprimont et de Wanlin – renouvellement administratif en septembre 2026 – auront été concrètement réhabilitées, ce qui devrait permettre l'intégration également à ces endroits-là, dans les limites de la disponibilité d'installer des chargeurs.

Enfin, une analyse des sites potentiels pour l'installation de bornes de recharge rapide sur des aires autoroutières non encore concédées aujourd'hui est en cours de finalisation. Cinq sites ont été préidentifiés pour être mis en concession, c'est-à-dire des aires autoroutières où, aujourd'hui, il n'y a pas de services. Il y a quelques tables, quelques bancs et des sanitaires. L'idée, c'est de les mettre en concession auprès d'entreprises qui assurent le déploiement et la distribution d'énergie pour recharger les voitures électriques et profiter par la même occasion de leur demande d'équiper la station de service de qualité, notamment sanitaire.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces réponses et tous ces chiffres – cela fait beaucoup. Je prendrai le temps d'analyser votre réponse.

Je vais rester dans la démarche de ma question, et rester objectif : je constate très clairement que vous avez pris le dossier à bras-le-corps et que vous tentez de récupérer ce retard certain pour la Wallonie. C'est une très bonne chose dont je me réjouis.

Je vais tout de même prendre le temps d'analyser votre réponse et, le cas échéant, de revenir vers vous.

**Question orale
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'exclusion de certains enfants du
transport scolaire à cause du durcissement des
conditions d'accès »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'exclusion de certains enfants du transport scolaire à cause du durcissement des conditions d'accès ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, j'espère que vous avez passé de belles vacances. Après les vacances, il y a la rentrée scolaire, évidemment. Je reviens ainsi vers vous avec une question sur le transport scolaire.

En juin dernier, comme nous le faisons régulièrement depuis un an, nous avons eu l'occasion de discuter de ce sujet. À cette occasion, vous me rappeliez que votre calendrier du dispositif réglementant le transport scolaire allait être optimisé à l'horizon 2026-2027. À l'époque, je n'avais pas saisi, en entendant votre réponse, que vous envisagiez de changer les règles du jeu dès cette rentrée scolaire. Pourtant, si mes informations sont bonnes, c'est bien ce que vous avez fait à la faveur d'une circulaire transmise aux directions d'écoles.

Si c'est bien vrai, cela pose des problèmes sur le terrain. Pour prendre un premier exemple, auparavant, un élève qui devait changer plus d'une fois de bus pour arriver à l'école était éligible au transport scolaire. Aujourd'hui, pour être éligibles au transport scolaire, les élèves doivent changer deux fois de bus. Pour prendre un second exemple, auparavant, un élève qui arrivait à l'école plus d'une demi-heure avant le début des cours était éligible au transport scolaire. Aujourd'hui, cette durée minimum est passée à une heure.

Comment ces modifications, qui ont des implications très concrètes et parfois très importantes sur la vie de nombreuses familles et de nombreuses écoles, ont-elles été concertées ? L'ont-elles été avec vos collègues de la Fédération Wallonie-Bruxelles, avec les représentants des PO, voire avec les associations de parents ?

Pouvez-vous justifier de telles modifications qui, d'après les retours que j'ai du terrain, posent de réels soucis ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, j'ai présenté avec ma collègue, Mme la Ministre Glatigny, lors du Gouvernement conjoint du 12 juin dernier, les bases d'une réforme d'ampleur du transport scolaire pour les enfants fréquentant les écoles de l'enseignement spécialisé. L'objectif est clair : réduire drastiquement les temps de trajet et améliorer la qualité du service en plaçant les enfants les plus fragiles au cœur de l'organisation du transport scolaire.

Votre question porte toutefois sur un objet différent, puisqu'il ne s'agit pas, a priori, d'enfants fréquentant une école de l'enseignement spécialisé, mais bien des élèves fréquentant l'enseignement ordinaire.

Pour rappel, les règles prévoient que deux conditions doivent être respectées : l'élève doit habiter à plus d'un kilomètre de son école, et l'élève ne peut pas rejoindre son école avec une ligne régulière des TEC. Le tout est également encadré par une circulaire et apprécié par une commission ad hoc. Il est à noter que l'école concernée doit se situer dans un rayon raisonnable au sens de la législation du pacte scolaire.

En dehors de ces conditions strictement définies, des élèves dits de commodité peuvent être autorisés à monter dans les bus de lignes scolaires. Il s'agit toutefois de décisions ponctuelles et non d'un droit automatique.

Concernant le nombre de correspondances, il n'y a eu aucune modification de fond à la règle. En effet, au point 6.4 « Modalités de prise en charge », la circulaire de rentrée 2025-2026 stipule que la ligne publique sera jugée adaptée, quel que soit l'âge, lorsque l'arrêt le plus proche se situe à moins d'un kilomètre du domicile. C'est la règle. Le nombre de changements de ligne est limité à deux.

Précédemment, il y avait une formulation un peu sibylline qui disait : « Le nombre possible de changements de ligne est limité à un, mais deux sont parfois nécessaires ». Ces changements ont fait l'objet d'une concertation au sein de la Commission wallonne des déplacements scolaires, avec l'ensemble des acteurs concernés.

La modification de la durée de 30 minutes à une heure entre le délai d'arrivée et le début des cours et celui de la reprise après la fin des cours est prévue pour permettre à l'opérateur d'organiser des tournées plus efficaces et de diminuer au maximum le temps de trajet des enfants transportés. En effet, pour les enfants, ce qui compte, c'est l'ensemble du délai. Il doit compter non seulement les temps d'attente, mais également les durées de trajet. C'est bien cela qui est visé : les temps d'attente sont peut-être plus longs dans l'école, mais

cela doit permettre des temps de trajet plus courts, afin de permettre de donner plus de souplesse à l'organisation des trajets et d'être plus efficace.

Par ailleurs, de nombreux parents déposent chaque jour eux-mêmes leurs enfants dans les écoles, également une heure après ou une heure avant les cours, et même quelquefois plus. C'est la réalité du monde du travail et de l'organisation familiale.

Concernant le cas des élèves, c'est pour Mme Jacqmin que je laisserai la réponse.

Ainsi, les éléments dont nous avons débattu précédemment concernaient bien strictement les enfants fréquentant les écoles d'enseignement spécialisé, pour lesquels il y a, dans la Déclaration de politique régionale, une volonté d'améliorer sensiblement la qualité du service.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. J'aurais préféré que vous ne disiez pas que vous voulez améliorer la qualité des services « sensiblement », mais plutôt que vous voulez améliorer « fortement » la qualité du service. Si vous dites fortement, on est d'accord.

Ici, concrètement, dans le cas sur lequel je vous interpelle, cela veut dire que des élèves de maternelle ou primaire peuvent attendre 59 minutes dans une école et doivent prendre trois bus à la place de deux. Avant, ce n'était pas le cas. C'est quand même un retour en arrière. Vous ne pouvez pas répondre, mais je connais des cas où le service au public que nous défendons fortement au niveau du Parti socialiste a été vachement diminué, malheureusement avec une information qui arrive juste à la rentrée scolaire.

Cela pose vraiment des soucis d'organisation ainsi que des soucis pour des enfants qui peuvent avoir deux ans et demi, trois ans et qui doivent aller jusqu'à l'école de façon plus compliquée.

**Question orale
de Mme Éliane Tillieux
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'impact des travaux sur le ring de
Bruxelles pour les navetteurs wallons »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des travaux sur le ring de Bruxelles pour les navetteurs wallons ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, souvenez-vous de la saga des travaux de réfection du carrefour Léonard, combien elle a démontré l'importance de coordonner les différents niveaux de pouvoir – les Régions, le Fédéral, Bruxelles, la Flandre – pour limiter au maximum les impacts des travaux sur la mobilité dans son ensemble.

Pour limiter les impacts négatifs, vous avez mis en place certaines alternatives. Si ces mesures semblent produire des effets positifs à court terme, nombre de questions subsistent quant à leur efficacité réelle, leur coût et leur pérennité, mais aussi quant au modèle de gouvernance qui en découle.

Quelle méthode a été définie pour structurer le dialogue entre les différentes administrations concernées, tant au niveau politique qu'au niveau administratif? Quels mécanismes sont envisagés pour assurer un suivi durable au-delà de la phase de chantier?

Un premier bilan qualitatif et quantitatif des alternatives mises en œuvre est-il disponible? Avez-vous une évaluation de l'évolution des comportements de mobilité – ce que l'on appelle le *modal shift* – le temps de parcours, la fréquentation des lignes renforcées? Quel est le coût estimé des mesures alternatives pour la Région, le renforcement des lignes Express, la communication, les infrastructures temporaires, et cetera? Ce budget a-t-il fait l'objet de réévaluation depuis l'anticipation des travaux? Des alternatives, notamment le renforcement de l'offre de bus Express, seront-elles maintenues aux termes du chantier dans une logique de transition modale plus durable?

Enfin, quelles leçons tirez-vous pour cette première phase pour les chantiers à venir sur l'E411 ou le ring bruxellois? Envisagez-vous de généraliser une *task force* qui serait de ce type pour les futurs grands travaux interrégionaux?

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 vais également répondre à la question orale que votre collègue, M. Blondel, a transformée en question écrite.

Dès mon entrée en fonction, j'ai souhaité prendre à bras-le-corps cet enjeu important pour les Wallons navetteurs vers Bruxelles. Très rapidement, j'ai rencontré et écrit à mon homologue flamande, Annick De Ridder, afin de mettre en place un mode de collaboration plus rapproché entre nos administrations afin d'anticiper au mieux l'impact des travaux annoncés.

Dès la première CIM Mobilité organisée en mars dernier, j'ai veillé à inscrire à l'ordre du jour les travaux routiers du carrefour Léonard, compte tenu de leur impact majeur sur la mobilité régionale. Le dialogue entre les différentes administrations compétentes, tant régionales que fédérales, est désormais structuré et régulier. Vous appelez de vos vœux une *task force*. Elle ne porte pas ce nom-là, mais c'est organisé et structuré puisque des réunions mensuelles permettent un échange d'informations actualisées sur les chantiers en cours ou à venir, notamment sur les grands axes autoroutiers concernés. On parle essentiellement du ring et des principaux accès au ring. En cas d'évolution imprévue du planning, des réunions intermédiaires peuvent être convoquées pour ajuster la coordination en temps réel.

J'ai également demandé au SPW MI de mettre en place et de coordonner, côté wallon cette fois-ci, une *task force* pour accompagner ces travaux, puisqu'il a aussi coordonné l'ensemble des acteurs wallons.

Des indicateurs de suivi ont été développés afin de permettre une évaluation continue des mesures mises en œuvre pour encourager le transfert modal, notamment vers des modes de transport plus durables et profiter des travaux pour encourager les usagers à utiliser d'autres modes de transport. Y sont donc associés à cette *task force*, outre les services du SPW MI, la SOFICO et le TEC, et bien sûr, il y a un lien avec les autorités locales et de police.

Les premiers résultats montrent un certain succès : sur plusieurs sites stratégiques, les parkings de covoiturage affichent maintenant un taux de remplissage proche de 100 % hors périodes scolaires, ce qui témoigne d'une appropriation croissante par les usagers.

Depuis le mois de juin, les trois lignes Express, déjà existantes dans le cadre du chantier, enregistrent une fréquentation en hausse par rapport à juin 2024, ce qui constitue un résultat positif. Par ailleurs, depuis le 1^{er} mai, neuf bus supplémentaires circulent entre la Wallonie et Bruxelles par Auderghem, renforçant ainsi l'offre de transports publics. La fréquentation globale du TEC connaît toutefois une baisse saisonnière depuis juin, probablement en raison du blocus universitaire, de la période d'examens et des vacances d'été.

Il faut également noter que, pendant la période critique des travaux – mars, avril, mai –, il y avait également des travaux sur la ligne SNCB Bruxelles-Ottignies qui ont, depuis lors, pris fin, permettant de faire du train une alternative sans doute encore plus efficace puisque n'empruntant pas l'autoroute.

Concernant le coût estimé des mesures alternatives, la Région wallonne a financé les bâches d'informations pour 3 000 euros – budget très raisonnable – et le renforcement des lignes Express pour le TEC a coûté 77 000 euros. La signalisation pour indiquer les parkings de covoiturage a été prise en charge par la

Flandre et les remorques mises en place – les remorques amovibles laissant les messages à l'attention des utilisateurs – font partie du matériel classique à disposition de l'administration. Il n'y a donc pas eu de coût à proprement parler.

Afin d'évaluer plus finement l'efficacité du renforcement de l'offre en transport public, j'ai demandé qu'un rapport d'évaluation complet soit remis pour la fin novembre de cette année. Celui-ci permettra de mesurer l'impact réel des mesures sur les comportements de mobilité. En fonction de ses conclusions, et tenant compte de l'état d'avancement des travaux – dont la fin est prévue pour décembre 2025, il sera décidé quant à l'opportunité de maintenir, d'adapter ou de prolonger le dispositif au-delà de cette échéance.

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour toutes les informations fournies et les éléments chiffrés en matière de budget. Puisque le rapport d'évaluation est prévu en novembre, nous reviendrons pour en savoir davantage et vous poser la question sur le maintien ou non du dispositif.

**Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la situation sur les travaux et les coûts de
l'abandon des extensions du tram de Liège vers
Herstal et Seraing »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la situation sur les travaux et les coûts de l'abandon des extensions du tram de Liège vers Herstal et Seraing ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Je vous propose de ne pas rouvrir un débat, mais simplement de lire la question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Président, vous faites bien de le dire parce que ce n'est pas le même débat que la réorganisation des bus causée par l'arrivée du tram. En revanche, on ne sait pas si l'on ne va pas rouvrir un débat.

Monsieur le Ministre, le 28 août 2024, vous décidiez d'abandonner le tracé complet vers Saint-Nicolas, Seraing et Herstal de la première ligne du tram de Liège.

J'ai eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises sur le coût total de cet abandon, mais je n'ai pas encore reçu de réponse précise.

Lors de ma dernière question, le 13 mai dernier, vous me précisiez à nouveau que les travaux de remise en état de la voirie à Herstal étaient estimés à 7 millions d'euros et qu'un marché public était lancé.

Monsieur le Ministre de tutelle – c'est un petit clin d'œil puisque vous allez me dire que ce n'est pas vous et que vous n'êtes que le ministre de tutelle d'une entreprise autonome, ce que je ne réfute pas –, pouvez-vous me préciser si l'adjudication du marché a eu lieu ? Si le montant des travaux a dû être réévalué ? Si oui, comment et pourquoi ?

D'une part, le cahier des charges prévoit-il une réfection provisoire ou définitive des voiries ? Je m'étonnais de voir dans le cahier des charges qu'il s'agissait d'une réfection provisoire. Si tel est le cas, pourquoi ? Les travaux vont-ils permettre de déplacer les impétrants pour, à terme, faire éventuellement rouler un tram, sans rouvrir la voirie ? En effet, si c'est provisoire, combien de fois allons ouvrir et refermer la voirie ? Tout cela est important pour la continuité de l'action publique et sa crédibilité par rapport aux citoyens.

D'autre part, l'OTW, assisté du cabinet juridique Stibbe et financier 3R, Leboutte & Co, avait entamé des discussions avec le consortium Mov'Urba, évincé suite à l'arrêt du chantier. Une deuxième réunion était prévue le 18 juin. Quelles sont les conclusions de cette réunion ? Quels montants sont envisagés pour l'indemnisation ? Quel est le calendrier pour la suite ?

Premièrement, il s'agit de reboucher les rues à Herstal, mais essayer d'avoir un minimum de prédictibilité en le faisant le plus longtemps possible.

Deuxièmement, que faisons-nous avec ce contrat qui a vu son terme et toutes les entreprises qu'il faut indemniser ?

Troisièmement, le 17 juin, l'entreprise sérésienne Pro.Mat réclamait une réparation et deux millions d'euros à l'OTW, l'affaire devant être entendue devant le tribunal civil de Liège le 26 juin. Quel est le jugement rendu suite à la réclamation de Pro.Mat par le tribunal civil ? Quelle y a été la suite donnée ?

D'autres entreprises ont-elles porté une réclamation à ce jour ? Si oui, lesquelles et pour quels montants ?

D'autres montants dont on n'a pas encore connaissance s'y ajoutent-ils ? Si oui, à combien s'élèvent-ils ?

Quel est le coût total consolidé à ce jour de l'abandon de l'extension du tram « long » – comme je l'ai dit à l'entame de mon propos – je préfère parler de

la ligne complète du tram ? J'espère que l'on étoffera également la première ligne.

On a pu, sans rouvrir le débat, Monsieur le Président, dire que plus le réseau de transport en commun est étoffé et efficace, plus c'est efficient.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la décision du Conseil des ministres d'août 2024 a été précisément de mettre fin aux petites extensions du tram et de les remplacer par des lignes de bus prioritaires et en site propre sur le tracé complet, comme identifiées par le plan urbain de mobilité de Liège.

Mon prédécesseur avait laissé un dossier au milieu du gué, des contrats de travaux signés, mais aucun accord avec Tram'Arden, pourtant en situation de monopole de fait. Il s'agissait d'une situation extrêmement délicate que m'a dénoncée la direction générale de l'OTW.

La décision prise par le Gouvernement en août 2024 et validée par l'AOT visait à annuler le risque sur la finalisation du chantier du tram, éviter une déconstruction du contrat PPP et ses conséquences néfastes pour la Wallonie et calibrer l'offre de transport sur les besoins identifiés. La décision du Gouvernement a donc fait la balance des risques. Il a estimé, sur base de ces analyses, que le remplacement des petites extensions du tram par un tracé complet de lignes de bus prioritaires ou en site propre constituait le meilleur choix, sans préjudice à plus long terme, d'une tramification de ce tracé complet. Telle a été la décision du Gouvernement wallon.

J'en viens au marché de remise en état de la voirie de Herstal. L'OTW m'indique qu'il est en cours d'adjudication. Les offres ont été reçues et sont en cours d'analyse. Le budget annoncé devrait être respecté. Le cahier des charges prévoit un aménagement définitif entre le terminus du tram de Coronmeuse et le rond-point Marexhe, car le tracé de la ligne de bus prioritaire Nord passera d'office par ce tronçon. Le reste de l'aménagement se fait en provisoire, car l'étude de la ligne de bus prioritaire n'a pas encore confirmé le tracé au-delà du rond-point Marexhe.

Excepté les impétrants déjà déplacés lors du chantier de l'extension de la ligne de tram, le projet de remise en état des voiries et le futur projet de priorisation des bus ne comprennent pas le déplacement des impétrants. Les discussions avec Mov'Urba, suite à l'arrêt du chantier, sont en cours. Les conseils de l'OTW analysent le dossier déposé par Mov'Urba. Pour assurer la sérénité des négociations, les parties ont signé un protocole de confidentialité qui les empêche, à ce stade, de communiquer.

Concernant le litige entre Pro.Mat et l'OTW, l'affaire est au tribunal. Les parties déposent leurs conclusions et aucun jugement n'a été rendu.

Enfin, aucune entreprise n'a introduit d'autre réclamation à ce jour.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre. Vous annoncez dans votre réponse qu'il faut que ce soit « pré-tramable », puis vous me dites que cela n'ira que jusqu'au rond-point Marexhe – j'entends bien –, pour enfin me dire que les impétrants n'ont pas été déplacés. C'est complètement contradictoire.

Je reviendrai en espérant qu'un jour on aura des chiffres, mais je comprends la confidentialité des débats.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mobilité des travailleurs wallons »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mobilité des travailleurs wallons ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, selon une récente étude de SD Worx, publiée fin août 2025 et réalisée auprès de 16 000 travailleurs dans 16 pays, les Belges demeurent les champions d'Europe du temps de trajet domicile-travail, avec une durée moyenne de 57 minutes par jour dans les transports, contre une moyenne européenne de 48 minutes. De plus, environ, un travailleur belge sur cinq consacre plus d'une heure et demie par jour à ses trajets, le classant parmi les super navetteurs européens. Cette situation s'explique en partie par une distance domicile-travail d'une moyenne de 37 kilomètres aller-retour.

Face à cette réalité, je souhaitais vous interroger sur les initiatives concrètes envisagées ou mises en œuvre en Wallonie pour améliorer la situation. Quelles stratégies ou mesures prioritaires comptez-vous déployer pour réduire le temps de trajet des travailleurs wallons ? Pourrait-on envisager une utilisation plus intelligente des autoroutes, par exemple en modulant la vitesse maximale autorisée selon les heures de pointe pour fluidifier le trafic ?

Les chantiers routiers étant souvent responsables de ralentissements importants, une réflexion est-elle menée afin de mieux planifier leur phasage et d'en limiter l'impact sur les travailleurs ? Des investissements supplémentaires sont-ils programmés pour renforcer les alternatives de mobilité en Wallonie, notamment en transports publics et en mode doux, afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'étude de SD Worx parue fin août de cette année met en évidence que la durée moyenne des trajets domicile-travail en Belgique atteint 57 minutes, principalement en raison des flux très spécifiques vers Bruxelles et des déplacements interrégionaux.

Les deux provinces de Brabant polarisent d'importants embouteillages, sans oublier que le nord et la ceinture sud immédiate de Bruxelles font partie de la Flandre ; géographiquement dans tous les cas.

Cette spécificité territoriale explique, en grande partie, la comparaison peu flatteuse au niveau européen. Pour les travailleurs sur le territoire wallon, seul un navetteur sur sept dépasse une heure et demie de trajet quotidien, contre un sur trois au niveau national. Les travailleurs wallons sont d'ailleurs globalement plus satisfaits de leur temps de déplacement que les travailleurs de la zone bruxelloise par exemple, qui sont plus exposés aux longues distances et aux embouteillages.

Par ailleurs, il faut noter que ces données ne concernent que les jours de déplacement effectif alors que, parallèlement, le télétravail s'est bien développé dans notre Région.

Je ne nie pas pour autant que la situation peut être améliorée et je privilégie pour cela deux axes de travail.

Premièrement et comme mesure de fond, il est souhaitable de favoriser le rapprochement du domicile et du lieu de travail.

Le Schéma de développement du territoire – le lien entre le territoire et la mobilité, Madame Cremasco – encourage la concentration de l'habitat et des activités, ce qui devrait à moyen et long termes raccourcir les trajets quotidiens. Le Gouvernement a notamment instauré une réduction très importante des droits d'enregistrement qui facilite la mobilité résidentielle : aujourd'hui, changer de logement comme propriétaire n'est plus sanctionné avec l'abaissement des droits d'enregistrement de 12 % à 3 %. Il convient aussi de donner du temps pour que les mentalités et les esprits évoluent pour s'approprier pleinement cet avantage de la réforme fiscale.

Deuxièmement, je souhaite, en conformité avec la vision FAST 2030, encourager le report modal vers des alternatives à la voiture individuelle là où c'est pertinent. Cet axe est généralement mis en avant pour des raisons écologiques.

Je profite néanmoins de votre question pour mettre en avant un autre aspect pour ces modes alternatifs, le temps de navettes peut être valorisé. C'est évident pour les transports publics, c'est également le cas pour le vélo, pour lequel vous investissez votre temps dans votre santé.

L'ensemble des mesures mises en œuvre – ce n'est pas nous qui dirons le contraire, Monsieur le Président, nous qui sommes assis depuis de nombreuses heures – pour développer ces modes sont issues de la stratégie régionale de mobilité. On peut citer par exemple le développement du réseau cyclable structurant ou encore l'extension du réseau de bus express.

Concernant la fluidité du trafic routier, étant conscient, depuis le début de mon mandat, que des améliorations devaient être apportées au niveau de la programmation, de la coordination et de l'organisation des chantiers, j'ai demandé au Centre de recherches routières, le CRR, ainsi qu'à l'administration d'étudier et de me proposer des mesures concrètes pour réduire les délais des travaux routiers et améliorer la fluidité du trafic. Nous y reviendrons dans les prochaines semaines.

En résumé, la Wallonie mise sur une approche intégrée combinant aménagement du territoire, densification des pôles d'emploi et développement d'alternatives à la voiture pour améliorer la mobilité des travailleurs, tout en préservant équilibre territorial et qualité de vie.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour toutes vos réponses. C'est encore plus complet que ce que j'avais imaginé, puisque vous avez carrément mis un facteur santé dans la réponse. C'est très intéressant. L'approche intégrée constitue la bonne solution.

Je ne vous ai pas entendu sur le point où je vous questionnais au niveau des vitesses dans les zones où cela bouchonne. Par exemple, la percée de Cheratte en région liégeoise bouchonne de façon raisonnable en temps normal, mais dès qu'il y a un accident, c'est la catastrophe. On peut y perdre beaucoup de temps ; j'ai encore eu le cas ce matin.

Il y a des études et des expériences, notamment aux Pays-Bas, où ils fluidifient le trafic où ils mettent à 90 au lieu de 120 kilomètres par heure en heure de pointe. Cela permet de rouler moins vite et donc de diminuer les accidents. Ce sont des choses sur lesquelles je serai curieuse de vous entendre si cela fait partie de vos projections.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

D'accord. Je développerai cela en question écrite.

**Interpellation
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la mise en place d'une politique intégrée
de la ville (PIV) tenant compte des enjeux
démocratiques et écologiques »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en place d'une politique intégrée de la ville (PIV) tenant compte des enjeux démocratiques et écologiques ».

Mmes Fafchamps et Bluge se joignent à l'interpellation.

La parole est à Mme Cremasco pour développer son interpellation.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Madame Bluge, l'idée n'est pas d'être spécialement longue. Je l'ai déposée en interpellation plutôt qu'en question orale parce que le sujet est d'importance.

Monsieur le Ministre, ayant la politique des villes aussi dans vos attributions, je voulais vous sensibiliser à cette politique des villes qui doit être menée. C'est l'importance du sujet.

De plus, j'ai envie d'entendre les points de vue de mes collègues des autres partis. C'est comme cela que l'on va aller de l'avant, tellement ce sujet éminemment est important.

Avoir une bonne politique des villes, c'est respecter la campagne. Ce n'est pas de l'antagonisme, cela va ensemble. Il suffit de regarder l'ensemble des pays européens qui nous jouxtent ou même la Région de la Flandre, par exemple, qui a une politique des villes forte et déterminée.

On ne compte plus les articles, les rapports scientifiques, les rapports politiques, notamment ceux de l'Union européenne, sur l'état des régions et des villes qui mettent en évidence le rôle déterminant des villes dans l'enjeu. J'ai envie d'en identifier deux en particulier : l'enjeu démocratique et l'enjeu climatique. Aussi bien en termes de démocratie, d'enjeux de la démocratie générale et de l'enjeu climatique, cet été nous a encore rappelé à quel point les pôles urbains sont déterminants. Les villes sont des lieux stratégiques pour

lutter contre l'augmentation de la violence et le développement d'une vague antidémocratique.

Elles sont un levier fort pour renforcer ces infrastructures de la démocratie et favoriser la participation. Des fois, j'ai l'impression qu'en termes de politique des villes et quand on en discute, notamment dans cette Commission, cette dimension éminemment importante n'est pas assez soulignée et mise en évidence.

Les villes – c'était le deuxième volet sur lequel je voulais insister – sont aussi déterminantes pour la lutte contre le réchauffement climatique par les concentrations en infrastructures et en nombre d'habitants. Elles ont un rôle majeur dans l'atténuation et l'adaptation au réchauffement climatique, mais aussi dans la lutte contre les inondations et contre les canicules notamment.

La verdurisation des villes est un aspect de cette politique environnementale des villes. C'est un aspect important et visible qui est aussi important pour des raisons purement sanitaires de diminution de la température, mais aussi d'épanouissement humain. On sait tous que la nature a un impact important sur la santé mentale.

Je voulais rappeler que c'est encore une fois une partie de la politique environnementale des villes qui doit être menée. Je voulais en venir sur le fait que nos grandes villes wallonnes sont dans des situations budgétaires difficiles, et elles ne peuvent pas faire face à ces enjeux seules.

Monsieur le Ministre, dans une réponse à une question écrite, ce 11 août, vous avez évoqué la politique intégrée des villes 2021-2025 et l'investissement du Gouvernement précédent de 280 millions d'euros.

Vous rappeliez précédemment qu'un encadrement était permis jusqu'en 2027. Vous dites : OK, on va mener cette politique intégrée des villes, et la clôturer jusqu'en 2027. Cependant, il n'y a aucun signe d'une reconduction. Je préférerais de loin une transformation profonde et pérenne du mécanisme pour les neuf villes wallonnes de plus de 50 000 habitants.

Je prends aussi les neuf villes wallonnes. J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger un paquet de fois là-dessus, tellement il y a confusion entre ce qu'est une agglomération urbaine au sens des indicateurs d'urbanisme et d'aménagement du territoire et ce qu'est une grande ville au sens aujourd'hui du Gouvernement wallon. Ces neuf villes ont plus de 50 000 habitants.

Il n'y a pas de problème. On peut prendre les villes de plus de 50 000 habitants, si ce n'est pas un critère morphologique reconnu au niveau européen, mais c'est un critère qui allie un autre critère social. Peu m'importe, pour autant que la politique des villes soit

une politique forte, notamment sur ces deux volets : le volet démocratique et participatif, mais aussi la lutte contre la violence – je viens d’essayer de l’expliquer à l’entame de mon propos –, et son rôle climatique déterminant dans le chef des neuf villes.

Mes questions sont assez simples, la réponse n’est pas simple du tout, mais elle doit être menée.

Comment le Gouvernement wallon va-t-il soutenir ces grandes villes face aux enjeux démocratiques et climatiques à relever ? Avez-vous pu développer de nouvelles pistes d’actions politiques et financières pendant l’été ? Si oui, lesquelles ? Sinon, pourquoi ? Parce qu’il est déterminant de doter structurellement ces villes de moyens humains et financiers. En outre, elles vont perdre le financement de la politique intégrée des villes. On ne va pas rejouer le match du plan Oxygène, du financement des villes, des prêts non octroyés, et cetera. C’est à cette piste d’action que je voudrais vous sensibiliser, et à propos de laquelle je voudrais voir les éléments que mes collègues des autres partis vont apporter.

Il existe une plateforme des villes wallonnes. J’imagine que vous la connaissez bien – je ne vous ai encore jamais interrogé là-dessus. Avec quels moyens et pour quelles missions cette plateforme sera-t-elle éventuellement reconduite ? Évidemment, c’est la cerise sur le gâteau – le côté communicationnel de la chose. Néanmoins, c’est important parce que cela permet à ces neuf villes d’échanger sur les bonnes pratiques en milieu urbain, qui sont spécifiques.

Enfin, les neuf communes concernées sont les centres-villes de zones urbaines plus larges. Avez-vous initié des réflexions sur le cadre d’une politique supracommunale de communautés urbaines – si la Wallonie veut se doter d’une vraie politique des villes, au sens noble du terme. Je vous rappelle qu’il existe aussi plein d’études de la CPDT sur la politique des villes, que la Région wallonne et le Gouvernement wallon financent – et j’en sais quelque chose parce que j’ai écrit l’une de leurs conclusions. Comparativement aux pays limitrophes, comment allez-vous définir la politique des villes wallonnes pour qu’elle soit ambitieuse ? Et si elle est ambitieuse, elle doit être évidemment supracommunale.

On en a parlé tantôt, mais tous les secteurs, que ce soit la mobilité, le développement des infrastructures scolaires et sportives, la verdurisation ou toute la chaîne agricole qui va autour, ne peuvent être pensés qu’à l’échelle supracommunale. Tout le monde ne va pas devenir nécessairement une métropole, mais on ne peut pas faire une politique d’agglomération urbaine uniquement avec la commune-centre et la ville-centre.

Je suis impatiente de vous entendre sur ces enjeux, tant les villes en ont besoin et tant elles sont exsangues. Je pense qu’il y a vraiment matière à réfléchir et à

lancer une ligne politique pour se positionner. Au niveau européen, la Wallonie n’est pas à la pointe en la matière pour l’instant.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je voulais me joindre à cette interpellation parce que les questions soulevées sont vraiment pertinentes et touchent à des préoccupations que l’on partage tous au-delà des clivages politiques.

Monsieur le Ministre, la politique intégrée de la ville a démontré sa pertinence lors de la précédente législature, avec des investissements qui ont porté leurs fruits dans nos neuf villes de plus de 50 000 habitants. Les défis climatiques et les enjeux démocratiques nous rappellent que cette démarche reste plus que jamais d’actualité. Évidemment, on entend assez souvent les contraintes budgétaires et les arbitrages complexes auxquels le Gouvernement fait face – et va devoir faire face dans les prochaines semaines. Mais je pense également que nous gagnerions à clarifier rapidement nos intentions concernant l’avenir de la PIV. Nos villes partenaires méritent cette visibilité pour planifier leurs actions. Par ailleurs, la plateforme des villes wallonnes et celles des communautés urbaines sont des outils qui peuvent renforcer l’efficacité de nos politiques territoriales.

Monsieur le Ministre, je sais que vous travaillez sur ces dossiers avec tout le sérieux que l’on vous connaît. Pourriez-vous nous éclairer sur le calendrier de vos réflexions et nous indiquer quand nous pourrions communiquer des perspectives concrètes à nos villes wallonnes ? Je pense que cette transparence renforcera notre crédibilité collective face aux défis urbains d’aujourd’hui et de demain.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Monsieur le Ministre, notre groupe souligne aussi que la PIV est utile pour certaines communes, et cela a été rappelé par mes collègues.

Ainsi, dans la DPR, on indique que « le Gouvernement accordera également une attention particulière à la politique wallonne de la ville en vue de la rénovation des quartiers en concentrant des moyens sur les projets de développement urbain en vue de leur reconversion économique, sociale et environnementale ». La DPR insiste sur le fait que « le mécanisme de financement de développement urbain sera revu en privilégiant un droit de tirage, éventuellement calibré selon la taille et la typologie des communes et tiendra compte de la mixité fonctionnelle – logement, commerce, services – des projets ».

D'ailleurs, des choses sont mises en place comme le FERI, le Fonds extraordinaire régional d'investissement, en lieu et place du FRIC.

Le but, dans la DPR, est de supprimer « le saupoudrage des transferts financiers et les initiatives ministérielles multiples sans cohérence et sans vision des besoins locaux en rassemblant tous les budgets wallons dédiés aux communes quels qu'ils soient dans un « fonds des communes de l'extraordinaire ». Simplification, allègement de la charge administrative, objectivité, prévisibilité, prédétermination des investissements, efficacité de la dépense, limitation des effets d'aubaine, confiance, autonomie seront les maîtres mots de cette réforme. Une attention sera portée aux grandes villes dans ce fonds, sans négliger les réalités rurales ».

Ma collègue vous a posé la question du timing, Monsieur le Ministre ; c'est aussi ma question. Spécifiquement sur le Fonds extraordinaire régional d'investissement. Avez-vous déjà des précisions quant à ce timing ?

Ma collègue Cremasco a souligné les aspects environnementaux et climatiques portés par la politique intégrée de la ville. J'imagine que vous êtes en concertation et en lien avec le ministre Coppieters sur ces aspects en matière d'environnement et, si ce n'est pas le cas, que ma collègue Cremasco l'a probablement interrogé.

Enfin, je voudrais insister sur un dernier point : la responsabilité des grandes villes dans le suivi de ce dossier, surtout pour les montants qui sont alloués sur l'exécution des délais, qui peuvent être serrés pour certaines villes. Je pense que l'on doit appeler à une responsabilité de ces villes.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames les Députées, merci pour vos questionnements et interrogations. Je voudrais rebondir sur la dernière intervention, celle de Mme Bluge qui cite la Déclaration de politique régionale qui est la feuille de route du Gouvernement. Autant le Gouvernement et moi-même, à titre personnel, sommes convaincus que l'avenir de la Wallonie passe par le déploiement de ces villes, autant il faut reconnaître que la politique wallonne de la ville reste aujourd'hui à construire. Construire au départ d'outils qui sont nombreux.

Madame Cremasco, vous m'interrogez sur la PIV, mais c'est un outil, une mesure ponctuelle qui a été prise par le précédent Gouvernement. Il y a bien d'autres outils, vous avez raison de les citer : les SAR, la rénovation, la revitalisation et le FERI – j'y reviendrai. Il y a également les moyens de la Politique des grandes villes, mais aussi les efforts financiers

colossaux que la Wallonie a consacrés pour soutenir la situation catastrophique des finances d'un certain nombre de très grandes villes ou de grandes villes de Wallonie : trois cents millions d'euros par an.

L'argent que l'on met d'un côté, on ne peut pas le mettre ailleurs. Le redressement des finances communales est un préalable pour relancer la machine. C'est aussi un préalable pour retrouver la confiance du monde bancaire parce que les investissements ne se font pas sur des fonds propres. Il est normal que l'on emprunte pour investir. Ce qui n'est pas normal aujourd'hui, c'est qu'un certain nombre de grandes villes sont dans une situation où elles empruntent pour payer leur fonctionnement. Cela, c'est catastrophique...

Elles empruntent pour payer leur fonctionnement ; c'est catastrophique.

Le redressement des finances communales est la base : pour pouvoir assurer une vraie politique de la ville demain, il faut poursuivre l'assainissement des finances communales. Je sais qu'une partie relève de la responsabilité du Fédéral et qu'une partie relève d'une responsabilité de la Région, en mettant en place des choses via la supracommunalité et les zones de secours, notamment avec le financement provincial renforcé. Cependant, les communes et les villes ont elles-mêmes leur part d'effort à faire. Les choses sont en route.

On va s'assurer que les engagements qui sont pris sont tenus. Cependant, si l'on ne vide pas cette épée de Damoclès sur les finances communales, on ne repartira pas sur l'investissement. Je ne le dis pas spécialement parce que la situation de la Région wallonne est meilleure, parce qu'elle est aussi dure et compliquée que celle de la plupart des grandes villes.

J'ajouterai à cet élément que cette situation difficile des grandes villes aujourd'hui les place en difficulté par rapport à l'accès aux crédits bancaires, y compris pour les investissements aujourd'hui. J'ai eu l'occasion d'échanger ces derniers jours encore avec des bourgmestres de très grandes villes qui me disent combien c'est compliqué aujourd'hui d'aller chercher du crédit pour de l'investissement.

La PIV porte mal son nom – très mal son nom – parce que ce n'est pas une politique, c'est une masse budgétaire pour neuf grandes villes décidées par le précédent Gouvernement dans le cadre du Plan de relance.

La motivation était claire : relance postcovid. Je me souviens avoir entendu – ce n'est pas ici, mais dans les salles à côté – M. Di Rupo expliquer que « C'est un *one-shot* », et cetera. M. Collignon disait la même chose. Je rappelle que les 400 mesures du Plan de relance de la Wallonie, hormis le milliard assuré par le financement de l'Europe, c'est intégralement financé par de l'emprunt : une mesure que l'on va payer pendant

20 ans. Avec du recul, on verra si les choix des projets qui ont été retenus seront les bons.

Poursuivre de tels projets financés exclusivement par l'emprunt sur les générations futures wallonnes, cela se heurte quand même à des limites à un moment donné. Aujourd'hui, la dette wallonne atteint plus de 40 milliards d'euros d'aides directes et d'aides indirectes.

J'en arrive à la politique intégrée de la ville, la question d'aujourd'hui, car le Plan de relance avait été conçu – c'est logique – comme un *one-shot* pendant une période déterminée pour donner un coup de fouet à l'investissement, relancer l'activité économique et en profiter pour redéployer les villes. Sur le concept, je peux partager. Il y avait donc des délais stricts qui étaient fixés.

Aujourd'hui, la situation des villes, c'est que ce plan d'investissement était tellement important que la plupart ne l'ont pas digéré. Elles ont été incapables de suivre avec leurs moyens, avec les marchés publics.

Aujourd'hui, des villes frappent à la porte en demandant s'il y a moyen de prolonger le délai. À l'heure actuelle, le débat sur cette « mal nommée » politique intégrée de la ville – les budgets d'investissement urbain – est de savoir si l'on peut étaler dans le temps les projets d'une politique qui était pourtant une politique ponctuelle de relance. Peut-on permettre à des projets de s'étendre dans le temps ?

Par ailleurs, il y a eu des choix politiques locaux qui ont marqué des abandons par rapport à certains projets.

Le FERI est une réponse structurelle en termes de simplification. Pour être clair, dès 2025, les communes pourront – sans doute par modification budgétaire ou correction dans le budget 2026 portant sur le budget 2025 – inscrire les subventions relatives au FERI dans leurs recettes extraordinaires 2025. Cela permettra d'assurer le financement par subsides. Les règles et les montants sont les mêmes critères que pour le FRIC, sauf que la méthode va être différente puisqu'il n'y a plus de validation par la Région.

Par ailleurs, je reste convaincu, au vu de mes échanges avec les autorités et les collègues des grandes villes, que – à l'exception peut-être d'une ou deux qui n'ont pas encore bien compris les choses – la plupart des grandes villes, aujourd'hui, assurer leur redéploiement passera d'abord par le fait de soutenir ces communes dans le cadre de leur redéploiement territorial urbain, en mobilisant intelligemment les outils planologiques, fiscaux et d'investissements régionaux dont nous disposons dans les budgets classiques.

L'avenir des grandes villes passe nécessairement par un regain de leur attractivité pour les investissements privés et par l'accueil de nouveaux habitants et de nouveaux services en zone urbaine.

S'agissant de la question relative à la plateforme des villes wallonnes, une réflexion est en cours quant à sa place, ses moyens et ses missions afin de déterminer le rôle qu'elle pourra jouer à l'avenir dans le dialogue entre Gouvernement et grandes villes. J'avoue ne pas encore avoir fait ma religion sur ce point.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, il y a beaucoup de choses très intéressantes dans votre réplique, notamment quand vous avez la réflexion de dire que la politique des villes, fondamentalement – je remercie Mesdames Fafchamps et Bluge pour leur intervention –, reste à construire sur le terme d'une politique des villes ambitieuse de Wallonie qui, encore une fois, respecte la campagne.

C'est comme cela que l'on sauve un territoire, c'est par un réseau de villes. Je voulais faire allusion notamment à la politique des villes flamandes ou à la politique des villes de l'ensemble des pays limitrophes. Cela donne une image à une région. Un réseau, cela dit bien ce que cela veut dire : ce sont des villes qui se soutiennent entre elles aussi.

C'est vraiment une réflexion qui est beaucoup plus pérenne qu'un fonds d'investissement, quel qu'il soit, qui est disponible pour créer des projets. Cela doit être un objectif long terme qu'il faut se fixer. Je suis assez contente de vous entendre dire : « J'y réfléchis ». En tout cas, on est d'accord sur ce côté-là. C'est éminemment important. Il est temps que la Wallonie le prenne structurellement en main et ce n'est pas évident. Mais bon, il y a plusieurs recherches de la CPDT. Peut-être qu'il faut faire une mission de mise à jour de la CPDT sur la politique des villes, et cetera, pour avoir cela et y intégrer l'aspect supracommunal.

Pour la PIV, c'est une autre problématique. Il fallait répondre à une urgence, vous l'avez dit vous-même. Ces budgets, les villes en ont besoin. Aujourd'hui, elles sont plus que jamais exsangues et elles en ont vraiment besoin. Je salue notamment le délai que vous prolongez par rapport à cela, parce qu'il faut qu'elles puissent faire ces investissements qui ont été choisis. Ce n'est pas parce que l'on vise un objectif ambitieux d'une politique des villes ambitieuse qui fasse rayonner l'ensemble d'une région et qui crée de vraies communautés urbaines...

C'est Mme Fafchamps elle-même qui dit qu'en termes de communauté urbaine en Wallonie, à ce stade, on n'en est pas très loin. C'est pour cela que je vous disais encore tantôt, la centralité de Liège, c'est 11 communes. On ne peut pas faire une métropole et une communauté urbaine autour d'une ville-centre, cela n'existe pas.

Ainsi, il faut au moins que le tram aille chercher Herstal et Seraing. Cela y participe. Il faut être cohérent du début à la fin. Cela vous plaît moins, mais pourtant

c'est une question de cohérence globale par rapport à la supracommunalité et aux communautés urbaines. C'est en cela que c'est vraiment intéressant que mes collègues se soient jointes, parce que c'est fondamental. Vous avez compris mon propos et où je voulais en venir.

Je continuerai à vous interroger sur cette politique des villes en tant que telle et en parallèle aussi sur le fait de laisser des moyens et de laisser aux villes la capacité d'investir les montants de la PIV qui leur étaient réservés. Elles en ont quand même vraiment besoin aussi. Il ne faut pas confondre le long terme et l'urgence.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je serai brève et je remercie le ministre pour sa prise de parole ferme, parce que l'on voit sa vision que je partage à 200 %. Il faut construire cette politique des grandes villes, c'est un point. Il faut aussi les responsabiliser sur leurs missions et ce qu'elles ont aussi à faire, et ne pas compter que sur une vision de la Région wallonne. Une vraie responsabilité des grandes villes est aussi nécessaire.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Les grandes villes ont besoin de la Région wallonne, mais pour que la Région wallonne puisse continuer à aider les villes ou à construire cette politique des villes, il faut responsabiliser les villes sur l'efficacité de l'utilisation des moyens. Votre réponse illustre cela et, pour notre groupe politique, vous savez que c'est extrêmement important aussi.

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

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les projets de crématoriums en
concurrence absurde »**

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 projets de crématoriums en concurrence absurde ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la hausse du nombre de crémations entraîne un allongement des délais. Il n'est pas rare qu'une famille et des proches doivent attendre plus d'une semaine

avant de pouvoir dire au revoir à une personne décédée. Ce délai ne peut qu'entraver le difficile processus de deuil.

Les pouvoirs publics, à travers notamment des intercommunales, jouent un rôle important lorsqu'il s'agit de mettre à disposition des crématoriums. Plusieurs établissements ont été développés, au fil des décennies, en lien avec l'augmentation des besoins.

Dans ce contexte, les intercommunales du BEP Crematorium et de Neomansio portent chacune un projet, respectivement à Éghezée et à Héron. Il s'avère cependant que les deux sites retenus ne sont distants que d'une quinzaine de kilomètres. Durant l'été, cette configuration particulière a généré des expressions publiques en sens opposé quant aux risques que les deux futurs crématoriums soient de facto mis en concurrence. Que des crématoriums ne soient pas utilisés à leur pleine capacité parce que les Wallons et Wallons vivraient plus longtemps, c'est évidemment une perspective enthousiasmante. Par contre, si un tel phénomène est le fruit d'une concurrence non régulée, d'un choix d'implantation en silo et insuffisamment concerté, c'est forcément plus questionnant. C'est interpellant, car cela peut conduire à blesser l'intérêt général. C'est la raison pour laquelle je viens vers vous.

Il apparaît que les deux projets ont atteint un stade de maturité différent. Le BEP Crematorium est propriétaire du terrain, il a attribué la concession de l'infrastructure et a annoncé déposer la demande de permis dans les prochaines semaines. La procédure d'autorisation du gouverneur est également en cours.

S'agissant de l'infrastructure de Héron, il semble que l'intercommunale ait initié la procédure d'expropriation, mais qu'un recours a été introduit contre votre arrêté ministériel, elle dispose par contre de l'autorisation du gouverneur.

Convenons que cela fait désordre et qu'il est certainement nécessaire d'agir pour augmenter le bien commun, pour qu'il soit davantage rencontré. Quelle est votre analyse de cette situation ? Avez-vous été saisi par des autorités communales ou des intercommunales concernées ?

Indépendamment d'une demande de leur part, avez-vous prévu, à votre initiative, de réunir ces acteurs pour tenter de converger vers un déploiement coordonné, voire même vers un projet commun, ou du moins vers un déploiement coordonné ?

Si un projet commun n'est pas possible, n'est-il pas opportun que la localisation soit en tous cas améliorée ou que la capacité de chacun des deux sites soit ramenée à une ligne ? Je pense que c'est déjà le cas pour le projet namurois, afin d'assurer en la viabilité des projets d'intérêt public, quels qu'ils soient.

Plus largement, avez-vous prévu de prendre des initiatives afin d'assurer une concertation quant à la mise à disposition de crématoriums sur le territoire wallon, au-delà des délimitations administratives ?

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 proximité des implantations pose une situation inédite en Wallonie dont découlent diverses interrogations relatives au maillage existant et à venir de l'offre cinéraire sur le territoire wallon.

Cette situation reflète néanmoins le cadre juridique actuel, qui se caractérise par une vision provinciale des actes administratifs à poser, qu'il s'agisse du gouverneur pour le volet « Sépulture » – c'est l'article L1332-2 du CDLD – ou du fonctionnaire délégué pour le volet « Urbanisme ».

Je vous confirme que le gouverneur de Liège s'est déjà prononcé favorablement sur ce dossier, alors que le gouverneur de la Province de Namur doit encore se prononcer sur le projet déposé durant l'été par le BEP.

À ce stade, il est bien difficile de savoir lequel des deux projets sera à même d'être concrétisé en premier, puisque, comme vous l'indiquez, l'intercommunale Neomansio n'est toujours pas propriétaire du terrain et que des expropriations ont fait l'objet d'un recours déposé auprès du Conseil d'État.

Le SPW IAS, au travers de la cellule « Funérailles et sépultures », a été amené à émettre un avis sur les deux projets, mais en raison de la temporalité propre à chaque projet, à des moments différents.

J'ai en outre déjà entretenu quelques contacts avec les acteurs concernés. Je ne prendrai donc pas position ici quant à la pertinence de ces deux projets.

Toutefois, comme vous, je m'interroge sur la compatibilité à court terme de ceux-ci, eu égard à leur proximité. Je ne peux que constater que la procédure à vision provinciale étriquée, adoptée sous la précédente législature, ne répond pas à l'enjeu. Bien que le maillage en Wallonie ne soit pas encore complet pour répondre aux besoins exprimés par nos concitoyens, il reste essentiel de veiller à une répartition rationnelle des implantations. J'ai donc sollicité de mes services une analyse pour objectiver les besoins actuels et futurs et les meilleurs moyens d'y répondre sur le plan de la géographie.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie le ministre. En effet, il y a des contraintes ou des cadres dans la législation actuelle. En même temps, il y a un

seul ministre des Pouvoirs locaux et un seul ministre de l'Aménagement du territoire, et cela tombe bien : c'est le même. Vous avez là une capacité d'agir. Je vous remercie, non pas de prendre position aujourd'hui, ce n'était pas spécialement le sens de ma demande, mais d'avoir une capacité à réunir les acteurs.

Vous avez parlé des besoins ou des projets actuels et futurs. Il y a deux temporalités : une réflexion à moyen terme, qui est indispensable, tandis que, à court terme, il s'agira d'éviter que des deniers publics puissent être engagés et conduisent, par cette concurrence non régulée, à une perte de valeur, voire à une mise en difficulté de ces projets.

J'espère que vous pourrez réunir les acteurs en présence autour d'une même table, de sorte qu'il y ait une concertation, qu'il y ait, si possible, un rapprochement, une convergence et un déploiement qui soient le fruit d'un dialogue avec, le cas échéant, une réduction de la voilure pour éviter une espèce de guerre des crématoriums. On n'a certainement pas besoin de cela.

**Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la reprise du financement des zones de
secours par les provinces »**

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 reprise du financement des zones de secours par les provinces ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, la reprise de la part communale du financement des zones de secours par les provinces est l'un des rares points positifs de votre DPR concernant les finances communales. Rappelons néanmoins que, si c'est un élément positif pour les communes, ce n'est pas le cas pour les provinces. En 2025, les provinces ont été sollicitées afin de renforcer leurs efforts en la matière et ainsi consacrer 100 % de leur dotation « Fonds des provinces » à la reprise du financement des zones de secours.

Vous annonciez alors travailler sur une trajectoire de reprise à 100 % de la part communale du financement des zones de secours. Une note d'orientation en la matière était à l'ordre du jour du Gouvernement wallon du 17 juillet, mais a finalement été reportée, preuve que le dossier est loin d'être simple.

Pouvez-vous nous indiquer où en est l'élaboration de votre trajectoire ? Le temps passe, il serait bon d'informer les provinces sur les efforts complémentaires à venir en 2026. Ont-elles été informées ? Quand votre note d'orientation pourra-t-elle être adoptée par le Gouvernement 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, le Gouvernement est en train d'élaborer la trajectoire de reprise à 100 % de la part communale du financement des zones de secours par les provinces au terme de la législature communale.

Ce travail est complexe, mais il avance à bon rythme. En décembre 2024, j'ai déjà fait inscrire dans un cadre décretaal la reprise à la charge des provinces de la dotation communale, en allouant l'intégralité du Fonds des provinces à cet objectif et en mettant en place, via le budget complémentaire, des moyens additionnels. Votre collègue, M. Lefèbvre, avait d'ailleurs qualifié ce mécanisme-là d'« ingénieux ».

Ce processus a permis une reprise supplémentaire en faveur des communes de 37 millions d'euros entre 2024 et 2025, ce qui est un vrai plus pour les finances communales ; en tout cas, une demande en moins de financer les zones de secours.

Je travaille activement à déterminer les efforts complémentaires attendus pour 2026 et ensuite à la trajectoire complète de reprise. Des discussions gouvernementales sont en cours. Monsieur le Député, un peu de patience.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. L'intervention de M. Lefèbvre, mon collègue, démontre toute l'objectivité des députés de mon groupe, et je m'en réjouis.

Il est malgré tout essentiel, Monsieur le Ministre, de collaborer avec les provinces afin de définir une trajectoire acceptable et soutenable pour elles, parce que cela va être très compliqué.

**Question orale
de Mme Éliane Tillieux
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la réforme du programme stratégique
transversal (PST) »**

**Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les dépôts différés du programme
stratégique transversal (PST) »**

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 Tillieux, sur « la réforme du programme stratégique transversal (PST) » ;
- Mme Fafchamps, sur « les dépôts différés du programme stratégique transversal (PST) ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Président, les deux questions portent sur le PST, mais à mon avis, pas tout à fait sur le même sujet.

Monsieur le Ministre, vous avez récemment adressé un courrier aux bourgmestres, membres des collèges communaux, directeurs généraux et financiers pour recueillir leurs besoins et leurs attentes dans le cadre de la réforme du programme stratégique transversal communal. Cette consultation devait se clôturer le 2 juin dernier. Son objectif était de transformer le PST en un véritable outil de management au service des communes et, en première ligne, des citoyennes et citoyens.

Alors que de nombreux pouvoirs locaux sont en train d'adapter leur PST, les résultats de l'enquête revêtent une importance particulière et devraient permettre de mieux cerner les réalités de terrain, les difficultés rencontrées et les pistes d'amélioration proposées par les acteurs locaux. Combien de communes, CPAS et pouvoirs locaux ont-ils répondu au questionnaire que vous avez diffusé ? Quel est le taux de participation global à cette enquête ? Pouvez-vous dresser un premier état des lieux des résultats de la consultation ?

Quelles sont les attentes, les besoins prioritaires exprimés par les pouvoirs locaux en ce qui concerne les PST ? Quelles suites concrètes entendez-vous donner à ces résultats ? Un calendrier précis est-il prévu pour intégrer les apports de la réforme annoncée ? Comment le Gouvernement compte-t-il associer les pouvoirs locaux de manière pérenne et structurelle à l'élaboration

et à l'évaluation de la réforme, pour que le PST devienne un outil de pilotage partagé et utile pour tous ?

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le programme stratégique transversal, plus connu sous le nom de PST, est un outil de gouvernance obligatoire qui vise à définir les objectifs stratégiques et opérationnels d'une commune pour toute la législature, en cohérence avec son budget pluriannuel.

Il s'agit d'un instrument central pour assurer la planification et la transparence de l'action locale. Plusieurs communes m'ont indiqué souhaiter différer la finalisation et le dépôt de leur PST ou de rédiger un PST très simplifié, invoquant une forte incertitude financière pour la législature 2025-2030. Les communes pointent notamment l'impact encore mouvant du financement des zones de secours par les provinces et ses répercussions sur leurs budgets communaux, ou la transition annoncée vers le Fonds extraordinaire régional d'investissement – le fameux FERi –, appelé à remplacer le FRIC au 1^{er} janvier 2026, et ne savent pas encore les modalités pratiques et les rythmes de programmation d'ici là.

Dans ce contexte, j'aurais voulu vous demander combien de communes ont à ce jour présenté leur PST. Combien ne l'ont pas encore fait et pour quel motif déclaré principalement ? L'administration a-t-elle diffusé des directives ou notes d'accompagnement spécifiques pour aider les communes à calibrer leur PST, dans le contexte que je viens d'énoncer ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames les Députées, conformément à la DPR, qui prévoit un choc de simplification administrative, une culture de l'évaluation et un renforcement des outils au service des territoires, le Gouvernement entend transformer le PST en un véritable levier de pilotage pour les pouvoirs locaux. Nous pouvons nous réjouir de l'intérêt sur le sujet puisque l'enquête qui a été lancée a reçu 350 réponses, avec moins de 1 % de doublons, ce qui représente en fait 75 % des pouvoirs locaux concernés par le PST et confère à ce travail un niveau d'analyse solide.

Une réunion de consolidation avec mon administration est prévue tout prochainement. Elle permettra de finaliser un rapport de diagnostic qui sera transmis aux pouvoirs locaux ayant participé à la consultation. Des interviews ciblées seront ensuite menées afin de mieux comprendre certains écarts ou tensions apparues dans les réponses, en particulier entre profils de communes.

En parallèle, un marché de services de faible montant sera lancé pour accompagner les communes volontaires pour cette nouvelle mouture du PST. L'objectif est de valider sur le terrain les évolutions envisagées avant de rédiger le texte final de la réforme. L'ensemble des fédérations représentatives des pouvoirs locaux est associé à cette démarche. Cette méthode à la fois participative et progressive, en *design thinking*, implique toutes les parties prenantes à chaque étape du processus et assure un alignement entre ambition politique, réalité opérationnelle et évaluation des politiques publiques.

Concernant l'application de la législation actuelle, l'administration est en cours de collationnement des délibérations des conseils communaux. Un état consolidé sera établi à la mi-octobre, lorsque l'ensemble des actes aura été transmis. N'hésitez pas à me réinterroger par le biais de questions écrites si vous êtes intéressée à connaître les chiffres.

En ce qui concerne l'aspect budgétaire, le PST établit les intentions stratégiques des autorités locales et la structure autour de projets et actions, dont la réalisation dépendra souvent de facteurs ou moyens exogènes. Il s'agit d'un outil évolutif et adaptable dans le temps. C'est important, je pense, de le rappeler. Le PST n'est pas rigide, ce n'est pas fait une fois pour six ans.

C'est un outil qui doit pouvoir évoluer et s'adapter, tout en permettant d'avoir finalement un point de mire, un horizon. Il comporte par nature une part d'inconnu et d'incertitude. Cela doit être compris et vécu de cette façon-là.

Pour accompagner les communes, mes services ont déjà diffusé, le 4 mars 2025, une circulaire précisant le caractère non contraignant du délai de dépôt des PST.

Toutes ces initiatives visent à sécuriser l'élaboration des PST et à permettre aux communes de calibrer leurs choix stratégiques malgré un contexte mouvant – c'est la réalité du monde dans lequel on vit – et permettre une évolution du PST comme un outil de management concerté avec les besoins du terrain, et non comme un outil de planification soviétique.

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, j'aurais voulu avoir quelques éléments issus de cette fameuse enquête. Vous me donnez le nombre de réponses – 350 – et un bon pourcentage en termes de réaction – 75 % des pouvoirs locaux. Une analyse que vous qualifiez de solide. Cependant, ce qui m'intéresse, c'est évidemment le contenu du rapport de diagnostic. Je reviendrai vers vous.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je reviendrai aussi en question écrite à la mi-octobre, comme vous l’avez conseillé, pour avoir des informations bien précises. C’est vrai qu’il est intéressant d’avoir 75 % de réponses à cette enquête ou encore de savoir que vous consultez et que vous construisez avec les pouvoirs locaux pour que ce PST réponde à leur réalité de terrain. En effet, si c’est pour les contraindre à avoir cet outil, mais qu’ils ne s’y retrouvent pas, cela ne sert effectivement pas à grand-chose.

Je reconnais aussi la volonté de simplification administrative de votre Gouvernement. Cela s’inscrit dans la bonne ligne. Je reviendrai en questions écrites pour avoir un peu plus d’infos dans les prochaines semaines.

**Question orale
de Mme Valérie Bluge
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la reconnaissance des communautés
religieuses locales »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de Mme Bluge à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la reconnaissance des communautés religieuses locales ».

La parole est à Mme Bluge pour poser sa question.

Mme Valérie Bluge (MR). – Monsieur le Ministre, en Flandre, la ministre des Affaires intérieures, Hilde Crevits, a récemment décidé de reconnaître 26 communautés religieuses locales, mais d’en refuser 32 autres au motif qu’elles ne respectaient pas les critères décrets. Le manque de transparence sur le financement ou l’absence de droits d’usage permanents sur les bâtiments ont été invoqués pour justifier ces décisions.

Cette actualité flamande soulève la question du cadre applicable en Wallonie. L’autorité fédérale reste compétente pour la reconnaissance des cultes eux-mêmes, mais la Région wallonne est compétente depuis 2002 pour la reconnaissance des communautés locales et pour l’organisation de la gestion du temporel des cultes reconnus.

Elle a d’ailleurs déjà adapté ce cadre législatif à plusieurs reprises, notamment en 2005 pour le culte musulman, en 2014 et en 2018 pour le régime de tutelle ainsi qu’en 2017 pour les règles relatives à la reconnaissance et à la suppression des établissements cultuels.

Dès lors, Monsieur le Ministre, quelle est aujourd’hui la situation en Wallonie concernant la reconnaissance des communautés locales des cultes reconnus ? La Wallonie envisage-t-elle, à l’instar de la Flandre, d’adopter une approche plus stricte en matière de transparence des financements ou d’indépendance vis-à-vis d’ingérence étrangère pour la reconnaissance des établissements cultuels ?

Enfin, quelles garanties sont mises en place pour assurer que les communautés locales reconnues en Wallonie répondent pleinement aux critères de transparence, de gestion démocratique et d’ancrage local ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la situation en Wallonie concernant la reconnaissance des communautés locales de cultes reconnus est aujourd’hui relativement stable. Quelques demandes de reconnaissance sont introduites de temps à autre, mais elles restent très limitées en nombre et sont traitées au cas par cas selon des procédures en vigueur.

Par ailleurs, conformément aux engagements de la Déclaration de politique régionale, je travaille actuellement à une réforme du cadre relatif au temporel des cultes. Ce travail devra permettre de clarifier, de moderniser et surtout de simplifier les règles applicables, tout en tenant compte des évolutions sociales et institutionnelles.

Enfin, le SPW exerce un contrôle attentif lors des procédures de reconnaissance relevant de son autorité. À titre d’exemple, pour les communautés musulmanes, elle vérifie, dans le cadre de la tutelle sur les budgets et comptes de mosquées, les accords – lorsqu’ils existent – conclus entre les ASBL chargées de l’aspect spirituel et les comités de mosquées qui assurent la gestion administrative. Ce suivi vise précisément à garantir la transparence, la bonne organisation de la gestion et l’ancrage local des établissements de culte.

Un autre exemple est la construction d’un immeuble à affecter au logement du ministre du culte catholique. Ainsi, la délibération décidant de la construction par les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus d’un immeuble à affecter à l’exercice du culte ou au logement du ministre du culte – quel qu’en soit le montant – est soumise à une tutelle générale d’annulation à transmission obligatoire du SPW.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse.

Je reviendrai vers vous un peu plus tard pour avoir des statistiques précises sur les demandes qui sont faites, des données que vous pourrez m'apporter dans le cadre d'une question écrite.

Question orale
de Mme Christie Morreale
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'impact de la réforme de
l'accompagnement et du soutien financier
apportés aux opérations de développement
urbain »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Morreale à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la réforme de l'accompagnement et du soutien financier apportés aux opérations de développement urbain ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

Mme Christie Morreale (PS). – Monsieur le Ministre, lors de la dernière séance du Gouvernement wallon avant la trêve estivale, vous avez présenté une réforme de l'arrêté du 13 juillet 2023 portant sur l'accompagnement et le soutien financier apportés aux opérations de développement urbain.

Il me revient que la principale modification approuvée par le Gouvernement consiste en une diminution drastique des moyens alloués aux villes concernées, à savoir celles qui ont entre 12 000 et 50 000 habitants. Votre proposition consisterait en une réduction du taux de subvention, de 80 % à 50 %, des projets concernés. Toutefois, je me trompe peut-être et je souhaite donc le vérifier.

Pouvez-vous faire le point sur ce projet ? Quelles en sont les lignes de force ? Quel est son impact budgétaire ?

Quelle est aujourd'hui la hauteur de l'enveloppe budgétaire consacrée à cette politique ? Quelle sera-t-elle après l'adoption définitive du nouvel arrêté ?

Dans ce genre de modification, la question de la période transitoire entre l'ancienne et la nouvelle programmation est souvent posée. Qu'en est-il précisément ?

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 vais être clair : j'ai proposé, en première lecture, de ramener le taux d'intervention de 80 % à 50 %. Le texte étant en première lecture, nous verrons comment celui-ci évoluera en la matière.

Il part d'un constat assez simple. En mars 2025, 15 communes ont introduit un PATO afin de solliciter des subsides dans ce cadre. Le coût total des 15 opérations de développement urbain est de 101 millions d'euros. Le montant total des subventions pourrait s'élever à 72 millions d'euros et les crédits d'engagement disponibles sont de 18 millions d'euros.

Dans ce contexte, il faut agir. J'ai donc souhaité prendre mes responsabilités en la matière et permettre aux communes qui le souhaitent de se lancer dans ce type de projet, mais avec un montant qui permet d'assurer une couverture équitable des opérateurs.

La réforme a un double objectif :

- être en mesure de poursuivre une politique de soutien à un nombre important de projets de rénovation urbaine, tout en évitant un temps d'attente trop long pour les communes qui sollicitent le soutien régional ;
- donner le signal clair aux communes que de tels projets doivent pouvoir se mener dans le cadre de partenariats et en mobilisant d'autres financements, qu'ils soient publics ou privés.

M. le Président. – Mme Morreale ne souhaite pas répliquer.

Question orale
de M. Eddy Fontaine
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la responsabilité du Gouvernement dans la
surexploitation touristique de la Lesse »

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l’octroi d’un permis pour la location de
kayaks sur la Lesse »

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

- M. Fontaine, sur « la responsabilité du Gouvernement dans la surexploitation touristique de la Lesse » ;
- M. Hazée, sur « l’octroi d’un permis pour la location de kayaks sur la Lesse ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, les images du 15 août et, plus récemment, de ce week-end montrent des centaines de kayaks agglutinés sur la Lesse, des plages bondées et des usagers contraints de tirer leur embarcation sur des zones asséchées. Ces images ont choqué plus d’un observateur. Ce phénomène n’est pas isolé. Il est symptomatique d’un modèle de développement touristique déséquilibré que plusieurs acteurs locaux dénoncent comme du « surtourisme caractérisé ».

Les faits sont connus : sous votre impulsion, un permis a été accordé pour permettre jusqu’à 2 325 kayaks par jour. Alors qu’un recours a été introduit au Conseil d’État par des associations environnementales, le sentiment qui prévaut est celui d’un renoncement à toute vision durable du tourisme wallon. La surexploitation de nos rivières, loin de soutenir le secteur, risque à terme de le décrédibiliser.

En tant que responsable de l’équilibre entre développement territorial et préservation des ressources naturelles, Monsieur le Ministre, vous portez une certaine responsabilité dans cette décision.

Quel message donnez-vous à nos concitoyens et aux opérateurs touristiques soucieux d’un développement harmonieux et respectueux de l’environnement ?

Quelles justifications précises vous ont-elles conduit à approuver un tel niveau de fréquentation, malgré les avis locaux et administratifs contraires ?

Quelles garanties environnementales ont été exigées du gestionnaire dans le cadre du permis octroyé ?

À la lumière des événements du 15 août et de ce week-end, entendez-vous rouvrir le débat et revoir les conditions actuelles d’exploitation de la Lesse ?

Quel est l’impact environnemental de la surexploitation de cette rivière ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la Lesse est – j’espère qu’il ne faudra pas employer le passé – un joyau naturel de notre Région, apprécié à la fois pour sa biodiversité remarquable, avec des espèces sensibles, telles que la mulette épaisse qui filtre l’eau, et pour sa valeur récréative. Cette rivière emblématique est aujourd’hui mise en péril par des pratiques touristiques intensives et des décisions politiques que nous ne comprenons pas. M. Fontaine a bien décrit les récentes illustrations qui constituent des témoignages supplémentaires de ces constats.

Il apparaît pourtant que, en avril 2025, vous avez délivré un permis unique pour huit ans à la société Dinant Tourisme, autorisant de 1 169 à 1 525 mises à l’eau par jour. Le permis initial, qui avait été octroyé par le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué en novembre 2024, portait, lui, sur un maximum de 600 mises à l’eau. On constate l’écart entre ces deux permis. Il faut additionner ce permis à un autre déjà existant pour une société sœur, Dinant Aventure, du même loueur ; le total des kayaks autorisés pourrait ainsi atteindre jusqu’à 2 325 kayaks par jour – chiffre évoqué par M. Fontaine –, soit 50 % de kayaks supplémentaires par rapport à la situation de 2024. C’est énorme et invraisemblable.

Selon le journal *L’Avenir*, le rapport de synthèse de l’administration indique que « le nombre de mises à l’eau sollicité ne permet plus une préservation adéquate de la nature » et qu’« un relèvement des débits seuils de navigation est indispensable ». Il recommanderait une mise à l’eau de maximum 569 kayaks, avec une autorisation du projet de permis d’atteindre jusqu’à 725 kayaks durant 20 jours.

Quelles sont les raisons qui ont motivé votre décision ? Confirmez-vous la proposition du rapport de synthèse de l’administration sur cette demande de permis en recours ? Quels en étaient les développements ? Pourquoi ne l’avez-vous pas suivie ? Quels étaient les avis du DNF – le Département de la nature et des forêts – et de la Direction des cours d’eau non navigables ?

Avez-vous concerté votre collègue en charge de l’Environnement sur ce dossier important qui relève aussi de ses compétences ? C’est d’ailleurs lui qui, il y a

quelques mois, me répondait sur ce dossier. Sinon, pourquoi ne pas l'avoir fait ?

Qu'en est-il des autres mesures protectrices, que vous semblez avoir ignorées, voire que vous avez détériorées ? Je pense à l'interdiction d'accostage sauvage et, plus encore, à l'interdiction de la navigation lors de débits trop faibles. Pourquoi cette attitude ?

Comment comprendre cette position, alors même que la sécheresse, que l'on constate année après année, de plus en plus fréquemment, impose plutôt une prudence plus grande qu'une dérégulation complète ?

Il y a des enjeux d'équilibre qui doivent être préservés. Nous avons une forme de fuite en avant pour une logique économique qui ne peut primer systématiquement sur la santé de nos milieux naturels.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, vos questions me permettent de corriger une série d'éléments factuellement inexacts ou imprécis qui ont circulé par ailleurs.

La pratique du kayak constitue une activité historique sur certains cours d'eau wallons dont la portée récréative et les retombées économiques ne peuvent pas être contestées. Bien sûr, ces activités doivent s'inscrire dans un équilibre avec le milieu naturel.

À cette fin, un cadre régulateur a été établi. Il s'agit de l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 mars 2009 réglementant la circulation sur et dans les cours d'eau, qui détermine précisément quels sont les tronçons des cours d'eau qui peuvent accueillir des embarcations de loisirs et à quelles conditions minimales et maximales de débit ils sont soumis.

En outre, cet arrêté limite les heures pendant lesquelles les embarcations de loisirs peuvent circuler.

Pour la Lesse, par exemple, c'est :

- entre 9 heures 30 et 19 heures du 16 mars au 15 juin ;
- entre 9 heures 30 et 20 heures du 16 juin au 15 octobre ;
- entre 9 heures 30 et 17 heures du 16 octobre au 15 mars.

Je note que cette réglementation d'encadrement n'a pas été modifiée par les ministres successifs chargés des cours d'eau.

J'en viens à la demande de permis unique introduite par la société Dinant Tourisme en date du 2 avril 2024.

Elle visait principalement au renouvellement du permis d'exploiter son activité de location de kayaks.

Le permis délivré en première instance a fait l'objet d'un recours dont l'instruction a fait l'objet d'un rapport de synthèse que l'administration m'a transmis le 20 mars 2025. Celui-ci proposait d'autoriser une mise à l'eau de maximum 569 kayaks, avec 725 kayaks durant 20 jours.

La décision des fonctionnaires technique et délégué, comme le rapport de l'administration sur ce recours, n'ont pas suivi les avis défavorables du Département de la nature et des forêts et de la Direction des cours d'eau non navigables, au motif d'un nécessaire équilibre entre la protection de l'environnement et la nécessité de maintenir en activité un établissement important pour l'économie de la sous-région concernée.

Par ailleurs, l'exploitant – c'est important – possède une deuxième société de location de kayaks sur la Lesse. Ces deux sociétés constituent légalement une unité technique et géographique devant faire l'objet d'un seul permis avec des conditions d'exploiter unifiées, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Le rapport de synthèse sur le recours préconisait donc de limiter la durée du permis délivré à deux ans, à charge pour l'exploitant d'introduire dans ce délai une nouvelle demande de permis global afin de régulariser cette situation.

Ma décision a été de délivrer ce permis jusqu'en 2033, date de la validité de l'autre permis, afin de rassembler ces deux autorisations à l'échéance du permis qui était valide jusqu'en 2033.

Après l'analyse du rapport de synthèse, j'ai décidé de limiter le nombre total de kayaks au nombre autorisé il y a 20 ans – et qui était encore d'application jusqu'en 2024 – afin de ne pas accroître la pression environnementale sur la rivière.

Le nombre de kayaks octroyés est de 1 169, avec une dérogation à 1 525, et ce, 20 jours par an. Je rappelle que le nombre sollicité par l'entreprise était de 1 369, avec une dérogation à 1 825, et ce, 20 jours par an. L'autorisation délivrée est donc inférieure de 200 et 300 kayaks. Elle maintient le seuil précédemment autorisé sur cette partie de rivière. C'est donc une décision de statu quo jusqu'en 2033, au moment où les permis pourront être revus de façon globale.

Les accostages sauvages, qui sont le résultat d'un comportement inapproprié d'une partie de la clientèle, font l'objet d'une communication spécifique lors de l'embarquement. Leur interdiction est reprise dans le règlement distribué aux clients avant l'embarquement. Des barrages flottants sont par ailleurs installés par l'exploitant pour empêcher le débarquement dans les zones les plus faciles d'accès.

Comme je l'ai rappelé, le débit minimum en dessous duquel la navigation est interdite est régi par les dispositions de l'arrêté gouvernemental du 19 mars 2009 ; arrêté qui est indépendant de la police des établissements classés.

J'ai également requis qu'une étude d'impact du raclage des kayaks soit réalisée aux frais de l'exploitant dans les deux ans à dater de la délivrance du permis. Les conclusions de cette étude, dont la méthodologie sera concertée avec le Département de la nature et des forêts ainsi que le Département de l'étude du milieu naturel et agricole, pourront conduire à une révision du débit-seuil en dessous duquel la pratique du kayak est interdite.

Je rappelle que l'article 65 du décret sur les permis d'environnement permet de compléter ou de modifier un permis d'environnement si l'autorité constate que les conditions ne sont plus appropriées, notamment au regard de l'étude de raclage demandée. Il y a donc une clause de rendez-vous dans les deux ans, et c'est le fonctionnaire technique qui a les clés en main.

En outre, le permis délivré impose un ensemble de conditions encadrant les différents volets de l'activité : horaires d'exploitation – plus restrictifs que la réglementation en vigueur –, procédures de mises à l'eau – en ce compris le comptage de celles-ci –, gestion des déchets, ligne de bouées pour protéger les berges sensibles, et cetera.

Différentes études et reportages sont également imposés dans le permis ainsi que la création d'un comité d'accompagnement. Les horaires de mises à l'eau ont également été resserrés d'une demi-heure au départ de Houyet et d'une heure trente au départ de Gendron, pour limiter au maximum les arrivées tardives.

Enfin, j'ai refusé, pour la partie urbanistique, la demande de régularisation d'un chapiteau HORECA, et ce, afin de limiter les nuisances auprès des riverains d'Anseremme.

Comme pour tous les permis uniques, j'ai consulté mon collègue en charge de l'Environnement pour ce permis afin de prendre une décision permettant de trouver un équilibre entre l'environnement, la biodiversité, l'aménagement du territoire et l'économie touristique.

L'impact environnemental de l'exploitation a été étudié dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement. Celle-ci ne met pas en évidence d'impact environnemental rédhibitoire sur la rivière, même s'il est évident que l'activité humaine a un impact sur le milieu, mais était préexistante. C'est d'ailleurs le cas de toute activité humaine qui a un impact sur l'environnement.

Comme pour tout permis, le respect des conditions établies est assuré par le SPW ARNE sous la responsabilité du fonctionnaire technique, lequel, je le

rappelle et je le souligne, dispose de moyens de contrôle. Au besoin, il peut adapter directement les conditions d'exploitation, conformément au dispositif prévus par l'article 65 du décret sur les permis d'environnement.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour cette réponse complète, mais qui ne me satisfait qu'en partie.

Vous avez retracé un peu tout ce qu'il se passe. Il se fait que, dans une autre vie, j'ai bien connu cette activité, qui était au départ répartie entre trois sociétés différentes : les bleus, les jaunes et les rouges. Avec le temps, il ne reste plus qu'une société qui a racheté les deux autres.

Nous sommes loin de ce qu'il se passait il y a 20 ans. On ne peut pas nier non plus que, d'année en année, il y a de moins en moins d'eau dans les rivières. Cela, c'est très clair. Cette année, il était impossible de pratiquer le kayak sur la Semois. Il y a eu des descentes, mais les règles doivent être respectées et appliquées.

Je vous garantis que le service qui sera chargé du contrôle aura de plus en plus de boulot parce qu'il y a moins de respect de la part du touriste. Je ne nie pas le fait qu'il s'agit d'un apport important pour la région de Dinant et tout son entourage. Toutefois, il va falloir trouver des solutions parce que ce n'est plus possible, ni pour les riverains ni pour l'environnement.

Je vais dès lors rester attentif et je vais relire soigneusement votre réponse. Je vous remercie encore d'avoir éclairci un peu les choses, mais cela reste tout de même très problématique.

Je conclus en vous demandant : à qui profite cette décision ? Je laisse cette question en suspens.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Le ministre peut tenter de noyer les chiffres comme il le souhaite, mais, au bout du compte, il y a une augmentation de 50 % par rapport au permis de 2024.

Vous prenez comme référence la situation d'il y a 20 ans. Or, en matière de dégradation de l'environnement, je suis surpris que ce soit la situation d'il y a 20 ans qui puisse être un référentiel quelconque.

Votre administration proposait de diminuer encore le nombre de bateaux autorisés afin de restaurer un équilibre dans la biodiversité.

Vous avez diminué le débit minimal à partir duquel on peut mettre à l'eau les kayaks par rapport à celui qui est prévu dans le permis de septembre 2023. Ce débit est de 2 mètres cubes par seconde dans le permis de

septembre 2023. Pour cet autre permis, vous avez abaissé le débit minimal à 1,5 mètre.

Or, le problème du débit d'eau, ce n'est pas juste de la théorie. Le raclage du fond de la rivière mène à des impacts de destruction de la biodiversité, avec tous les nanoplastiques et les microplastiques qui viennent se détacher. Il y a également toutes les personnes qui doivent marcher dans l'eau et viennent ajouter aux dégradations du milieu. C'est un enjeu extrêmement problématique.

Il y a un point positif dans votre réponse, c'est lorsque vous nous dites que le ministre Coppieters a été associé. Souvent, dans ce Gouvernement, on a une situation de *bad cop, good cop*, où le bon aimerait bien, mais n'y arrive pas, puis l'autre qui fait le boulot. Ici, vous nous dites qu'il est dans le coup, mais cela nous fait une belle jambe.

Vous nous donnez comme recours le fonctionnaire qui va faire le boulot. Quel fonctionnaire va venir dire que le ministre se trompe et qu'il sait mieux comment les choses se situent ? Là, il y a aussi une matière à discuter.

Le permis sera de toute façon discuté au Conseil d'État. Je passe l'avis négatif de la Commune de Houyet et l'avis réservé de la Commune de Dinant, qui sont aussi tenus pour portion congrue dans ce dossier.

**Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le projet de logements sociaux à
Nessonvaux malgré les enseignements des
inondations de 2021 et la nécessité d'un
Labo-Vesdre »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de logements sociaux à Nessonvaux malgré les enseignements des inondations de 2021 et la nécessité d'un Labo-Vesdre ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, en juin dernier, lors de nos échanges sur le marché public de 30 logements sociaux situés sur un terrain ayant été inondé jusqu'à 2,6 mètres en 2021, vous avez exprimé votre ouverture à un dialogue avec les parties concernées, dépassant strictement la logique administrative.

Cette posture est en ligne avec les recommandations adoptées par la Commission d'enquête parlementaire sur les inondations, qui préconisent de ne pas autoriser de nouvelles constructions en zones vulnérables et de garantir la cohérence entre aménagement du territoire et sécurité des citoyens.

Vous avez suggéré qu'un certificat d'urbanisme – un CU2 – soit demandé préalablement au dépôt d'un permis afin d'évaluer sa faisabilité compte tenu des risques d'inondation. Vous avez également insisté sur l'importance de coordonner les projets conformément au Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de la Vesdre, ce qui est important.

J'aimerais rappeler que le CU2 implique un travail quasiment aussi lourd qu'un permis. Selon moi, il faut agir en amont du CU2, mais je voulais mentionner l'ouverture quant au fait de regarder ce projet problématique avec un autre œil et de pouvoir l'appréhender d'ores et déjà.

Lors du débat en commission et en plénière – il s'agissait d'un débat portant sur la motion que j'avais déposée –, la nécessité d'un Labo-Vesdre opérationnel a été soulignée par des collègues afin de centraliser les informations, coordonner les acteurs locaux et proposer des solutions sécurisées, tout en maintenant la vitalité de la vallée. Encore une fois, il ne faut pas opposer l'un à l'autre. Les deux sont compatibles et doivent l'être.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous aujourd'hui me préciser si des démarches de concertation ont eu lieu avec le Foyer de la région de Fléron – maître d'ouvrage du projet de logements sociaux à Nessonvaux – pour la demande de CU2. Quelles en sont les avancées ? Avez-vous fait des démarches de concertation ? Avez-vous fait avancer votre proposition de CU2, même si je ne la rejoins pas complètement ?

En outre, pouvez-vous me préciser si vous vous êtes entretenu avec le ministre du Logement afin que les délais d'octroi des subsides puissent être assouplis pour permettre de développer une solution *secure* et soutenable ?

Cela me semble, à tout le moins, une action du Gouvernement wallon qui doit être entamée pour qu'une réorientation du projet initial puisse éventuellement être mise en œuvre. Il serait fou que la Région wallonne et votre Gouvernement imposent des délais qui ne permettent pas de réorienter le projet initial. Cette réorientation sera-t-elle possible et dans quel délai ?

Pouvez-vous me préciser si vous avez avancé sur le dossier du Labo-Vesdre ? Une cellule de coordination des projets de la vallée sera-t-elle mise en place ? Quand et avec quels moyens ? Je sais qu'une réunion de la Conférence des bourgmestres a eu lieu.

Le Labo-Vesdre, sur lequel nous avons eu plusieurs fois l'occasion de nous entretenir, est une cellule concrète d'intervention, qui est plus une cellule technique qui doit suivre pour que de tels projets ou de telles situations complexes à gérer, comme les logements sociaux, puissent être appréhendés en amont, dans un dialogue constructif, avec, notamment, ce Labo-Vesdre, s'il voit le jour. Je l'appelle de mes vœux.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, les inondations de juillet 2021 ont prouvé qu'il est indispensable d'adapter nos territoires, en particulier les bassins-versants les plus à risque, afin d'améliorer leur résilience face à de tels événements qui sont amenés à se répéter.

Le schéma Vesdre fait partie intégrante de ce travail puisqu'il a produit une vision territoriale partagée à l'échelle de l'ensemble du bassin-versant de la Vesdre dans le but d'orienter la reconstruction et le développement résilient et cohérent de cette partie du territoire. Une prévention et une concertation continues entre les acteurs aux différentes échelles territoriales sont en effet nécessaires à l'opérationnalisation de ce schéma Vesdre.

Le projet de logements sociaux à Nessonvaux illustre concrètement cette démarche. Ils n'ont pas suivi ce que j'avais mis comme pistes possibles. J'avais cité des pistes, mais je ne suis pas le demandeur. À la suite de nos échanges en commission, une réunion de projet s'est tenue le 9 juillet dernier. Elle a permis au Foyer de la région de Fléron de présenter son projet à la Commune, au fonctionnaire délégué, à la Direction des cours d'eau navigables et au contrat de rivière Vesdre.

Susceptible de devoir intervenir en tant qu'autorité de recours dans ce dossier, vous comprendrez que je ne puisse m'exprimer davantage sur le fond de ce dossier. Il est surtout important que les parties se parlent et qu'elles puissent dire quelles sont les conditions ainsi les éléments d'aménagements possibles ou impossibles.

Néanmoins, tout éventuel projet devra être examiné par l'administration en tenant compte, complémentairement au schéma Vesdre, des référentiels « Constructions et aménagements en zone inondable » et « Gestion durable des eaux pluviales », en limitant la minéralisation du site et en prêtant toute l'attention requise aux accès pour les services de secours. Quand je dis cela, je ne dis pas que je suis spécialement favorable à ce projet. J'expose simplement, si le projet avance, les cadres dans lesquels il sera examiné.

Quant à votre question sur les délais d'octroi des subsides, ceci relève de ma collègue, la ministre du Logement, qui a la tutelle sur les sociétés de logement

de service public. Je vous renvoie donc vers la ministre Neven.

En ce qui concerne la création d'un Labo-Vesdre, envisagée par le schéma pour accompagner le plan d'action qu'il définit, une rencontre a eu lieu le 22 mai dernier avec les membres de la Conférence des bourgmestres de l'arrondissement de Verviers, en présence des ministres Dolimont, Jeholet, Dalcq et de moi-même.

Lors de cette rencontre, une gouvernance triangulaire a été proposée pour cette structure Labo-Vesdre. Elle sera ainsi composée d'un point de contact pour la Conférence des bourgmestres, d'un point de contact par administration et d'un point de contact par cabinet ministériel concerné. Ce modèle de gouvernance devrait être prochainement entériné sous l'impulsion du ministre-président, qui est à la manœuvre, au vu du caractère transversal de cette matière.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – La réunion de projet est déjà une étape. J'aurais préféré qu'elle vienne avant qu'on lance le marché public parce qu'il y a désormais des étapes qui sont passées et que cela devient compliqué.

Je suis complètement d'accord avec vous. Vous me faites le signe que vous n'en êtes pas responsable. Le Labo-Vesdre devrait justement faire en sorte que cela n'ait plus jamais lieu. Se consulter et avoir une réunion de projet avant de lancer un marché public me semble être la base.

J'aurais aussi aimé connaître les conclusions de cette réunion de projet, mais soit. Je vous remercie déjà pour l'information que les choses avancent.

Par rapport au Labo-Vesdre et les points de contact, je crains que cela ne se rapproche pas du modèle opérationnel que les experts avaient demandé et aimeraient mettre en œuvre parce que, encore une fois, il faut l'implémenter concrètement et directement sur le terrain. Cela demande un dialogue permanent avec l'ensemble des communes et avec des gens qui ont un profil plus technique – quand je dis des techniciens, il s'agit de gens qui ont un profil plus technique que purement politique – pour arriver à mettre cela en œuvre.

Je crains que cela soit un peu complexe s'il n'y a pas de moyens humains et financiers dédiés à cette cellule. Toutefois, j'entends bien les points de contact.

Je reviendrai vers vous et vers le ministre-président, car j'ai bien entendu qu'il en était responsable.

Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le schéma de territoire du sous-bassin de
l'Ourthe pour lutter contre les inondations »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le schéma de territoire du sous-bassin de l'Ourthe pour lutter contre les inondations ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je suis foncièrement convaincue que la seule façon de lutter contre les inondations et les sécheresses est de prendre le problème à la bonne échelle. Il faut dézoomer pour avoir un intérêt collectif sur l'ensemble du bassin, et vous savez que celui de l'Ourthe a été fortement touché.

Dans votre réponse du 25 juillet à une question écrite de Mme Cassart-Mailleux sur le Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de l'Ourthe, vous indiquez que le cahier spécial des charges a été transmis pour avis à l'Inspection des finances et que le marché public pourrait être publié à la rentrée afin de désigner le prestataire en cette année 2025.

Vous insistez également sur la nécessité d'une collaboration entre le SPW TLPE et le SPW MI pour la réalisation des études hydrauliques et hydrologiques.

Plusieurs questions me semblent dès lors importantes. Le marché public a-t-il été publié, sachant que l'étude va durer deux ans ? Quelles en sont les échéances en matière d'attribution ?

Pourquoi insistez-vous si fort dans votre réponse sur la collaboration entre le SPW TLPE et le SPW MI ? Une telle coordination n'a-t-elle pas été observée lors de l'élaboration du Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de la Vesdre ? Quels sont les écueils du premier schéma – celui de la Vesdre – que vous entendez éviter ? Ce serait très constructif.

On apprend de ses erreurs, il est normal qu'il y en ait et qu'il faille aller de l'avant. Quels sont donc ces écueils ? Les avez-vous identifiés et comment allez-vous les éviter dans le futur ?

Enfin, le cahier des charges pour le Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de l'Ourthe inclut-il un volet sur la mise en œuvre des recommandations pour garantir la cohérence des projets

sur le terrain avec les conclusions de schéma ? Si oui, quel est le contenu de ce volet ?

En gros, un Labo-Ourthe verra-t-il le jour ? Ces études sont super. Je vous remercie de continuer parce qu'il va falloir couvrir toute la Wallonie. L'étude par sous-bassins-versants est fondamentale pour éviter les inondations. L'été et les sécheresses nous ont rappelé à quel point c'est crucial. Après, il convient de le mettre en œuvre sur le terrain.

Vous ne me reprocherez pas de ne pas avoir de la suite dans les idées.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, dans sa Déclaration de politique régionale, le Gouvernement promeut un développement territorial attractif et durable qui intègre les besoins actuels et futurs de la société qui est en mesure de s'adapter aux changements climatiques en cours.

Le Schéma de développement du territoire incite quant à lui à « promouvoir les réflexions et les stratégies d'aménagement du territoire dans la gestion des risques à l'échelle pertinente ».

C'est pourquoi j'ai chargé mon administration de rédiger un cahier spécial des charges en vue de l'élaboration d'un Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de l'Ourthe aval, soit la partie du territoire qui s'étend du barrage de Nisramont jusqu'à la confluence avec la Meuse.

Le cahier spécial des charges, adopté le 19 août dernier, a été publié le 25 août. L'appel d'offres court jusqu'au 30 septembre prochain. L'objectif est d'attribuer le marché et de procéder à l'engagement budgétaire avant la fin de cette année.

En ce qui concerne la comparaison avec le schéma Vesdre, j'attire votre attention, Madame la Députée, sur le fait que, contrairement à la Vesdre, qui est un cours d'eau non navigable de première catégorie et est donc géré par le SPW ARNE, l'Ourthe aval est un cours d'eau navigable géré par le SPW MI. Nous avons eu l'occasion d'en parler dans les recommandations de la Commission d'enquête sur les inondations.

À l'époque du lancement du schéma Vesdre, le contexte lié à l'urgence de la situation n'avait pas permis de disposer d'un modèle hydraulique préalablement à l'élaboration du schéma. Ce n'est pas idéal. La conception du modèle hydraulique a donc eu lieu parallèlement à l'élaboration du schéma stratégique, sous la supervision de la Direction des cours d'eau non navigables. Cette situation a dès lors occasionné

quelques retards – pour ne pas dire autre chose – dans le travail du prestataire.

Pour revenir au bassin-versant de l'Ourthe aval, il convient de souligner que des études hydrologiques et hydrauliques ont déjà été entreprises et continuent d'être menées par le SPW Mobilité et Infrastructures. Plusieurs projets concrets aboutiront dans les prochains mois : une campagne d'acquisition de données topobathymétriques, un modèle hydraulique de l'Ourthe aval ou encore un modèle hydrologique de l'ensemble du bassin-versant de l'Ourthe. Ce sont des données essentielles à la suite du travail.

Ces études nourriront le nouveau schéma stratégique et permettront de disposer d'un outil d'analyse des risques et de planification des mesures de gestion des crues sur le bassin-versant de l'Ourthe aval. C'est pourquoi la collaboration entre le SPW Territoire, qui est à la manœuvre dans le pilotage de cette étude, et le SPW Mobilité et Infrastructures est essentielle.

Enfin, en ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations, le cahier spécial des charges prévoit la production d'un plan d'action qui devra synthétiser et organiser les différentes recommandations qui résulteront de cette étude. Il devra proposer une catégorisation, une hiérarchisation et une planification des actions nécessaires sur la base des risques acceptables, compte tenu de leur urgence, des bénéfices qu'elles engendreront à court, moyen ou long terme et de leur coût, ainsi que des synergies nécessaires à leur mise en œuvre.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – On avance, Monsieur le Ministre. Je vous remercie pour vos éléments de réponse. Le plan d'action qui va découler de ce schéma Ourthe aval est super, mais il faudra dégager des moyens humains et financiers pour le concrétiser. Soyez sûr que je vous interrogerai à nouveau sur le sujet, mais on avance.

**Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le projet de lotissement au sein d'un
poumon vert sur le site de Burenville à Liège »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de lotissement au sein d'un poumon vert sur le site de Burenville à Liège ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, un lotissement de 400 logements, nommé « Belle Fleur 187 », est en projet dans la ville de Liège, dans le quartier Burenville qui jouxte la commune de Saint-Nicolas. Ce projet se situe sur un ancien site charbonnier – sur une friche –, où la nature a repris ses droits. Le futur *busway* Ans-Chênée le traversera.

Si le quartier nécessite que les pouvoirs publics lui redonnent du dynamisme et des espaces publics de qualité, ce projet suscite de vives interrogations auprès des riverains. L'objet de ma question est de vous en informer et de me faire le relais des citoyens. Parmi celles-ci figurent la perte d'un poumon vert qui pourrait devenir un espace public de qualité, un problème d'écoulement des eaux ainsi que de pollution des sols, une nuisance du chantier qui s'étalerait sur plusieurs années et une suroffre en logements au vu des autres projets alentour.

Comme je le disais, le projet jouxte la commune de Saint-Nicolas. Je reviens pour la cinquième fois vers vous pour insister sur la nécessité d'adopter une politique supracommunale si l'on veut gérer une agglomération urbaine dans toute sa complexité. Ce n'est pas parce qu'une limite administrative entre Liège et Saint-Nicolas est dessinée que les gens passent de l'une à l'autre sans s'en rendre compte ; le territoire, c'est aussi et surtout ses habitants.

Lors de la réunion d'information préalable, les promoteurs immobiliers ont rappelé le rôle de la Région qui, via le schéma d'orientation local, cadrerait le développement de la zone, qui est une ZAC, une zone d'aménagement concerté.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me préciser si l'autorité régionale a été saisie du dossier ? Quelles sont les étapes que ce dossier doit encore franchir ? Des marges de manœuvre pour l'évolution du projet sont-elles encore possibles ? Si oui, lesquelles et comment ?

Lors des réunions de riverains, les questions sur les rôles respectifs de la Région et de la commune sont récurrentes. Parfois, il est difficile, surtout pour les citoyens, de démêler l'un de l'autre. Il est dès lors important de venir au sein du Parlement pour avoir des réponses officielles de la bouche même du ministre.

Une fois ce schéma d'orientation local avalisé par la Région, la Commune de Liège sera-t-elle la seule autorité habilitée à délivrer le permis ?

La Région, via le SOL, peut-elle imposer la protection d'espaces verts dans une centralité dans l'objectif du Stop béton 2050 ? Vous savez comme moi qu'il y a cette grande tache rouge qui regroupe les 11 communes autour de Liège. Comment fait-on pour y protéger des espaces verts puisque c'est un espace de

centralité qu'il faut densifier ? Densifier ne veut pas dire le bétonner dans son entièreté. Il me semble inutile de dire que ce serait aberrant.

Enfin, quelle est l'approche supracommunale qui doit prévaloir ? Quel rôle peut jouer la Commune de Saint-Nicolas dans la programmation urbanistique de ce schéma sur le quartier de Burenville et donc sur le SOL situé sur la commune de Liège ?

Je vous remercie d'avance d'éclairer le débat citoyen.

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 rappelle d'emblée que j'ai refusé de voter le CoDT et que vous l'avez voté. Dès lors, quand vous vous plaignez de la complexité de certaines règles ou de la différence de lisibilité, j'ai un peu envie de vous renvoyer la balle.

En ce qui concerne votre question, je vous confirme avoir approuvé, en date du 13 mars dernier, le schéma d'orientation local n° 50bis, dit Espérance-Bonne Fortune, lequel révisé intégralement le schéma n° 50 initial avec, par souci de cohérence, une extension du périmètre.

Cette approbation est un acte de « tutelle administrative », prononcé uniquement sur des motifs de légalité. Le rôle de l'autorité régionale dans le cadre de cette procédure est bien de vérifier le bon déroulé de la procédure et le respect de la législation.

Sur le fond, la Ville de Liège vise par ce schéma à encadrer la réhabilitation d'un site industriel pollué, anciennement occupé par le charbonnage Espérance-Bonne Fortune, et, de facto, les demandes de permis au sein de ce périmètre.

Les caractéristiques du site ainsi que ses contraintes techniques ont été prises en compte pour définir les objectifs et l'indication du schéma. Celui-ci prévoit notamment :

- la création d'une liaison écologique boisée à travers le site afin de préserver la biodiversité ;
- l'intégration du périmètre dans un réseau de mobilité douce et de modes actifs ;
- une gestion intégrée des eaux de pluie visant à limiter les risques d'inondation par ruissellement.

Au niveau de sa mise en œuvre, à la suite de la réunion d'information préalable et aux remarques formulées à cette occasion, il me revient que le bureau d'études Pissart finalise actuellement l'étude des incidences sur l'environnement du projet. Une demande de permis d'urbanisation est donc attendue pour la fin de l'année. C'est l'opérateur qui décidera quand il la déposera.

L'instruction de sa demande comprendra ensuite une phase d'enquête publique à laquelle pourront prendre part les riverains et la Commune de Saint-Nicolas. Selon le prescrit du CoDT, il reviendra ensuite à la Ville de Liège de délivrer ou non le permis en tant qu'autorité compétente de première instance.

Il convient de rappeler que les schémas ont une valeur indicative. Ils ne peuvent stricto sensu imposer des prescriptions contraignantes. Toutefois, les demandes de permis ne peuvent pas s'écarter des objectifs qu'ils fixent, comme vous le savez.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Le schéma d'orientation local ne date pas des modifications de permis introduites sous l'ère de M. Borsus quand il était ministre de l'Aménagement du territoire, mais bien sous M. Di Antonio, où vous étiez en majorité. Plus que de le voter, vous l'avez, via votre mouvement politique, soutenu. Par ailleurs, je suis nettement plus neutre puisqu'on passe de M. Di Antonio à M. Borsus.

Je vous remercie d'avoir précisé les étapes qui vont être prolongées. Je voulais attirer votre attention sur l'enjeu – vous n'en avez rien dit – de la préservation des espaces verts en centralité. C'est vital dans une zone rouge comme celle-là et dans une centralité comme celle-là.

Vous êtes à la manœuvre maintenant, que vous les ayez votés ou pas, pour mettre en œuvre cette centralité et ce SDT. Il va falloir les mettre en œuvre dans le respect des espaces verts qui sont vitaux aux espaces urbains. On ne va pas rappeler le rôle qu'ils jouent dans les canicules, notamment dans le refroidissement de zones urbaines, entre autres. Tout ce que peuvent apporter les espaces verts est beaucoup plus large que cela.

**Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'évolution des missions des
intercommunales de développement et
l'élaboration de schémas de développement
communaux (SDC) »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'évolution des missions des intercommunales de développement et l'élaboration de schémas de développement communaux (SDC) ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la boucle est bouclée puisque, au début de cette réunion de la Commission, nous avons eu une audition très intéressante sur le développement d'un zoning commercial sur une terre agricole et sur le rôle des intercommunales de développement économique qui doit évoluer. Vous l'avez d'ailleurs vous-même porté et vous avez donné des éléments sur l'évolution des missions de celles-ci, ce qui est très bien.

Les intercommunales, peut-être celles que je connais le mieux, font déjà du travail en la matière et y réfléchissent. Elles sont parfois proactives. Il est important que ce soit mentionné. Les huit intercommunales de développement économique ont un rôle éminemment important à jouer dans la mise en œuvre des stratégies territoriales cohérentes qui intègrent les dimensions sociales, économiques et environnementales, notamment les enjeux de biodiversité et d'adaptation du territoire au dérèglement climatique.

C'est un enjeu majeur. Je pense que l'on est au moins tous d'accord là-dessus. Si l'on n'est pas d'accord sur la façon d'y arriver ou la rapidité à les mettre en œuvre, on est d'accord sur l'objectif. Nous avons déjà eu l'occasion de débattre de l'évolution en cours de leur mission historiquement ancrée dans le développement de parcs d'activité économique. Il faut que cette mission évolue vers d'autres formes de dynamisation du tissu économique.

Les intercommunales ont des missions fondamentales à assumer. Selon moi, elles ont un rôle central. Par ailleurs, le Schéma de développement du territoire, le SDT, consacre la mise en œuvre d'une vision stratégique intégrée de lutte contre l'étalement urbain. C'est focalisé sur les centralités aux mains des communes qui vont développer leur schéma de développement communal ou pluricommunal.

Les rôles de la Région, des intercommunales et des communes sont différents, mais ils sont complémentaires. Dans ce contexte, certaines intercommunales développent de nouvelles lignes de métier, notamment en vue d'obtenir l'agrément nécessaire à l'élaboration de schémas de développement communaux ou pluricommunaux.

Elles pourraient ainsi être potentiellement auteurs de projets pour certaines communes, ce qui rend la limite entre la mission des uns et la mission des autres plus floue. C'est un euphémisme. On a eu l'occasion d'en débattre en début d'après-midi. C'est une limite qu'il faut clarifier.

Des intercommunales de développement vous ont-elles fait part de ce souhait de réaliser elles-mêmes des schémas de développement communaux ? Si oui, quand

et selon quelles modalités ? Le cas échéant, qu'avez-vous répondu ?

Dès lors que les intercommunales poursuivent des activités propres qui s'inscrivent dans le territoire – comme ce fameux déploiement des zones d'activité économique –, qui peuvent être en concurrence avec d'autres objectifs du schéma de développement communal, n'y a-t-il pas un risque important de conflit d'intérêts à voir les intercommunales devenir agréées pour une telle mission, c'est-à-dire les schémas de développement communaux ?

Pouvez-vous me préciser votre analyse et les éléments qui la sous-tendent concernant un potentiel conflit d'intérêts, au sens large du terme, entre les communes et les intercommunales si les unes confient aux autres cette mission ? Quid entre les intercommunales et les bureaux d'urbanisme agréés ? Cela me semble important.

Il pourrait même y avoir aussi un conflit d'intérêts, au sens large du terme, entre des communes limitrophes qui n'appartiennent pas aux mêmes intercommunales. Complémentairement, il me revient que des intercommunales soumissionneraient pour réaliser cette mission, pour ensuite la sous-traiter au bureau d'urbanisme agréé qui faisait antérieurement le travail. Quelle est votre analyse à cet égard ?

Si nous nous rappelons que les intercommunales ont reçu un subside important pour réaliser le diagnostic préalable de la part de votre prédécesseur, nous pouvons aussi nous interroger sur les enjeux de concurrence qui en découlent.

Quand nous pensons, en outre, au discours un peu incessant du Gouvernement de dénigrement du service public au bénéfice du secteur privé, cela prend une tournure un peu étonnante. Je voulais tout de même vous le mentionner. Qu'en est-il exactement de la mission des intercommunales qui est amenée à évoluer ? Quels sont les points d'avancée que vous avez déjà engendrés en la matière ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, le fondement des intercommunales de développement vise, depuis leur création, à établir des collaborations supracommunales, un soutien aux communes et une mutualisation des moyens dans bon nombre de domaines.

Les intercommunales de développement économique organisent la promotion et le développement de l'offre économique dans une logique supracommunale. Le développement économique étant largement lié au développement territorial, les intercommunales ont acquis au fil du temps des

compétences en matière d'aménagement du territoire et une connaissance fine de leur territoire.

Aujourd'hui, les enjeux du territoire, consolidés au niveau régional au travers du Schéma de développement du territoire, le SDT, demandent une vision plus large et des analyses plus globales qui font évoluer les métiers et les besoins de collaboration.

Les communes disposent d'un délai de six ans pour traduire, à l'échelle de leur territoire, le concept d'optimisation spatiale, tel que défini par le SDT, et ce, via l'élaboration d'un schéma de développement communal ou pluricommunal.

La réalisation de ces schémas requiert impérativement le recours à un auteur de projet agréé, conformément aux dispositions du CoDT. Ce dernier fixe précisément les conditions d'agrément. En outre, elle doit démontrer qu'elle dispose d'une équipe pluridisciplinaire aux compétences complémentaires dans les domaines de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Les intercommunales de développement économique, dont la plupart endossent aujourd'hui le vocable d'agences de développement territorial, en adéquation avec l'élargissement de leur vision et de leurs missions, peuvent, moyennant le respect des conditions légales, être agréées. Certaines, comme IGRETEC ou IDEA, le sont depuis bientôt 25 ans. D'autres, comme IDETA, Idelux ou le BEP, ont sollicité et obtenu cette année leur agrément.

Concernant votre question sur un éventuel conflit d'intérêts, je vous rappelle qu'il appartient à chaque intercommunale de développement économique de respecter les règles déontologiques en vigueur.

Lorsqu'une commune fait appel à une intercommunale agréée comme auteur de projet, elle peut recourir au mécanisme de convention *in-house*, laquelle doit être approuvée par le conseil communal, comme le prévoit l'article R.I.12-2 paragraphe 2, du CoDT relatif à la composition du dossier de demande de subvention. C'est donc possible.

Une commune peut également solliciter une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès d'une intercommunale. Dans ce cas, celle-ci agit en tant que conseil et la désignation d'un tiers auteur de projet agréé doit alors faire l'objet d'un marché public.

Il convient de souligner que le CoDT ne prévoit pas de subvention pour une telle mission d'AMO. Si des communes limitrophes appartenant à des intercommunales différentes souhaitent s'associer pour l'élaboration d'un schéma de développement pluricommunal, il reviendra aux conseils communaux de déterminer conjointement la procédure de marché public.

Je tiens enfin à rappeler que les règles en matière de marchés publics, telles que définies par la législation en vigueur, prévoient explicitement le possible recours aux mécanismes de sous-traitance. Toutefois, les clauses des cahiers des charges peuvent conditionner ou prohiber une telle pratique.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – En gros, vous ne répondez pas. Je vous pose des questions assez précises sur le conflit d'intérêts et sur les missions des intercommunales. Vous me dites que c'est comme cela, mais je pense que cela mérite une réflexion plus profonde par rapport à toute la structure existante, eu égard notamment aux éventuels conflits d'intérêts au sens large du terme.

Vous me formulez une réponse sur les communes limitrophes. Vous me dites que deux communes limitrophes peuvent avoir un schéma de développement pluricommunal, même si elles appartiennent à des intercommunales différentes. C'est évident et ce n'était pas du tout l'objet de ma question.

Aujourd'hui, l'enjeu est très important. Vous faites reposer sur les communes l'ensemble de la gestion de l'étalement urbain. Elles doivent faire des schémas de développement communaux endéans les six ans, gérer cela en « bon père de famille » et être sûres que cela va s'organiser au profit de tous sans qu'il n'y ait de conflit potentiel. On doit regarder à cela prioritairement, comme je vous le disais.

Néanmoins, vous n'avez toutefois pas répondu à ma question. J'y reviendrai parce que c'est un problème de fond important à vider.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Thoron, sur « la rénovation de la RN90 à Jemeppe-sur-Sambre » ;
- Mme Desalle, sur « le suivi de la première réunion du comité de pilotage visant la concrétisation du projet de la RN54 » ;
- Mme Laffut, sur « l'entretien du site de l'Arc majeur sur l'E411 à hauteur de Lavaux – Sainte-Anne » ;
- M. Janssen, sur « le suivi de la réfection de la N275 » ;
- Mme Roberty, sur « la sécurité à vélo et la sensibilisation concernant le port du casque » ;
- Mme Roberty, sur « La conduite sous l'influence de l'alcool » ;
- M. Janssen, sur « les infrastructures de rechargement pour véhicules électriques » ;
- Mme Nikolic, sur « le suivi de la résolution du 7 juillet 2021 visant à développer une vision prospective de l'avenir des stations-services en Wallonie tenant compte de l'évolution de la mobilité » ;
- Mme Jacqmin, sur « la suppression de l'accès au bus scolaire 4260 pour les nouveaux élèves d'Outrelouxhe » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « la ligne de bus E21 des TEC et la suppression de l'extension jusqu'au zoning des Plénesses » ;
- M. Blondel, sur « les problèmes de mobilité à l'approche de Bruxelles » ;
- Mme Desalle, sur « la Semaine de la mobilité 2025 » ;
- Mme Nikolic, sur « les enseignements des tests du *busway* n° 2 et l'actualisation du calendrier de la mise en service » ;
- Mme Nikolic, sur « la sécurité des cabines et la protection du personnel des TEC à la suite de l'agression d'un conducteur de tram à Liège » ;
- M. Bastin, sur « l'instauration d'un dialogue permanent entre les TEC, les syndicats, la police et la justice » ;
- M. Palermo, sur « l'intermodalité locale et la stratégie régionale de soutien aux communes » ;
- M. Bastin, sur « les impacts sur la mobilité du mouvement de grève au sein de la SNCB » ;
- M. Hazée, sur « l'encadrement des citoyens bénévoles en cas de catastrophe » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « la circulaire budgétaire à destination des pouvoirs locaux » ;
- M. Tzanetatos, sur « l'intercommunale HUMANI » ;
- Mme Bluge, sur « la réforme du refinancement des CPAS » ;

- M. Liradelfo, sur « les garanties aux communes et CPAS wallons dans le cadre de la réforme du droit aux allocations de chômage » ;
- Mme Laffut, sur « la prolongation de délai dans le cadre du Plan de relance de la Wallonie » ;
- M. Tzanetatos, sur « le financement du plan Oxygène » ;
- Mme Greco, sur « le soutien de la Région aux communes à la suite de la suppression du subside fédéral pour les cellules de mesures judiciaires alternatives » ;
- Mme Vandorpe, sur « l'état des lieux concernant le commissaire d'arrondissement de Mouscron » ;
- M. Bastin, sur « la situation du gouverneur de la Province de Liège » ;
- Mme Desalle, sur « les nominations au sein de l'intercommunale IDEA » ;
- Mme Vandorpe, sur « les recours relatifs à la composition des organes de l'intercommunale IDEA » ;
- Mme Tellier, sur « les conséquences environnementales de l'octroi d'un nouveau permis pour la location de kayaks sur la Lesse » ;
- M. Fontaine, sur « les procédures d'octroi de permis pour les projets de cogénération à partir de bois en Basse-Meuse liégeoise » ;
- M. Chintinne, sur « les conséquences de la lenteur de l'obtention d'un permis de construire » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Hanus, sur « la réfection des voiries régionales en province de Luxembourg » ;
- M. Maroy, sur « les mesures de suivi relatives aux panneaux de chantier oubliés » ;
- M. Devin, sur « les suites de l'accident du pont 45 à Houdeng et les conclusions à en tirer » ;
- Mme Hanus, sur « l'adaptation de l'éclairage public dans les communes wallonnes » ;
- M. Devin, sur « les investissements pour la modernisation des voies navigables » ;
- M. Chintinne, sur « la hausse des accidents impliquant les trottinettes électriques en Wallonie » ;
- M. Hazée, sur « les réponses de la SNCB concernant la fermeture potentielle de points d'arrêt » ;
- M. Devin, sur « le brouillard entourant le futur contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) » ;
- Mme Hanus, sur « les relations entre la Wallonie, la SNCB et Infrabel » ;

- M. Devin, sur « les problèmes rencontrés sur les lignes régulières à l'occasion de la rentrée scolaire » ;
- Mme Hanus, sur « les initiatives et concertations à mener afin de lutter contre le désertification bancaire des zones rurales » ;
- Mme Hanus, sur « l'accès aux services publics dans les zones rurales » ;
- M. Lefèbvre, sur « l'impact sur les pouvoirs locaux de l'avant-projet de décret-programme » ;
- M. Lefèbvre, sur « la situation des CPAS wallons » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « l'analyse de l'administration concernant l'absence de

traitement d'une bourgmestre ou d'une échevine en cas de congé de maternité » ;

- M. Lefèbvre, sur « la reprise de l'extraction minière en Wallonie » ;
- M. Devin, sur « la Boucle du Hainaut » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 22 heures 24 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés
Mme Valérie Bluge, MR
M. Guillaume Buyck, Représentant des pétitionnaires
M. Philippe Buyck, Représentant des pétitionnaires
M. Simon Buyck, Représentant des pétitionnaires
Mme Caroline Cassart-Mailleux, 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
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés
M. Eddy Fontaine, PS
Mme Isabella Greco, PS
Mme Méliissa Hanus, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Bruno Lefèbvre, PS
M. Julien Liradelfo, PTB
Mme Christine Mauel, MR
M. Freddy Mockel, Ecolo
Mme Christie Morreale, PS
M. Vincent Palermo, MR
M. Guillaume Soupart, MR
Mme Éliane Tillieux, PS
M. Nicolas Tzanetatos, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADT	agence(s) de développement territorial
AFIR	alternative fuels infrastructure (infrastructure pour carburants alternatifs)
AMO	assistance à maîtrise d'ouvrage
ANPR	automatic number plate recognition (reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation)
AOT	Autorité organisatrice du transport
ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW)
ASBL	association sans but lucratif
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
Benelux	Belgique, Nederland et Luxembourg
BEP	Bureau économique de la Province de Namur
CA	conseil d'administration
CCATM	commission(s) consultative(s) communale(s) d'aménagement du territoire et de mobilité
CDLD	Code de la démocratie locale et de la décentralisation
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
CNCD	Centre national de coopération au développement
CoDT	Code du développement territorial
Costra	Comité stratégique du Service public de Wallonie
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPDT	Conférence permanente du développement territorial
CRR	Centre de recherches routières
CU2	certificat d'urbanisme n° 2
DGO3	Direction générale opérationnelle de l'agriculture, des ressources naturelles et de l'environnement
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie
DNF	Département de la nature et des forêts
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FERI	Fonds extraordinaire régional d'investissement
FJA	Fédération des jeunes agriculteurs
FRIC	Fonds régional des investissements communaux
FUGEA	Fédération unie de groupements d'éleveurs et d'agriculteurs
FWA	Fédération wallonne de l'agriculture (ASBL)
GISER	Gestion intégrée Sol-Érosion-Ruissellement (cellule)
GRD	gestionnaire(s) de réseau(x) de distribution
GRT	gestionnaire(s) de réseaux de transport
HORECA	hôtellerie, restauration et cafés
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)
IDEA	Intercommunale de développement économique et d'aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre (SCRL)
Idelux	Association intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg
IDETA	Intercommunale de développement des arrondissements de Tournai, d'Ath et de communes avoisinantes (SCRL)
IGRETEC	Intercommunale pour la gestion et la réalisation d'études techniques et économiques (SCRL)
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PAE	procédure d'audit énergétique
PATO	programme(s) d'actions triennal opérationnel
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne

PIMPT	plan « Infrastructures et mobilité pour tous »
PIV	politique intégrée de la ville
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PO	pouvoir organisateur
PPP	partenariat public-privé
PST	programme stratégique transversal communal
RAVeL	réseau autonome des voies lentes
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
RIP	réunion d'information préalable
RN	route nationale
SAR	site à réaménager
SDC	schéma(s) de développement communal(-aux)
SDT	Schéma de développement du territoire
SIEG	services d'intérêt économique général
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SOL	schéma d'orientation local
SPF	Service public fédéral
SPI	Agence de développement territorial pour la Province de Liège (initialement : Service promotion initiatives, puis Agence de développement économique pour la Province de Liège)
SPW	Service public de Wallonie
TEC	Société de transport en commun
TLPE	Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie (SPW)
TPE	très petite(s) entreprise(s)
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UGB	unité de gros bétail (ou unité de gros bovin)
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie
ZAC	zone d'aménagement concerté