

CRAC n° 14 (2026-2027)

4^e session de la XII^e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2026-2027

COMPTE RENDU AVANCÉ*

Séance publique de commission

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

Mardi 29 septembre 2026

*Application de l'article 161 du règlement

Le compte rendu avancé ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement ni les orateurs

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

Le compte rendu avancé constitue une reproduction provisoire des interventions des députés, des membres du Gouvernement et des autres orateurs. Il ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement ni les orateurs.

Le compte rendu avancé est soumis à tous les orateurs qui peuvent retourner leurs corrections dans les 72 heures ouvrables. À défaut, ils sont censés se référer au texte reçu. Aucune modification de fond ne peut être apportée.

Une fois toutes les corrections examinées et éventuellement intégrées, le compte rendu est dit « compte rendu intégral » et remplace le compte rendu avancé sur le site web du Parlement de Wallonie.

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

SOMMAIRE

OUVERTURE DE LA SÉANCE	1
ORGANISATION DES TRAVAUX	1
Examen de l'arriéré.....	1
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus.	
Pétition pour la reconstruction du pont Belle-View (N554) à Bernissart – Auditions.....	1
Rapport d'audit de la Cour des comptes relatif au tram de Liège – Exécution par partenariat public-privé d'une mission déléguée de la Région wallonne à l'Opérateur de transport de Wallonie.....	2
Intervenants : M. le Président – M. Grégory Chintinne – Mme Sophie Fafchamps – M. Stéphane Hazée – Mme Mélissa Hanus – M. Julien Liradelfo.	
Rapport d'audit de la Cour des comptes relatif au respect de la vitesse autorisée sur les routes wallonnes.....	2
PROJETS ET PROPOSITIONS	3
Proposition de décret modifiant l'article 3 du décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes et insérant des articles L1332-34 <i>bis</i> , L1332-34 <i>ter</i> et L1332-34 <i>quater</i> dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin d'affecter une quote-part des recettes du prélèvement kilométrique à charge des poids lourds à une dotation destinée à l'entretien et à la réfection des voiries communales, déposée par M. Crampont, Mme Hanus, M. Lefèbvre, Mme Greco, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 487 (2025-2026) N° 1).....	3
Désignation d'un rapporteur.....	3
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – M. Grégory Chintinne.	
Exposé de M. Crampont, coauteur de la proposition de décret.....	3
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont.	
Discussion générale.....	4
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – M. Grégory Chintinne – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre – M. Vincent Crampont.	
Vote de procédure.....	8
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. Vincent Crampont.	
Proposition de résolution visant à associer les communes wallonnes aux recettes de la future vignette routière et à garantir la neutralité budgétaire de toute mesure de fiscalité automobile à leur égard, déposée par M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Dejardin, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 655 (2025-2026) N° 1).....	8
Désignation d'un rapporteur.....	8
Intervenants : M. le Président – Mme Marie Jacqmin.	
Exposé de M. Lefèbvre, coauteur de la proposition de résolution.....	9
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre.	
Discussion générale.....	10
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – M. Grégory Chintinne – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre – M. Bruno Lefèbvre.	

Examen et vote des amendements.....	16
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. Jean-Paul Bastin.	
Vote sur l'ensemble.....	16
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre.	
Confiance au président et au rapporteur.....	16
Proposition de résolution visant à planifier le développement et à encadrer les politiques d'implantation des centres de données en Wallonie dans le cadre d'une stratégie industrielle, énergétique, hydrique et foncière au service de l'emploi, de la souveraineté numérique, de la transition écologique et de l'intérêt général, déposée par Mme Lambelin, M. Lepine, Mme Morreale, M. Collignon, Mme Özen et M. Devin (Doc. 661 (2025-2026) N° 1).....	
	17
Désignation d'un rapporteur.....	17
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – M. Vincent Crampont.	
Exposé de Mme Lambelin, coauteure de la proposition de résolution.....	17
Intervenants : M. le Président – Mme Anne Lambelin.	
Discussion générale.....	19
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – M. Grégory Chintinne – M. Stéphane Hazée – M. François Desquesnes, Ministre – Mme Anne Lambelin.	
Pétition pour la création d'une zone résidentielle au niveau de la rue Sur Rôpâ et de la rue Darimont.....	28
Désignation d'un rapporteur.....	28
Intervenants : Mme la Présidente – M. Arnaud Dewez – M. Vincent Crampont.	
Présentation de la pétition.....	29
Échange de vues.....	29
Intervenants : Mme la Présidente – M. François Desquesnes, Ministre.	
Vote.....	29
Confiance au président et au rapporteur.....	29
Pétition pour une meilleure sécurité routière, le respect du repos nocturne et une meilleure qualité de vie dans le centre du village d'Arc-Wattpont le long de la N48.....	
	29
Désignation d'un rapporteur.....	29
Intervenants : Mme la Présidente – M. Arnaud Dewez – M. Vincent Crampont.	
Présentation de la pétition.....	29
Échange de vues.....	29
Intervenants : Mme la Présidente – M. François Desquesnes, Ministre.	
Vote.....	30
Confiance au président et au rapporteur.....	30
Intervenants : Mme la Présidente – M. le Président.	
REPRISE DE LA SÉANCE.....	30

PROJETS ET PROPOSITIONS (SUITE).....	30
Proposition de résolution visant à ce que les périmètres de révision du plan de secteur (PRPdS), identifiés dans le Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin versant de la Vesdre, soient concrétisés par le Gouvernement wallon dans le cadre de la nécessaire adaptation du territoire au dérèglement climatique, déposée par Mme Cremasco, MM. Mockel, Hazée et Mme Linard (Doc. 662 (2025-2026) N° 1).....	30
Désignation d'un rapporteur.....	30
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbre – M. Arnaud Dewez.	
Exposé de Mme Cremasco, coauteure de la proposition de résolution.....	30
Intervenants : M. le Président – Mme Veronica Cremasco.	
Discussion générale.....	34
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – Mme Mélissa Hanus – M. Grégory Chintinne – M. François Desquesnes, Ministre – Mme Veronica Cremasco.	
REPRISE DE LA SÉANCE.....	42
INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES.....	42
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les rodéos urbains ».....	42
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – 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 recommandations de la Cour des comptes sur le contrôle de la vitesse sur les routes en Wallonie ».....	43
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – 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'avenir des cellules d'éducation et de prévention routière (CEP) ».....	45
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la révision du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité ».....	47
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le succès relatif de la Journée sans voiture » ;	
Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le bilan de la Semaine de la mobilité » ;	
Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'opération « Dimanche sans voiture » ».....	48
Intervenants : Mme la Présidente – M. Vincent Crampont – Mme Sophie Fafchamps – M. Maxime Daye – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la prévention et la lutte contre les faits de violence et de harcèlement dans les bus ».....	50
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – M. François Desquesnes, Ministre.	

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le développement du covoiturage en Wallonie ».....52

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

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir des bus à haut niveau de service (BHNS) à Liège » ;

Question orale de Mme Diana Nikolic à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le réaménagement du quai des Ardennes ».....53

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la hausse du prix des carburants sur la trajectoire budgétaire du réseau LeTEC ».....56

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

Question orale de M. Vincent Crampon à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adaptation de la fiscalité automobile régionale à la suite de la hausse du prix des carburants ».....57

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampon – 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 mesures pour limiter les impacts de l'augmentation des prix de l'énergie sur la mobilité ».....58

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

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessaire synchronisation des horaires de la SNCB et du réseau LeTEC »60

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

Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon de la compensation de la vignette automobile ».....61

Intervenants : M. le Président – M. Julien Liradelfo – M. François Desquesnes, Ministre.

REPRISE DE LA SÉANCE.....62

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE).....62

Interpellation de M. Bruno Lefèvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les menaces pour le financement des communes dans le cadre du conclave budgétaire 2027 » ;

Question orale de Mme Isabella Greco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le refinancement des grandes villes » ;

Question orale de Mme Isabella Greco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fin du plan Oxygène et la continuité des services communaux » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le maintien indispensable de l'indexation du Fonds des communes ».....62

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèvre – Mme Isabella Greco – M. Stéphane Hazée – M. Nicolas Tzanetatos – Mme Sophie Fafchamps – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le cadre du contrôle exercé par les conseillers de l'action sociale ».....69

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

Question orale de Mme Isabella Greco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le développement des enveloppes d'ensevelissement ».....	70
Intervenants : M. le Président – Mme Isabella Greco – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi des conflits d'intérêts potentiels entourant un projet immobilier tournaisien ».....	72
Intervenants : M. le Président – Mme Dorothée De Rodder – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soutien aux zones de secours et aux communes à la suite de l'incendie dans les Hautes-Fagnes ».....	73
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soutien aux pouvoirs locaux à la suite de la hausse du coût de l'énergie ».....	74
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 « la réallocation des moyens mis à disposition des communes sinistrées en 2021 ».....	75
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les travaux relatifs au service public local intégré ».....	76
Intervenants : M. le Président – M. Maxime Daye – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Chris Massaki Mbaki à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la première étape officielle à la fusion des communes de Jurbise et de Lens ».....	77
Intervenants : M. le Président – M. Chris Massaki Mbaki – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Chris Massaki Mbaki à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'implémentation de l'intelligence artificielle (IA) dans les processus administratifs des communes wallonnes ».....	79
Intervenants : M. le Président – M. Chris Massaki Mbaki – 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 demande de liquidation du Carrefour régional et communautaire de la citoyenneté et de la démocratie (CRECCIDE) ».....	80
Intervenants : M. le Président – Mme Éliane Tillieux – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Jori Dupont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'utilisation de moyens publics du CPAS de Tournai à des fins de promotion partisane ».....	81
Intervenants : M. le Président – M. Jori Dupont – 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 « le développement anarchique des boîtes à colis ».....	82
Intervenants : M. le Président – Mme Éliane Tillieux – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Chris Massaki Mbaki à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la dématérialisation du permis d'urbanisme ».....	83
Intervenants : M. le Président – M. Chris Massaki Mbaki – M. François Desquesnes, Ministre.	

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme des charges d’urbanisme ».....	84
Intervenants : M. le Président – M. Maxime Daye – M. François Desquesnes, Ministre.	
REPRISE DE LA SÉANCE	85
INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)	86
Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’état d’avancement de la réforme des ports autonomes ».....	86
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 rétribution due par les provinces pour l’utilisation de la plateforme Powalco ».....	86
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre.	
Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la gestion des incidents sur les bandes de circulation isolées lors de chantiers autoroutiers ».....	88
Intervenants : M. le Président – M. Arnaud Dewez – M. François Desquesnes, Ministre.	
ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)	89
Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....	89
LISTE DES INTERVENANTS	90
ABRÉVIATIONS COURANTES	91

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

Présidence de M. Maxime Daye, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 6 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Mon groupe souhaiterait la mise à l'ordre du jour, pour la prochaine Commission du 14 octobre, de deux textes :

- la proposition de décret insérant un Titre V/1 relatif aux zones de protection contre les inondations dans le Code du Développement territorial, déposée par Mme Dejardin, M. Devin, Mme Özen, MM. Lefèbvre, Crampont et Mme Morreale (Doc. 611 (2025-2026) N° 1 et 2) ;
- la proposition de décret insérant un article 45/1 dans le décret du 16 novembre 2023 Neutralité Carbone en vue de mettre en place un mécanisme de leasing social pour les véhicules électriques, déposée par Mme Lambelin, M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Roberty et M. Witsel (Doc. 612 (2025-2026) N° 1 et 2).

M. le Président. – J'attire votre attention sur le fait que ces textes seront examinés le mardi 13 octobre. Au niveau des références de textes, de quels documents s'agissait-il ?

Mme Mélissa Hanus (PS). – Il s'agissait des documents 611 et 612.

M. le Président. – C'est noté. Ce sera encore une belle journée. Y a-t-il d'autres demandes pour cet examen de l'arriéré ?

J'ai une suggestion à vous faire, en accord avec le secrétariat de la commission, à savoir de procéder au nettoyage de l'arriéré de notre Commission. Je vous

propose de répondre au mail qui vous sera envoyé par le secrétaire de commission pour que chaque groupe puisse donner, pour le 9 octobre au plus tard, les propositions de documents qui seraient maintenues à l'arriéré. Le reste en serait retiré pour que nous puissions alléger quelque peu les pages de l'ordre du jour de notre Commission.

Êtes-vous d'accord avec cette proposition ? Je ne vois pas de réaction ; je suppose que cela veut dire oui.

Pétition pour la reconstruction du pont Belle-Vue (N554) à Bernissart – Auditions

M. le Président. – Le 13 juillet dernier, nous avons désigné MM. Bastin et Lefèbvre en qualité de rapporteurs.

La pétition avait recueilli 1 602 signatures, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées par le Registre national. En conséquence, la pétition a atteint le seuil de signatures visé à l'article 127.6 de notre règlement, qui ouvre le droit des pétitionnaires à être entendus.

Nous avons fixé la date de l'audition au 13 octobre 2026. Celle-ci aura lieu à 9 heures, à la demande des pétitionnaires. Mme de Duve, primo-signataire, sera évidemment entendue. Elle nous a communiqué deux autres personnes qui seront entendues avec elle, à savoir Mmes Véronika Schewe et Ornella Accaputo.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole par rapport à cette information ?

Personne. Merci.

En conclusion, à l'unanimité des membres, la Commission décide de procéder le mardi 13 octobre 2026 à l'audition de Mmes Schewe et Accaputo, Représentantes des pétitionnaires.

Rapport d'audit de la Cour des comptes relatif au tram de Liège – Exécution par partenariat public-privé d'une mission déléguée de la Région wallonne à l'Opérateur de transport de Wallonie

M. le Président. – Nous avons ensuite le rapport d'audit de la Cour des comptes relatif au tram de Liège, à savoir l'exécution par partenariat public-privé d'une mission déléguée de la Région wallonne à l'Opérateur de transport de Wallonie.

Le 16 septembre dernier, notre Commission avait été saisie dudit rapport de la Cour des comptes. Je vous propose donc que l'on puisse discuter de l'opportunité ou non d'entendre les représentants de la Cour des comptes sur ce rapport.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole à ce sujet ?

La parole est à M. Chintinne.

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Président, je souhaite vous faire part du soutien de mon groupe en faveur d'une audition de la Cour des comptes en ce qui concerne les deux points qui nous sont remontés aujourd'hui. Il me semble que, dans les deux dossiers, ces auditions peuvent être particulièrement utiles dans une logique de bonne gouvernance et de transparence.

En ce qui concerne le tram de Liège, l'objectif est évidemment de pouvoir faire toute la lumière sur la gestion qui a été menée jusqu'ici. Il ne s'agit pas simplement de revenir sur des décisions prises par le passé, mais surtout de tirer les enseignements nécessaires pour l'avenir. Le rapport de la Cour met notamment en évidence que certaines décisions ne semblaient pas reposer sur des études préalables suffisamment étayées. L'audition pourrait donc utilement permettre de comprendre ces constats.

Nous reviendrons par la suite sur la position de notre groupe en ce qui concerne le deuxième dossier.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – C'est tout à fait de droit et dans mes habitudes de présenter un rapport, surtout vu l'importance de ce dossier. On a déjà eu des questions orales concernant ce rapport. Dès lors, en avoir une présentation plus complète nous semble tout à fait judicieux. Merci.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Une forme de coutume a été relancée depuis quelque temps : les audits de la Cour des comptes font systématiquement l'objet d'un examen en commission. Je pense que c'est une logique assez positive. Je souscris aux points que vous évoquez, et aux suivants.

Comme M. Chintinne, j'avais envie d'évoquer le tram de Liège, singulièrement le choix du contrat PPP initial dans ce modèle. Il fera aussi l'objet d'une grande attention dans les discussions que nous aurons avec la Cour.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Brièvement, nous sommes favorables à l'audition de la Cour des comptes pour les deux sujets : le tram et le respect de la vitesse sur les routes wallonnes.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – On est également favorable au rapport de la Cour des comptes et au fait de les entendre ici sur un rapport assez remarqué. On pourra effectivement aussi aborder le partenariat public-privé. Cela fera, à mon avis, partie des discussions ici.

M. le Président. – Tout à fait. Merci beaucoup pour votre assentiment général.

Effectivement, Monsieur Hazée, on en avait discuté en Conférence des présidents, mais c'est la Commission qui doit formellement accepter de mettre cela à son ordre du jour. On a essayé de contacter la Cour des comptes pour avoir déjà une date. On n'a pas pu avoir de réponse. On vous reviendra évidemment le plus rapidement possible avec la date retenue pour ce rapport d'audit.

En conclusion, à l'unanimité des membres, la Commission décide de procéder à l'audition d'un représentant habilité de la Cour des comptes.

Rapport d'audit de la Cour des comptes relatif au respect de la vitesse autorisée sur les routes wallonnes

M. le Président. – Je me permets d'enchaîner, Monsieur Chintinne, avec le rapport d'audit de la Cour des comptes relatif, cette fois-ci, au respect de la vitesse autorisée sur les routes wallonnes. J'ai cru comprendre, par les prises de parole de M. Chintinne, mais également de l'ensemble des commissaires, que l'on s'accordait également pour auditionner la Cour des comptes. On vous reviendra dès lors avec une date.

En conclusion, à l'unanimité des membres, la Commission décide de procéder à l'audition d'un représentant habilité de la Cour des comptes.

PROJETS ET PROPOSITIONS

**Proposition de décret
modifiant l'article 3 du décret du 16 juillet 2015
instaurant un prélèvement kilométrique à
charge des poids lourds pour l'utilisation des
routes et insérant des articles L1332-34bis,
L1332-34ter et L1332-34quater dans le Code de
la démocratie locale et de la décentralisation
afin d'affecter une quote-part des recettes du
prélèvement kilométrique à charge des poids
lourds à une dotation destinée à l'entretien et à
la réfection des voiries communales,
déposée par M. Crampont, Mme Hanus,
M. Lefèbvre, Mme Greco, M. Collignon et
Mme Morreale
(Doc. 487 (2025-2026) N° 1)**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret modifiant l'article 3 du décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes et insérant des articles L1332-34bis, L1332-34ter et L1332-34quater dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin d'affecter une quote-part des recettes du prélèvement kilométrique à charge des poids lourds à une dotation destinée à l'entretien et à la réfection des voiries communales, déposée par M. Crampont, Mme Hanus, M. Lefèbvre, Mme Greco, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 487 (2025-2026) 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 M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je propose Mme Fafchamps comme rapporteuse.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je propose M. Dewez comme rapporteur.

M. le Président. – À l'unanimité des membres, Mme Fafchamps et M. Dewez sont désignés en qualité de rapporteurs.

Exposé de M. Crampont, coauteur de la proposition de décret

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

M. Vincent Crampont (PS). – Chers collègues, la proposition que nous examinons aujourd'hui part d'un constat extrêmement concret : nos communes ont besoin d'investir et parmi leurs besoins d'investissements, la voirie occupe une place majeure. Ce constat n'est d'ailleurs pas celui du seul groupe socialiste, puisque l'Union des villes et communes de Wallonie rappelle que les voiries constituent le premier poste d'investissement communal. Elles représentent 29 % des dépenses d'investissement annuelles des communes, soit près de 600 millions d'euros en 2025.

Parallèlement, les signaux envoyés par le secteur de la construction sont particulièrement préoccupants. En novembre dernier, Embuild Wallonie alertait sur une baisse de 15 % des commandes pour les entreprises actives dans les travaux publics et sur une diminution de 37,5 % des budgets d'investissement dans les communes wallonnes. Depuis, les indicateurs ne se sont pas améliorés. En août 2026, Embuild Wallonie faisait état d'une chute de 16,4 % des carnets de commandes dans le segment des routes et infrastructures wallonnes au premier semestre, et une baisse de plus de 50 % des budgets d'investissement communaux par rapport à 2024.

Derrière ces chiffres, il y a nos entreprises et leurs travailleurs, mais il y a aussi et surtout la qualité des infrastructures publiques dont disposent quotidiennement les Wallonnes et les Wallons. Une voirie que l'on ne répare pas aujourd'hui coûtera davantage demain. Un investissement que l'on reporte, c'est un chantier qui ne démarre pas, de l'activité économique qui disparaît et des emplois locaux qui sont fragilisés. Embuild le rappelle d'ailleurs régulièrement : la Wallonie doit renforcer l'investissement public dans les voiries et les infrastructures et assurer ainsi aux entreprises une programmation suffisamment ambitieuse et prévisible pour leur permettre d'avancer et d'engager du personnel.

C'est précisément dans ce contexte que s'inscrit notre proposition. Son principe est simple : aujourd'hui, les poids lourds acquittent un prélèvement kilométrique pour l'utilisation du réseau routier structurant. Or, chacun le sait, dans nos communes, ces véhicules n'empruntent pas uniquement le réseau structurant. Ils empruntent également les voiries communales, ils desservent dans les zones d'activité, dans les commerces, dans les entreprises, ils traversent également parfois nos centres urbains et nos villages. Cette circulation contribue nécessairement à solliciter des infrastructures dont l'entretien repose sur les communes.

Nous proposons donc qu'une part limitée – 5 % – de recettes du prélèvement kilométrique soit consacrée aux investissements dans les voiries communales. On parle ici d'un peu moins de 20 millions d'euros, montant auquel pourrait s'ajouter une partie des recettes de la vignette routière, le cas échéant.

Nous ne créons pas une taxe supplémentaire. Nous ne demandons pas un effort supplémentaire aux entreprises. Nous proposons de réorienter une part limitée d'une recette existante vers des infrastructures qui supportent, elles aussi, le trafic concerné.

Il y a derrière cette proposition une logique de cohérence : une recette provenant de l'utilisation de la route doit pouvoir contribuer à l'entretien des routes effectivement utilisées.

Nous faisons également le choix d'une affectation à l'investissement. Ce choix mérite d'être souligné, c'est pourquoi les moyens que nous proposons seraient inscrits au service extraordinaire et consacrés aux investissements de réfection, de renforcement et d'entretien des voiries communales.

Quant à la clé de répartition proposée, nous avons voulu rechercher un équilibre entre :

- les petites communes, qui disposent parfois d'un réseau particulièrement étendu au regard de leur population ;
- les communes moyennes, qui exercent souvent d'importantes fonctions de centralité ;
- les grandes villes, qui supportent des flux et des contraintes spécifiques.

Nous avons également voulu un équilibre entre la population et la longueur du réseau à entretenir. Le mécanisme proposé retient ainsi une pondération de 70 % liée à la population, et de 30 % aux kilomètres de voiries communales revêtues.

Ce choix n'a évidemment pas vocation à être considéré comme intangible. Nous assumons la philosophie et l'objectif du mécanisme : assurer qu'une partie des recettes générées par l'utilisation de nos routes revienne aux communes pour investir dans leur voirie.

Chers collègues, nous ne sommes pas fermés à faire évoluer ces modalités. Si les auditions, les données objectives ou les échanges avec les représentants des pouvoirs locaux permettent d'améliorer la clé de répartition, de mieux prendre en compte certaines réalités territoriales ou encore de rendre le dispositif plus efficace et plus équitable, nous sommes bien évidemment disposés à y travailler. L'objectif n'est pas de défendre une formule mathématique pour elle-même. L'objectif est que l'argent arrive là où les besoins existent, dans un cadre transparent, prévisible et équitable. C'est vraiment tout le sens de cette proposition.

Discussion générale

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – La proposition est louable en soi, à savoir essayer de donner une part aux communes par rapport au réseau routier communal. Ce n'est pas un mandataire local qui remettra en cause les besoins intenses des communes par rapport à l'entretien ou au développement du réseau routier et même multimodal, tel que nous souhaitons l'avoir dans l'ensemble de nos communes. La question du besoin est vite répondue, si je puis dire.

Néanmoins, nous pensons que l'outil proposé n'est pas opportun.

D'abord, si les besoins pour les communes sont particulièrement importants, ils le sont au moins tout autant pour les infrastructures routières régionales. Il ne vous aura pas échappé que, lors de nos travaux ici, nombre de questions sont sur des problèmes rencontrés sur le réseau routier structurant de la Région. Il y a également une liste de besoins qui est particulièrement longue et qu'il faudrait pouvoir y répondre de manière la plus intense, la plus rapide, la plus volontariste. Si jamais l'on venait à diminuer cette enveloppe, cela ne ferait qu'augmenter cette litanie de questions légitimes et de problèmes rencontrés sur le terrain, ou d'obérer un développement, qu'il soit routier ou multimodal, comme souhaité par nombre d'entre nous.

Ensuite, il y a une question de principe puisque, dès le départ, ce prélèvement kilométrique à charge des poids lourds a été perçu, a été construit et a été conçu sous une forme de redevance. Qui dit redevance, cela veut dire que c'est pour une affectation du réseau routier régional.

Dès lors que l'on enlèverait, que l'on obérerait et que l'on diminuerait d'un certain pourcentage pour aller vers des routes communales, cela modifierait, voire déstabiliserait, le modèle en son sein, et peut-être même sa solidité juridique, quel que soit le pourcentage qui y est affecté.

Je constate que, par le passé, des propositions de modification d'affectation sont déjà intervenues. En 2017, une résolution par le groupe Ecolo – qui était dans l'opposition – visait à affecter 25 % de cette enveloppe, non pas au réseau communal, mais au financement des TEC. Cette proposition avait été rejetée par non seulement la majorité MR-cdH de l'époque, mais également par le PS dans l'opposition. À l'époque, Mme la Députée Gonzalez Moyano, socialiste, avait souligné que cette méthode de financement ne paraissait pas réalisable.

Je remercie M. Crampont pour la réflexion. Le soutien associé aux besoins des communes sur lequel je peux le rejoindre, mais l'outil proposé et utilisé ne nous

semble pas opportun, tant les besoins sont également importants au niveau des routes régionales.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – La proposition de décret qui nous est soumise repose – je veux le reconnaître d'emblée – sur une préoccupation parfaitement légitime et que nous partageons tous en cette commission : l'état des voiries communales et les conséquences que peut avoir le trafic lourd sur les réseaux locaux.

Il ne faudrait pas caricaturer le débat. Personne ici ne nie les difficultés rencontrées par certaines communes ni les charges qu'elles peuvent devoir supporter en matière d'entretien, de sécurisation ou de rénovation de leurs infrastructures routières. Précisément parce que le problème est réel, il faut lui apporter la bonne réponse et surtout le bon mécanisme de financement. C'est là que j'ai une certaine divergence avec cette proposition. Le texte entend prélever 5 % du produit du prélèvement kilométrique afin de les redistribuer aux communes, selon une clé de répartition qui repose pour 70 % sur la population et 30 % sur les linéaires routiers.

À première vue, le mécanisme peut sembler simple et séduisant, avec une partie d'une recette liée au transport routier consacrée aux voiries communales. Toutefois, lorsqu'on regarde cela plus attentivement, la nature même du prélèvement kilométrique, cette logique deviendrait beaucoup moins évidente. Le prélèvement kilométrique n'est pas par nature une recette générale. Le produit pourrait être réparti librement entre différents niveaux de pouvoir, en fonction de leurs besoins respectifs. Il s'inscrit – M. Bastin l'a dit tout à l'heure – dans une logique bien particulière, celle de l'utilisateur-payeur. Il est perçu en contrepartie de l'utilisation déterminée des routes du réseau soumis au prélèvement. Le transporteur qui s'acquitte de cette redevance paie en fonction de l'usage qu'il fait d'un réseau identifié.

Cette logique n'est pas anodine. Elle permet précisément de rapprocher la contribution demandée à l'utilisateur des coûts que représente l'infrastructure qu'il utilise pour son investissement, son entretien, sa gestion, sa sécurisation ou encore sa modernisation. Or, la proposition qui nous est soumise opère un changement assez substantiel dans cette logique. Elle prévoit de prendre une fraction forfaitaire de cette redevance pour la transformer en dotation générale au bénéfice de l'ensemble des communes, indépendamment du fait que les voiries concernées soient effectivement empruntées par des véhicules assujettis au prélèvement kilométrique. C'est là que j'identifie une première difficulté fondamentale.

Quel est précisément le lien entre la redevance payée par le transporteur et la dépense communale financée grâce à cette redevance ? Le texte ne permet pas

véritablement de répondre à cette question. Il ne prévoit pas que la commune bénéficiaire doive démontrer un trafic lourd significatif sur sa voirie. Il ne prévoit pas davantage de conditions liées à l'existence d'un trafic de transit, à la présence d'itinéraires de délestage, à l'utilisation de voiries communales comme accès au réseau régional ou encore à des dommages objectivement imputables au trafic des véhicules soumis au prélèvement.

Autrement dit, le lien entre celui qui paie l'infrastructure qu'il utilise et la dépense que l'on entend financer disparaît progressivement du dispositif. Cela pose une question de cohérence. Si nous considérons que le trafic lourd génère des charges particulières pour certaines voiries communales, il faut être capable de les identifier. Il faut savoir quelles communes sont concernées, quelles voiries le sont, quels flux sont observés, quelles charges supplémentaires sont supportées et quels investissements sont nécessaires. C'est seulement à partir de ces éléments que l'on pourrait construire un mécanisme de compensation ou de soutien qui soit réellement proportionné au problème auquel nous prétendons répondre.

Or, ici, nous avons une clé de répartition qui existe : 70 % population, 30 % linéaire routier. Cette clé peut parfaitement avoir du sens dans le cadre d'une politique générale de péréquation entre communes, mais elle me semble beaucoup plus difficile à justifier si l'objectif affiché est de compenser les conséquences du trafic lourd sur les voiries communales. Une commune peut avoir une population importante, mais être très peu concernée par le trafic lourd ; à l'inverse, une commune relativement peu peuplée, mais traversée par un axe stratégique, subirait un trafic de transit important. Elle pourrait aussi accueillir un itinéraire de délestage et supporter de ce fait des charges disproportionnées par rapport à sa population.

De la même manière, le simple nombre de kilomètres de voirie, à lui seul, ne nous dit rien de l'intensité du trafic, de la structure de la chaussée, de son état, du nombre de véhicules lourds qui l'empruntent ou du coût de remise en état. Un kilomètre de voirie résidentielle n'est pas un kilomètre d'itinéraire de transit pour poids lourds. La proposition mélange donc à mes yeux deux logiques qui devraient pourtant rester distinctes, avec une logique de redistribution entre communes d'un côté et une logique de compensation des charges générées par un usage particulier de la voirie de l'autre.

Je souhaiterais également poser plusieurs questions à l'auteur principal de la proposition, M. Crampont.

Pourquoi ce taux de 5 % ? Quelle analyse permet d'aboutir à ce taux ? Quels sont les besoins objectivés des communes ? Quelle est l'estimation des coûts supplémentaires effectivement générés par le trafic

lourd ? Quelle part de ces coûts est déjà couverte par les mécanismes existants ? Quel sera l'impact de cette ponction sur les moyens disponibles pour le réseau structurant ?

Sur tous ces éléments, je ne dispose pas d'une démonstration suffisamment étayée dans le dispositif qui nous est présenté. Or, 5 % peut sembler un chiffre relativement modeste, mais appliqué à une recette de cette nature, il représente nécessairement des moyens qui ne seront plus disponibles pour l'infrastructure qui est précisément à l'origine de la redevance. La question n'est donc pas seulement de savoir combien les communes pourraient recevoir, mais aussi de savoir ce que l'on retire au réseau régional pour pouvoir le faire. C'est un arbitrage qui ne peut pas, à mon sens, être posé sans étude d'impact, sans évaluation des besoins respectifs et sans vision claire du rendement net du prélèvement.

D'autant que les besoins du réseau structurant sont aussi considérables, comme on l'entend chaque semaine à l'occasion des questions parlementaires : entretien, rénovation, sécurité, adaptation aux nouvelles normes, et cetera. Si ce Parlement réduit mécaniquement les moyens qui peuvent être consacrés à ce réseau, nous devons au minimum être capables de démontrer que cette réduction ne compromettra pas sa soutenabilité ni sa qualité.

Il y a donc une question de cohérence budgétaire, mais aussi une question de cohérence politique. Si nous faisons le choix d'un système dans lequel l'utilisateur paie en fonction de l'usage d'un réseau déterminé, il faut préserver autant que possible la cohérence entre la recette et l'infrastructure à laquelle elle se rapporte. À défaut, c'est certain, nous changeons progressivement la nature même du dispositif. Nous ne sommes plus vraiment dans une logique de redevance liée à l'utilisation d'une infrastructure, mais dans celle d'une recette générale de transport routier, dont une partie serait redistribuée selon des critères de politique communale.

Je voudrais aussi insister sur un autre point : nous ne devons pas opposer artificiellement le réseau régional et le réseau communal. Le réseau régional et les réseaux communaux sont interdépendants. Une commune peut effectivement supporter une partie des conséquences du trafic généré par un axe régional. Il peut y avoir des accès aux échangeurs, des traversées d'agglomération, des itinéraires de délestage ou des flux de transit qui justifient un soutien spécifique.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Très modestement, le point de départ est connu. On a un contexte où le Gouvernement a déjà financé – peut-être le fera-t-il encore plus à l'avenir – les pouvoirs locaux. Il est dès lors difficile pour un certain nombre de communes

d'assumer les investissements nécessaires, en particulier en tenant compte des besoins de leur territoire.

À partir de là, je comprends la réflexion – qui a une part de logique – consistant à considérer qu'une part significative des poids lourds qui empruntent les voiries régionales concernées par le prélèvement kilométrique utilise aussi le réseau communal et, à ce titre, ces derniers peuvent y contribuer. Il y a bien sûr des questions juridiques qui peuvent être précisées. Les auteurs s'exprimeront en la matière, mais le fait que, à un moment donné, on puisse considérer les choses de façon plus large n'est pas insensé.

C'était d'ailleurs le même sens que nous avons donné à la proposition de résolution que M. Bastin a eu l'obligeance de rappeler. Finalement, à chaque fois que des personnes prennent les transports en commun, elles libèrent de la place sur la voirie et elles permettent une amélioration de la fluidité du trafic. C'est une des raisons qui nous avait conduits à l'époque à défendre cette proposition.

La proportion qui est proposée nous paraît extrêmement raisonnable, puisqu'il est question d'un vingtième de la recette. Il y a ensuite des discussions sur la clé de répartition entre les communes. Bien évidemment que tel paramètre ou tel autre peut être ajusté. Je vois d'ailleurs que, dans le deuxième texte qui est soumis par le groupe PS, la réflexion est plus ouverte. Elle porte davantage sur une méthodologie des principes que sur des chiffres précis ; les deux chemins peuvent avoir leur sens.

En tout cas, l'hypothèse de considérer à la fois les kilométrages et la centralité constituent des bases qui, à nos yeux, sont pertinentes. Voilà quelques éléments que je voulais ajouter à la discussion.

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 pour la proposition. Cependant, je rappelle que la redevance kilométrique poids lourds est prélevée sur les voiries régionales au kilomètre parcouru, pour compenser l'usure des routes et financer la rénovation des routes. C'est un modèle qui fonctionne efficacement sur le réseau structurant depuis maintenant 10 ans.

Ce modèle inclut notamment aussi un paramètre pour ce qui concerne la TVA. C'est un modèle qui permet à la SOFICO de déduire la TVA au niveau des travaux, autrement dit, de ne pas la payer, ou plus exactement d'étaler son paiement dans le temps, ce qui représente un gain net en ce qui concerne le coût de réalisation des travaux. Ce mécanisme a été obtenu parce qu'il y a des recettes liées à l'usage du réseau.

Venir déconstruire le modèle est un risque qui me semble dangereux au vu de l'avantage TVA et du mécanisme mis en place par ce biais au travers de la SOFICO et qui est une recette affectée. Cela reviendrait quelque part à prendre de l'argent à la SOFICO, alors que cela fait partie du modèle qui fonde à la fois sa crédibilité, son financement et son exonération de la TVA.

Je pense qu'il faut éviter de se lancer dans ce genre d'aventure.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Chers collègues, merci pour vos interventions qui prouvent manifestement que ce texte a le mérite d'exister et d'être proposé, et qu'il y a une inquiétude générale en ce qui concerne le réseau de voiries de nos villes et communes. C'est une réalité et il faut pouvoir tenter d'apporter des réponses.

J'entends les inquiétudes sur les montants, sur la clé de répartition et sur les craintes juridiques. On peut envoyer ce texte au Conseil d'État ; c'est une proposition que je fais pour nous assurer de la sécurité juridique de ce texte.

Monsieur Chintinne, vous trouvez que ce texte n'est pas adéquat, mais je n'entends pas non plus d'autre proposition ni aucune alternative à cette problématique. Je pense qu'il faut pouvoir y répondre. Les craintes pour le réseau régional seront d'autant plus réelles pour les voiries communales. Si on les laisse en l'état, ce sont encore les communes qui vont trinquer. Quand on dit « les communes », ce sont in fine les citoyens qui seront directement impactés.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je voulais remercier mes collègues pour la cordialité et l'esprit constructif des débats présents dans le cadre de cette discussion.

Le questionnement sur l'état des voiries communales et de son financement est pertinent. L'outil existe, c'est le FERI. Après, on peut débattre sur la taille de l'enveloppe, mais ce n'est pas par cette résolution-ci ni par cette tuyauterie qui, par l'intermédiaire de la SOFICO, alimenterait le FERI ou encore un fonds spécifique des communes que l'on va résoudre la problématique de fond. La discussion, c'est la hauteur du montant du FERI par rapport à l'enveloppe communale et l'ensemble des besoins.

Je ne mets pas en question la hauteur des besoins de financement pour les infrastructures routières et leur développement ou de mobilité des communes, mais je pense que cet outil-ci n'est pas opportun par rapport aux questions qu'il soulève, d'un point de vue juridique –

mais c'est quasi accessoire –, mais même principalement.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Pour répondre à M. Crampont, je pose des questions, j'émet des remarques sur un texte ; ce n'est pas pour cela que l'on est toujours en opposition. Il y a des remarques qui sont justifiées. Ce n'est pas mon texte, c'est le vôtre, mais c'est mon droit de poser des questions.

Tout a été dit au niveau de mon intervention. Vous avez parlé de la clé de répartition de 5 % qui est discutable. La chose sur laquelle nous sommes tous d'accord, c'est la situation du réseau routier et le fait qu'il faut faire quelque chose.

On a un texte devant nous. Notre rôle de parlementaires est d'étudier le texte et d'avoir pris le temps de poser les questions. C'est ce que nous avons fait.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Mon groupe demande que l'avis du Conseil d'État soit sollicité et peut-être aussi l'avis de l'Union des villes et communes, qui sont directement concernés.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je n'ai pas une opposition de principe, mais indépendamment de la réponse qui serait positive quant à la solidité juridique, mon groupe n'est pas favorable sur le principe même du mécanisme. Je ne voudrais pas non plus faire travailler des gens et du temps de cerveau disponible pour une question qui est, selon nous, accessoire à la question de départ.

N'y voyez pas de mépris, au contraire ; sur l'esprit même de dire qu'il y a besoin pour les routes communales, je n'en disconviens pas. On peut discuter et débattre sur la hauteur des enveloppes qui sont allouées pour le FERI. Néanmoins, sur le principe d'utiliser cette redevance kilométrique et le financement de la SOFICO pour financer les routes communales, nous pensons – et vous pensiez – que ce n'était pas une bonne chose. Je ne vois pas la plus-value de l'amener au Conseil d'État. Pour l'Union des villes et communes, je n'ai pas de souci sur le principe.

(Réaction d'un intervenant)

Je vous remercie pour le compliment. Il m'est aussi arrivé de changer d'avis. En l'occurrence, ce n'est pas sur ce point-ci.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Permettez-moi d’insister pour l’avis du Conseil d’État et l’avis de l’Union des villes et communes de Wallonie. Ils auront un avis éclairé qui pourra être intéressant dans les futurs débats, parce que j’imagine qu’il y en aura quant à cette problématique de voirie. Je continue à demander à la Commission de solliciter ces consultations.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Le débat a mis en lumière des oppositions politiques respectables, mais aussi des questions juridiques significatives, notamment à partir de ce statut de redevance. L’avis du Conseil d’État apparaît un élément qui éclaire le dossier et qui – on ne sait jamais comment les choses se passent ensuite, on a d’ailleurs vu des législatures qui voyaient même les configurations politiques évoluer en cours de route – pourra de toute façon éclairer les débats ultérieurs.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Pour rebondir sur les propos de mon collègue Bastin, le mécanisme n’est pas adéquat. Je ne vois pas ce que les différents avis pourraient apporter. C’est la position de mon groupe.

M. le Président. – OK. Je ne ressens pas d’assentiment pour solliciter l’avis du Conseil d’État ni de l’Union des villes et communes de Wallonie. Je vous propose que l’on passe au vote de la proposition de décret.

(Réaction d’un intervenant)

Vous ne souhaitez pas soumettre votre proposition au vote. Dès lors, que proposez-vous ?

(Réaction d’un intervenant)

On peut voter sur les demandes d’avis, bien sûr. C’est un vote à main levée.

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

Vote de procédure

M. le Président. – Qui souhaite demander l’avis écrit du Conseil d’État sous 60 jours ainsi que l’avis de l’Union des villes et communes de Wallonie ?

J’en compte un, deux, trois...

(Réaction d’un intervenant)

C’est vrai, M. Hazée n’a pas le droit de vote, excusez-moi.

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je soutiens la demande avec toute ma capacité de vous convaincre ; par contre, je n’ai pas le droit de vote en commission, Monsieur le Président, dans l’état actuel des choses.

M. le Président. – La Commission décide de ne pas solliciter l’avis écrit de l’Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) et de ne pas demander à M. le Président de solliciter l’avis du Conseil d’État.

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Je le déplore. Je vous propose de mettre ce texte à l’arrière.

M. le Président. – Très bien. Ce texte est placé à l’arrière de notre Commission.

Vous recevrez par ailleurs un mail à la fin de cette semaine pour le nettoyage de l’arrière.

Proposition de résolution visant à associer les communes wallonnes aux recettes de la future vignette routière et à garantir la neutralité budgétaire de toute mesure de fiscalité automobile à leur égard, déposée par M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Dejardin, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 655 (2025-2026) N° 1)

M. le Président. – L’ordre du jour appelle l’examen de la proposition de résolution visant à associer les communes wallonnes aux recettes de la future vignette routière et à garantir la neutralité budgétaire de toute mesure de fiscalité automobile à leur égard, déposée par M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Dejardin, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 655 (2025-2026) 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 Jacqmin.

Mme Marie Jacqmin (Les Engagés). – Je propose M. J.-P. Bastin comme rapporteur.

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

Exposé de M. Lefèbvre, coauteur de la proposition de résolution

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, la proposition de résolution présentée ici porte sur un dispositif qui n'existe pas encore. A contrario de ce que vous disiez tout à l'heure au sujet de la proposition de mon excellent collègue, il y a encore moyen de modifier les choses pour faire en sorte que cela clope.

Cette proposition de résolution part d'un principe assez simple. Lorsqu'une nouvelle fiscalité est créée autour de l'utilisation de nos routes, les communes, qui assument une part considérable des charges liées à la mobilité quotidienne, ne peuvent pas être oubliées. La future vignette routière représente à cet égard une réforme importante. Selon les estimations aujourd'hui disponibles, elle pourrait générer en vitesse de croisière quelque 327 millions d'euros par an pour la Wallonie, dont environ 130 millions d'euros provenant de véhicules étrangers. Ces chiffres restent à confirmer. Nous ne connaissons pas encore définitivement les coûts du dispositif, les flux financiers entre les Régions ou encore le coût exact des mesures destinées à garantir la neutralité fiscale annoncée pour les automobilistes wallons.

C'est précisément la raison pour laquelle notre résolution ne fixe aujourd'hui ni un pourcentage définitif à attribuer aux communes ni une clé de répartition figée. Nous voulons d'abord poser des principes. Le premier, c'est que les communes doivent bénéficier d'une quote-part pérenne du produit net de cette nouvelle fiscalité. Pourquoi ? Parce que si la vignette s'appliquera aux autoroutes et aux routes régionales, la circulation ne commence pas et ne s'arrête pas à la frontière du réseau régional. Les communes gèrent plus de 72 000 kilomètres de voiries.

Elles prennent en charge les routes permettant de rejoindre les grands axes, les traversées d'agglomérations, les voiries desservant les pôles économiques et commerciaux, mais aussi les trottoirs, les pistes cyclables, les abords d'écoles, la signalisation, l'éclairage et la sécurisation des espaces publics. Il est légitime qu'une partie du produit d'une fiscalité directement liée à l'utilisation du réseau routier revienne aux pouvoirs locaux. Nous ne sommes pas seuls à porter cette réflexion, l'Union des villes et communes de Wallonie a plaidé pour une révision de la fiscalité routière au profit des communes et identifié, dans la vignette, une piste susceptible de contribuer au financement des voiries communales.

Vous l'aurez noté, il y avait, au moment du dépôt de notre résolution, un deuxième enjeu majeur, celui de la neutralité fiscale annoncée pour les automobilistes wallons. Le Gouvernement a indiqué que l'introduction de la vignette serait accompagnée d'une réforme de la

fiscalité automobile afin d'éviter une augmentation globale de la charge fiscale pesant sur les automobilistes wallons. Cette annonce a soulevé une question très concrète pour les communes : si cette neutralité avait été organisée au travers d'une diminution de la taxe de circulation, elle aurait pu entraîner une diminution mécanique des additionnels communaux. Ceux-ci représentent aujourd'hui de l'ordre de 62 millions d'euros par an pour les communes wallonnes. C'est la raison pour laquelle notre résolution demandait très clairement que la neutralité promise aux automobilistes ne soit pas financée, directement ou indirectement, par une perte des recettes pour les communes.

Depuis le dépôt de notre texte, le discours du Gouvernement a toutefois évolué. La neutralité fiscale avait été présentée comme une condition essentielle de la mise en œuvre de la vignette, le ministre l'avait encore rappelé au Parlement en février et en juin. Depuis lors, ces réponses sont devenues beaucoup plus prudentes sur les modalités concrètes de cette neutralité, tandis que la vignette est désormais inscrite dans une réforme plus large de la fiscalité automobile, dont les contours doivent encore être définis.

C'est pourquoi nous déposons aujourd'hui un amendement qui clarifie notre résolution et pose deux garanties distinctes :

- nous demandons au Gouvernement de respecter son engagement. La mise en œuvre de la vignette doit rester globalement neutre fiscalement pour les automobilistes wallons ;
- quelles que soient les compensations ou les réformes fiscales décidées pour y parvenir, celles-ci ne peuvent se faire au détriment des communes. Nous voulons que cette garantie soit appréciée commune par commune. Aucune commune ne doit perdre des recettes du fait d'une décision fiscale prise par la Région.

Notre amendement permet de clarifier les choses, la neutralité promise aux automobilistes doit être respectée, mais elle ne peut pas être financée sur le dos des pouvoirs locaux. Cela ne retire rien à l'objet principal de notre résolution : faire en sorte que les communes bénéficient d'une partie des nouvelles recettes générées par la vignette.

Enfin, nous ne prétendons pas décider seuls aujourd'hui du mécanisme idéal de répartition de cette quote-part. C'est pourquoi nous demandons que l'Union des villes et communes de Wallonie soit formellement associée à la construction du mécanisme. Nous ne proposons pas une formule figée.

Au fond, notre résolution pose désormais trois garanties simples :

- a neutralité fiscale globale promise aux automobilistes wallons doit être respectée ;

- aucune commune ne peut faire les frais des compensations ou d'une réforme de la fiscalité automobile ;
- une partie pérenne des recettes nettes de la vignette doit revenir aux communes, avec un mécanisme construit en concertation avec l'Union des villes et communes.

La vignette, si elle est mise en œuvre, doit constituer une opportunité pour mieux financer nos infrastructures routières et non une nouvelle charge pour les Wallons ou pour les communes.

Discussion générale

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – La vignette automobile représente un vaste débat. Je me souviens, au début de cette mandature, l'opposition pensait que c'était une chimère et que jamais la majorité ne parviendrait à arriver sur ce dossier, tant les questions semblaient difficiles d'un point de vue juridique ou simplement politique. Cela nécessitait, dans l'architecture institutionnelle de notre pays, d'avoir un accord de coopération entre les trois Régions compétentes. Or, force est de constater que le dossier avance bien, et même plus vite que certains ne l'avaient imaginé, malgré le temps de constitution d'un Gouvernement régional de plein exercice à Bruxelles.

Certes, aujourd'hui, on en est au stade de l'accord de coopération entre les trois Régions, mais il y a également une question de solidité juridique avec la Commission européenne. En effet, nous savons, grâce à l'expérience de mécanismes similaires dans d'autres pays, que les voisins directs ne sont généralement pas très heureux de voir l'instauration d'une vignette et la perception d'un montant sur leurs propres automobilistes. Il doit y avoir une solidité juridique vis-à-vis de la législation européenne et de la Commission elle-même, mais aussi vis-à-vis des recours que pourraient introduire des pays limitrophes ou des associations de consommateurs, qui peuvent légitimement, comme dans tout État de droit, s'opposer à une telle mesure.

Nous n'en sommes donc pas encore au dispositif précis, sachant – le Gouvernement l'a dit – que cette vignette sera globalement neutre. Dès lors qu'il y a un adverbe, cela veut dire que ce ne sera pas transposable à 100 %. Certes, on ne pourra pas simplement déduire le montant de la vignette de la taxe de circulation. Cela ne pourra pas s'appliquer ainsi, non pas parce que le ministre ou la majorité ne le veut pas, mais simplement parce que, juridiquement, on ne peut pas. Il n'y a pas d'ambiguïté sur cet élément. De même, dire ici publiquement, en commission ou en séance, « voilà comment on va contourner pour que, in fine, cela arrive

à zéro quand même », c'est la meilleure manière de faire en sorte que la vignette n'arrive pas. À moins que je n'aie pas bien compris, je pense que tout le monde ici souhaite pouvoir travailler sur les recettes.

Cela implique de permettre à des personnes venant d'autres pays qui utilisent nos infrastructures – qui plus est ici, au carrefour de l'Europe, avec des infrastructures portuaires fortement utilisées, que ce soit en Belgique ou dans le nord de la France – de payer leur juste part, comme les Belges et les Wallons le font quand ils vont dans d'autres pays. Pour cela, il faut s'assurer d'avoir une solidité juridique qui ne permette pas de dire « voilà, sur votre taxe de circulation, on déduit au centime près et au prorata de ce qui est ». Certains estiment que le ministre devient tout à coup plus nébuleux par rapport à ces questions, mais il ne peut pas vous répondre tant qu'il n'y a pas d'accord global sur la solidité juridique avec les différentes instances, sachant que le calendrier est relativement court, puisque le Gouvernement compte avoir cette recette dans le budget dès 2027. Je pense que chacun souhaite avoir une recette provenant de l'extérieur qui soit la plus neutre possible pour nos concitoyens automobilistes.

Par rapport à l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie, je rappelle que l'avis du CESE sera demandé. Or, l'Union des villes et communes de Wallonie fait partie du CESE ; elle aura donc toute la latitude pour donner son opinion.

Enfin, la vignette automobile n'a pas été imaginée comme un mécanisme de financement structurel de l'infrastructure routière communale, mais bien de l'infrastructure routière régionale globale. Cela n'empêche pas d'avoir la même discussion : plus la Région peut se financer et affecter des montants à ses propres infrastructures et aux besoins conséquents qui en découlent, plus elle peut escompter avoir des marges ou des facilités pour affecter un montant plus conséquent au FER1, ce que nous souhaitons tous.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Au risque de me répéter, personne ne conteste ici que les communes wallonnes supportent des charges importantes en matière de voirie, d'entretien, de sécurité ou encore de mobilité. La question qui nous est posée est plutôt celle de savoir si la future vignette routière constitue le bon instrument pour répondre à ces besoins, et surtout si la proposition qui nous est soumise permet de le démontrer. C'est précisément sur ce point que j'ai quelques interrogations.

La proposition part d'une idée qui peut sembler presque intuitive : puisque les communes disposent d'un réseau routier beaucoup plus important en termes de kilomètres que le réseau régional, puisque certains automobilistes transitent via les voiries communales, une partie du produit de la vignette devrait leur revenir.

Cependant, ce raisonnement comporte, à mon sens, plusieurs raccourcis.

Le premier concerne le lien entre la recette et l'infrastructure financée : la vignette est envisagée comme un droit d'usage portant sur les autoroutes et les routes régionales. Dès lors, si une partie de son produit doit être affecté au réseau communal, il faut pouvoir démontrer le lien fonctionnel qui justifie ce transfert, notamment et surtout vis-à-vis de tous les usagers non wallons. Or, la proposition ne documente pas réellement ce lien. Elle ne permet pas non plus d'identifier précisément quelles communes supportent quelles charges en raison des flux liés au réseau régional ni dans quelles proportions. Elle ne distingue pas davantage les communes qui accueillent des voiries d'accès aux échangeurs, des itinéraires de délestage ou des flux pendulaires importants, de celles dont le réseau est essentiellement résidentiel ou rural.

Un kilomètre de voirie communale n'est pas équivalent à un kilomètre de voirie régionale. Les niveaux de trafic, les normes techniques, les ouvrages, l'intensité d'utilisation et les coûts d'entretien peuvent être très différents. La longueur du réseau permet donc de mesurer l'étendue d'un patrimoine, mais elle ne suffit pas à mesurer la charge financière qu'il représente, ni a fortiori la part de cette charge imputable aux utilisateurs du réseau soumis à la vignette. C'est un premier élément qui mériterait d'être objectivé avant de déterminer une quelconque clé de répartition.

Ensuite, je me demande pourquoi déterminer aujourd'hui une quote-part permanente alors que plusieurs paramètres fondamentaux du dispositif ne sont pas encore stabilisés. Ainsi, le rendement net de la vignette doit être encore précisé et affiné. Les coûts de gestion doivent être intégrés. Les flux interrégionaux doivent être pris en compte. Les modalités de réforme de la fiscalité automobile doivent également être examinées, notamment au regard du cadre européen, comme l'a précisé mon collègue Jean-Paul Bastin.

Dans ce contexte, fixer dès maintenant le principe d'une affectation pérenne revient quelque peu à inverser l'ordre logique des décisions, où l'on détermine d'abord la part qui doit être attribuée, et l'on cherche ensuite à objectiver les besoins qui devraient la justifier.

Par ailleurs, cette résolution pose d'ailleurs une question importante pour le Parlement : une affectation permanente d'une partie du rendement de la vignette réduirait nécessairement, année après année, la capacité du Parlement à arbitrer entre les différents besoins d'investissement régionaux. Cette question est d'autant plus importante que la vignette doit aussi permettre de financer et d'entretenir le réseau auquel elle donne accès.

Enfin, on parle d'une étude au niveau de l'Union des villes et communes de Wallonie. Celle-ci porte notamment sur les neuf grandes villes wallonnes et met en évidence des charges spécifiques qui peuvent justifier un refinancement ciblé. Toutefois, il faut être prudent avant d'extrapoler ces constats à l'ensemble des communes wallonnes. Les réalités communales sont extrêmement différentes, les charges supportées par une grande ville traversée quotidiennement par des flux importants ne sont pas nécessairement comparables à celles d'une commune rurale disposant d'un réseau essentiellement local.

Cela plaide plutôt pour un mécanisme fondé sur des critères objectifs et directement liés aux charges réellement supportées, plutôt que pour une quote-part générale dont le bénéfice serait déconnecté de ces réalités.

À ce stade, plusieurs éléments manquent donc pour apprécier pleinement la pertinence du mécanisme proposé :

- le rendement net de la vignette ;
- une évaluation consolidée des besoins communaux ;
- une définition précise des critères de répartition ;
- une objectivation des charges liées au réseau régional ;
- une clarification de l'articulation avec les éventuelles compensations fiscales.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J'entendais M. Bastin évoquer les analyses de l'opposition par rapport à la communication du Gouvernement relativement à la vignette, et j'ai envie de l'inviter, lorsque cela est pertinent, à pouvoir entendre les voix variées qui peuvent s'exprimer dans l'opposition. Il y a plusieurs groupes. Ils ont des analyses qui peuvent parfois se rejoindre ou bien parfois être éloignées. Dès lors, lorsqu'un effort est fait pour que, précisément, les choses soient posées de façon nuancée, voire tendent vers l'objectivité ou essaient de s'y rapprocher, c'est bien de le prendre en compte.

Pour ce qui nous concerne, je ne me rappelle pas avoir raillé les idées de la majorité en la matière. Je dirais même que, quant au principe, le fait même que les utilisateurs extérieurs à la Région puissent contribuer au financement de son réseau, c'est un principe que, dès le début de la législature, nous avons soutenu. Là où effectivement nous avons dit : « Oula, cela ne va pas aller », c'est lorsque certains ont évoqué la possibilité pour la Région d'agir seule, sans les autres Régions. Cela nous apparaissait être un pari absolument invraisemblable.

Depuis lors, les choses ont retrouvé une certaine forme de rationalité grâce à un accord dégagé entre les Régions. Toute une série de questions se posent et la

résolution vient bien à son heure par rapport à la compensation que le Gouvernement a lui-même évoquée pour que, globalement, les Wallons et les Wallonnes ne soient pas mis à contribution par ce mécanisme de financement.

Je vais m'appliquer ce même principe, en essayant de distinguer, dans la majorité, des voix qui peuvent être plurielles. Celui qui a le plus parlé d'une compensation contribuable par contribuable, il se trouve dans les rangs de la majorité. Je pense à une personnalité de votre partenaire de majorité, qui a communiqué à tort et à travers – sans doute, surtout, à travers et à tort – pour indiquer que la compensation serait effectuée contribuable par contribuable. C'est en son chef que cette idée a été exprimée et a été initiée. Ceci étant, dès lors, ce texte me semble arriver au bon moment. On ne peut pas à la fois dire, lorsqu'on discute du prélèvement kilométrique des poids lourds, que la discussion vient beaucoup trop tard parce que tout est figé ; puis dire, lorsque la discussion vient sur la future vignette autoroutière, qu'elle vient trop tôt, parce que les choses ne sont pas figées. À un moment donné, il y a une difficulté dans le raisonnement, même si je parle ici sans être l'auteur du texte.

Pour ce qui nous concerne, nous pensons d'abord que le principe d'une quote-part a sa légitimité dès le moment où un grand nombre d'utilisateurs des voiries régionales qui seront concernés par la future vignette utilisent aussi les voiries communales. Ce qui est important plus encore, c'est d'éviter tout définancement des communes dans les mécanismes qui seront mis en œuvre par le Gouvernement. Cela nous apparaît un principe également opportun.

Je relèverai un bémol tout de même, parce que, dans les développements, les auteurs du texte évoquent la possibilité – sans la prendre pour eux-mêmes – d'un travail sur la taxe de mise en circulation. Là-dessus, nous voulons dire que ce serait une très mauvaise idée, parce que c'est un outil fiscal qui répond à une tout autre logique que celle de l'utilisation du réseau, puisqu'il vise à donner un signal au moment où les personnes font l'acquisition d'un véhicule pour qu'elles reçoivent, de la part de l'autorité publique, un encouragement ou un découragement à telle ou telle prise en compte. Le Gouvernement s'est d'ailleurs exprimé à ce sujet il y a quelques mois, lorsqu'il est venu avec un ajustement des paramètres de cette taxe de mise en circulation. Des impacts sur ce point dépasseraient donc assez fort ces enjeux de compensation et de juste contribution. C'est en tout cas le point de vue que je veux défendre.

Il reste alors cette question de la répartition. Ma réflexion est la même qu'avec le texte précédent, puisque, sur ce point, des discussions sont possibles. Une méthode est ici proposée en concertation avec l'Union des villes et communes de Wallonie. Ce sont des éléments qui peuvent suivre leur chemin.

J'ai le sentiment que les questions qui sont posées par le texte viennent, de manière appropriée, éclairer les enjeux sur lesquels le Gouvernement, de son côté, travaille également, comme il l'a lui-même annoncé.

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 auteurs de la proposition. Quand j'étais à votre place, Monsieur Lefebvre, je produisais ce genre de texte qui vise à titiller la majorité. Celui-ci est mis à l'ordre du jour après que le Gouvernement a validé en première lecture l'avant-projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération et a procédé à la première lecture de l'accord de coopération. C'est de bonne guerre que vous le faites. Je ne voudrais pas vous le reprocher. Je vous demande un peu de patience. Tout cela va arriver, comme M. Bastin et M. Chintinne ont eu l'occasion de l'exprimer.

La Déclaration de politique régionale est assez claire. Je l'ai déjà lue et relue plusieurs fois au sein de cette assemblée. Je ne vais pas la relire, je pense que j'aurai l'occasion de la relire tout à l'heure à l'occasion d'une question parlementaire. Je vais un peu me réserver pour ce moment-là, même si c'est de la répétition.

Je voudrais revenir sur l'intervention de M. Hazée concernant la petite musique du définancement des investissements communaux, et cetera. Je rappelle que le montant qui était inscrit sous la précédente législature en termes de FRIC, le Fonds régional d'investissements communaux, a bien été augmenté de 16 % par rapport à la moyenne de la précédente législature, ce qui correspond à l'indexation moyenne aux périodes concernées.

Je voudrais rappeler également que ce qui a dopé les investissements communaux c'est, d'une part, le Plan de relance de la Wallonie, financé totalement par de l'emprunt régional. On a financé des travaux supplémentaires communaux par de la dette wallonne. D'autre part, les communes ont elles-mêmes profité de taux d'intérêt bas pour encore plus emprunter, puisque la dette des communes wallonnes sur les cinq années antérieures a augmenté de 42 %. Il y a eu plus de sous avant parce que la Région wallonne s'est endettée et que les communes se sont endettées. Ce système a une certaine limite. À un moment donné, le banquier dit qu'il ne prête plus. C'est un peu ce à quoi sont confrontées certaines communes qui ont été particulièrement gourmandes, et quelque part aussi la Région. C'est la raison pour laquelle nous travaillons à un rapprochement des courbes de dépenses et de recettes en Wallonie. Chaque niveau de pouvoir, y compris les communes, sont invitées à le faire.

Par ailleurs, le mécanisme FERI qui a été mis en place vise aussi à alléger structurellement la façon dont la Région soutient les investissements communaux en termes de procédures administratives. Il supprime ces fameux goulots d'étranglement qui font qu'à la fois un dossier traîne dans son exécution – plus il traîne, plus il coûte cher –, que certains dossiers de départ X deviennent finalement X+50 % parce qu'il faut rajouter ceci et cela, au-delà peut-être des besoins exprimés par le terrain. Troisièmement, de par les effets de goulots d'étranglement, tous les dossiers doivent être adjugés pour le 30 juin et attribués pour le 31 décembre. C'est une situation où les entreprises de travaux publics sont sursollicitées à certains moments, ce qui fait également augmenter les prix. Par conséquent, nous avons mis fin à ce système.

Voilà quelques éléments qui permettent de nuancer largement ce qui a été dit sur l'idée qu'il y a un définancement des travaux communaux. Il y a une diminution du volant budgétaire, c'est vrai, mais le volant avait été gonflé artificiellement par de l'endettement communal et de l'endettement régional, ce qui a atteint ses limites.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour l'avis que vous venez d'évoquer. On avait bien compris, à la base, que la taxe kilométrique n'était pas faite pour financer les infrastructures communales ; c'est pour cela que l'on dépose le texte. C'est pour cela que, avant même qu'elle arrive finalisée sur nos bancs, on arrive avec un principe. On ne fixe d'ailleurs pas d'éléments aujourd'hui, on vous propose juste de l'intégrer dans la réflexion.

Sur la question des compensations, nous ne sommes pas du tout les responsables des déclarations des uns et des autres sur le sujet, à commencer par le site du MR qui dit très clairement que ce sera totalement neutre pour les Wallonnes et les Wallons. Si cela vous a échappé, n'hésitez pas à les voir, c'est toujours en ligne. La page 42 de la DPR ne dit pas autre chose non plus, puisqu'elle indique que « ces deux mesures n'auront pour effet ni d'alourdir la pression fiscale actuelle ni d'avoir un impact budgétaire négatif ».

On parle de compensations, puisque l'on va taper une taxe sur la tête des Wallons et des Wallonnes, et puis on essaie de trouver une solution pour qu'elle n'alourdisse pas. C'est très bien comme cela, puisque nous ne sommes pas opposés à la vignette automobile. On est d'accord pour une vignette automobile, mais on ne veut surtout pas que ce soient les Wallons et les Wallons qui la paient, puisqu'on leur a promis depuis des années et des années que ce ne serait pas le cas. On a promis aux dernières élections qu'il n'y aurait pas de nouvelle taxe. On va être vigilant sur cet aspect, cela me paraît tout à fait évident.

Monsieur Chintinne, vous reconnaissez que les communes ont besoin de moyens complémentaires. Lorsque vous avez pris la parole, vous l'avez reconnu. Vous reconnaissez que l'usage des voiries communales est avéré. Vous dites : « Si une partie de son produit doit être affectée au réseau communal, il faut le prouver de manière objective ».

Moi, je peux vous le prouver de manière objective. Demain, si l'on demande aux bourgmestres de bloquer tous les accès aux autoroutes, vous allez voir si les voiries communales ne sont pas utilisées pour monter sur les autoroutes ou pour aller dans les zonings industriels.

C'est normal qu'une quote-part revienne aux voiries communales. Si je ne m'abuse, dans le calcul précédent du Fonds des communes, on intégrait lorsqu'il y avait des montées d'autoroutes, des gares. Tout cela faisait en sorte de « gonfler » le montant du Fonds des communes, parce qu'il y avait plus de personnes qui utilisaient notamment les voiries communales. On ne peut pas dire aujourd'hui : non, on s'en fout, les communes n'ont qu'à tirer leur plan. Ce n'est pas la bonne solution.

Vous ne pouvez pas dire non plus que les finances communales ne sont pas exsangues, on l'entend tous les jours. M. le Ministre a une théorie, c'est de dire que l'on a gonflé les moyens ces dernières années d'une mauvaise manière. Ce n'est pas la seule raison. Un tas de communes ne bénéficiaient pas de l'aide Oxygène et sont exsangues aujourd'hui. On n'a pas gonflé d'une manière ou d'une autre les moyens communaux.

Vous voyez bien que les communes n'y arrivent plus. Embuild, qui n'est pas – je pense – un syndicat socialiste ou de gauche, dénonce chaque jour le fait que les communes ont de moins en moins de moyens et n'investissent plus, ce qui va créer du chômage et plein de soucis. C'est une réalité, ce n'est pas nous qui le dénonçons. Les communes n'en peuvent plus.

On vous propose un mécanisme qui permettrait, en concertation avec l'Union des villes et communes, de trouver un moyen d'affecter une partie de ces moyens aux communes. Ce n'est pas fou comme proposition. Comme le disait mon collègue Hazée, avec vous, c'est soit trop tôt, soit trop tard. Tout à l'heure, vous nous disiez : « Avec la taxe poids lourds, c'est trop tard. Tout est mis en œuvre, on a dû réfléchir à un mécanisme complètement fou pour récupérer la TVA et tout. On ne peut surtout plus toucher à ce bazar ».

Maintenant, vous nous dites que c'est trop tôt, parce que pour la vignette automobile, tous les éléments ne sont pas encore sur la table. Arrêtons cette situation, et arrêtons de jouer l'opposition pour l'opposition ou la majorité pour la majorité.

Je me souviens très bien de votre collègue, Jean Luc-Crucke, à l'époque de la taxe poids lourds, qui était carrément le défenseur des poids lourds en disant :

« Cette taxe est un scandale, nous ne voulons pas de cette taxe. Si nous revenons au pouvoir, nous la supprimerons ». Depuis le temps, je peux vous dire...

(Réactions dans l'assemblée)

Oui, évidemment, beaucoup plus de cœur et d'envergure physique à l'époque.

Vous le disiez vous-même, on vient de fêter les 10 ans de cette taxe poids lourds, et plus personne n'ose – ce n'est effectivement pas une taxe, mais une redevance – dire aujourd'hui que l'on va supprimer cette redevance poids lourd, même si votre parti était un opposant.

Jean-Luc Crucke n'était pas dans le même parti à l'époque. Il a fait un transfert entretemps.

(Réactions dans l'assemblée)

Revenons au bon sens, chers collègues. Il faut tenir compte du fait que l'on vous propose aujourd'hui un principe. On ne fixe pas les modalités du tout, on intègre des éléments extrêmement importants. C'est garantir la neutralité pour les Wallonnes et les Wallons. C'est garantir aussi que les communes ne seront pas à nouveau les dindons de la farce. En réduisant ou en touchant la fiscalité automobile, on toucherait à des montants qui revenaient aux communes jusque-là.

Nous devons, chacun et chacune, revenir au bon sens et soutenir cette proposition de résolution.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – J'aurai trois éléments.

Premièrement, sur les déclarations des uns et des autres, je me sens comptable peut-être pour celle des uns, mais pas celle des autres. Monsieur Hazée, vous comprendrez cela, je pense.

Deuxièmement, quand j'ai évoqué au début que l'opposition raillait la majorité, c'est sur le fait qu'elle pensait peu probable que l'on puisse aboutir sur cette vignette. Aujourd'hui, le doute semble levé et nombre d'obstacles le sont tout pour arriver à ce qu'il y ait cette vignette, ce qui est le vœu de tout un chacun.

Troisièmement, je comprends bien qu'il ne faudrait pas que les communes soient les dindons de la farce, dans le sens où, si jamais il devait y avoir une compensation tout ou partie via le mécanisme de taxe de circulation, il ne faudrait pas que la partie communale prévue ne puisse pas être compensée d'une certaine manière. J'imagine qu'au sein du CESE, l'Union des villes et communes le relèvera d'une manière ou d'une autre. C'est une chose. Il ne faut pas que les communes soient définancées par rapport à cette notion.

Pour autant, le mécanisme de vignette, dont l'esprit et l'essence sont de la faire supporter idéalement intégralement – en tout cas, le maximum possible avec la solidité juridique nécessaire – auprès des utilisateurs étrangers, l'immense majorité des utilisateurs étrangers vont utiliser surtout les infrastructures structurantes de la Région. Il y a des touristes aussi qui viennent et qui vont utiliser les infrastructures communales, mais ce n'est quand même pas l'esprit et l'essence. Quand vous allez en Suisse, que vous utilisez une vignette automobile, c'est surtout soit pour traverser le pays, soit pour utiliser essentiellement – principalement, pas intégralement –, les infrastructures structurantes plutôt que les infrastructures routières communales et municipales. Je ne sais pas comment on dit pour la Suisse ou pour l'Autriche.

Ces discussions et ces éléments sur le fait que, s'il doit y avoir une neutralité budgétaire par rapport aux communes, est une chose. Maintenant, quant au financement de l'infrastructure routière communale, je pense que ce n'était pas l'esprit de la vignette par rapport au financement structurel des infrastructures communales. Je l'ai déjà dit, un mécanisme est prévu. Ce qui me semble particulièrement important, c'est que, aujourd'hui et demain, la part que la Région wallonne doit affecter au remboursement de sa dette et de ses intérêts soit la plus faible possible pour affecter une part la plus importante aux communes et aux autres besoins pour ces éléments. C'est de cela aussi que l'on discute, en disant que ce n'est pas grave et qu'il faut absolument refinancer les communes ou d'autres dépenses sur d'autres éléments. Tout peut se faire.

Quand on est à taux d'intérêt faible, on peut se dire que ce n'est pas grave et autant investir. Sauf que l'on sait aussi que des taux d'intérêt faibles ne sont que temporaires et que la dette de tout État ou de toute institution est permanente, elle est perpétuelle et l'on doit tôt ou tard se refinancer. Tant que les taux d'intérêt sont faibles, ce n'est pas trop douloureux. Dès lors qu'ils sont plus élevés – c'est le cas actuellement –, on se rend compte à quel point cela peut être douloureux. Derrière cette notion de responsabilité et de rigueur budgétaire, c'est justement pour préserver la capacité d'action et de financement de la Région vis-à-vis des communes. Ce n'est pas une question de se faire à un stakhanovisme de plaisir budgétaire, mais au contraire de garder des marges pour financer l'ensemble des communes, dont je ne discute pas de l'importance des besoins qu'elles ont aujourd'hui et qu'elles auront encore demain.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Très brièvement, pour répondre à M. Lefebvre.

Dans mon intervention, pas une seule fois je n'ai dit que les communes devaient tirer leur plan. Vous le savez très bien. Je suis un mandataire local et la situation au

niveau des communes, je la connais depuis de nombreuses années.

Dans le débat, vous m'avez reproché certains éléments. Je vous encourage à réécouter ce que j'ai dit, parce que j'ai l'impression que vous dites que je critique certains éléments et autres, alors que je ne fais que prendre le temps d'analyser votre proposition de résolution et de venir avec des éléments. J'ai juste fait cela et je n'ai rien critiqué. Tous les griefs que vous m'adressez ne sont pas justifiés. Relisez, vous verrez.

Enfin, en Wallonie, il est tout de même fascinant de considérer que l'état des routes a commencé en 2024 avec cette nouvelle majorité. Je vous avoue que, en tant que mandataire local, l'on a bien vu que ce n'était pas le cas.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Par rapport aux réflexions du ministre à l'égard du financement des communes. Le ministre met en perspective les investissements des communes, et il aurait presque envie de laisser penser qu'il voudrait ne pas considérer ce qu'est un investissement, c'est-à-dire, à un moment donné, un enjeu qui ne concerne pas que le présent, mais aussi l'avenir. Il y a quelques années, je me souviens d'un pensum qui avait été établi par un membre de votre formation politique, André Antoine. Il était à l'époque président du Parlement. Je n'ai plus le titre en tête.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Certes, mais le titre portant sur les investissements publics, parce qu'il y avait certainement une formule qui était là pour que l'on s'en souvienne, mais je ne m'en souviens plus. Je le reconnais bien. C'était donc un plaider vigoureux pour l'importance des investissements publics. Quand on vous entend, on a l'impression que ce document est à mettre aux poubelles de l'histoire. Ce serait dommage parce que l'enjeu des investissements publics mérite une considération.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Tant mieux si vous avez été plus nuancé.

Quand j'ai évoqué le contexte de définancement des communes, je ne regardais pas seulement le FERI où, soit dit en passant, vous avez également supprimé certains fonds. Je pense notamment au PIMACI, qui était dédié à la mobilité active. Là n'est toutefois pas le débat aujourd'hui.

J'ai évoqué globalement le définancement des communes depuis le début de la législature, dont un des éléments clés est constitué par le décret-programme de début de législature, qui a supprimé le pour cent d'augmentation au Fonds des communes ou qui a supprimé l'indexation des points APE. Ce sont des

sommes considérables par centaines de millions au bout du compte. Certes, elles n'étaient pas dédiées à l'investissement, mais elles participent au financement, et la suppression de ces deux mécanismes conduit au renforcement de l'étranglement à l'égard des communes. C'est à cette lumière que la proposition dont nous discutons ici nous paraissait porter des enjeux légitimes, venir au moment approprié par rapport à des questions qui sont sur la table et où un certain nombre de réponses restent aujourd'hui peu convaincantes dans le chef du Gouvernement.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur Bastin, je comprends votre logique à vous en disant : « Faisons en sorte de ramener un maximum de moyens à la Wallonie. Comme cela, elle pourra, dans un second temps, potentiellement, soutenir les communes, les pouvoirs locaux ». Cela dit, par expérience, un tiens vaut mieux que deux tu l'auras, surtout quand ce sont des majorités de droite au pouvoir. Vous comprendrez que je préfère avoir l'argent à la source au lieu de devoir attendre qu'on me le donne.

On ne va pas revenir là-dessus sans cesse, évidemment, les gens utilisent des voiries communales. Si vous prenez la plus grosse attraction du pays aujourd'hui, le parc Pairi Daiza. Tous ces étrangers qui utilisent l'autoroute quand ils arrivent au bord de l'A8 à Rebaix, par exemple, ils prennent toutes les voiries communales pour se rendre au parc Pairi Daiza. Monsieur le Ministre, vous savez de quoi l'on parle, puisque l'on aborde la question de Pairi Daiza quand même assez régulièrement dans ces lieux, ici et ailleurs, à Mons également avec le SPW. Il y a évidemment un usage des voiries communales.

Monsieur Chintinne, on n'a pas dû s'entendre, puisque je n'ai pas le sentiment de vous avoir attaqué. J'ai juste rappelé que nous évoquions un principe sans en définir les modalités, contrairement à ce que vous sembliez évoquer. J'ai, au contraire, rappelé que vous reconnaissiez que les besoins des communes étaient avérés, tout comme l'usage des voiries communales, d'ailleurs. Je ne pense pas vous avoir attaqué, ce n'était d'ailleurs pas mon objectif du tout sur le sujet.

M. le Président. – Si je comprends bien, l'idée est de demander l'avis du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie, dans lequel siège également l'Union des villes et communes de Wallonie. Est-ce ce que j'ai compris des différents échanges, ou ai-je mal compris ? Je vois M. Bastin qui dit oui.

La parole est à M. Lefèbvre

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Pouvez-vous me rappeler qui a fait cette demande du CESE ?

M. le Président. – C'est M. Bastin.

(Réaction d'un intervenant)

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Les textes sont actuellement soumis au CESE. Dès lors, les textes relatifs à la mise en place de la vignette sont envoyés au Conseil économique, social et environnemental de la Région wallonne, dans lequel siègent le banc patronal, le banc syndical et notamment l'Union des villes et communes de Wallonie.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Ce n'est donc pas notre proposition de résolution qui doit être envoyée au Conseil économique, social et environnemental.

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

La question que vous posez sera certainement débattue dans le cadre de cet enjeu.

M. le Président. – C'est clairement moi qui ai mal compris.

Des amendements n° 1 à 4 (Doc. 655 (2025-2026) N° 2) sont déposés.

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

Examen et vote des amendements

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des amendements de la proposition de résolution visant à associer les communes wallonnes aux recettes de la future vignette routière et à garantir la neutralité budgétaire de toute mesure de fiscalité automobile à leur égard, déposée par M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Dejardin, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 655 (2025-2026) N° 1).

Des amendements n° 1 à 4 (Doc. 655 (2025-2026) N° 2) ont été déposés par M. Lefèbvre, Mme Hanus et M. Crampont.

Ces amendements ont été distribués.

La parole est à M. Lefèbvre pour présenter ces amendements.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Ce sont les amendements qui garantissent la neutralité pour les Wallonnes et les Wallons de la vignette autoroutière, et la neutralité pour les communes, pour être sûr que leur budget ne diminue pas, par ailleurs, par un mécanisme particulier.

M. le Président. – Les amendements n° 1 à 4 (Doc. 655 (2025-2026) N° 2) sont rejetés par 6 voix contre 3.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – C'est bizarre. Ce sont des amendements qui demandent la neutralité budgétaire pour les Wallons et pour les communes, et la majorité vote contre.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – On ne peut pas être contre le texte après l'estimation, puis après voter des amendements que l'on va refuser par ailleurs. Il faut un peu de cohérence.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution non amendée visant à associer les communes wallonnes aux recettes de la future vignette routière et à garantir la neutralité budgétaire de toute mesure de fiscalité automobile à leur égard, déposée par M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Dejardin, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 655 (2025-2026) N° 1).

Par 6 voix contre 3, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux ne recommande pas l'adoption de la proposition de résolution par l'assemblée plénière.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je souhaiterais vous demander que ce texte vienne en séance plénière dans 15 jours.

M. le Président. – Les auteurs de la proposition de résolution souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière.

Confiance au président et au rapporteur

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

**Proposition de résolution
visant à planifier le développement et à
encadrer les politiques d'implantation des
centres de données en Wallonie dans le cadre
d'une stratégie industrielle, énergétique,
hydrique et foncière au service de l'emploi, de la
souveraineté numérique, de la transition
écologique et de l'intérêt général,
déposée par Mme Lambelin, M. Lepine,
Mme Morreale, M. Collignon, Mme Özen et
M. Devin
(Doc. 661 (2025-2026) N° 1)**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à planifier le développement et à encadrer les politiques d'implantation des centres de données en Wallonie dans le cadre d'une stratégie industrielle, énergétique, hydrique et foncière au service de l'emploi, de la souveraineté numérique, de la transition écologique et de l'intérêt général, déposée par Mme Lambelin, M. Lepine, Mme Morreale, M. Collignon, Mme Özen et M. Devin (Doc. 661 (2025-2026) 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 M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je propose Mme Fafchamps comme rapporteuse.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je propose M. Lefèbvre comme rapporteur.

M. le Président. – À l'unanimité des membres, Mme Fafchamps et M. Lefèbvre sont désignés en qualité de rapporteurs.

***Exposé de Mme Lambelin, coauteure de la proposition
de résolution***

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

Mme Anne Lambelin (PS). – J'ai déposé, avec mon groupe, cette proposition de résolution parce que, à notre sens, cela ne vous aura sûrement pas échappé, le développement de centres de données est en train de devenir un vrai sujet, complètement incontournable en Wallonie.

Pourtant, nous n'avons toujours pas eu de débat digne de ce nom sur ce sujet, ici, au Parlement de Wallonie.

On le sait, les centres de données sont absolument nécessaires au fonctionnement de l'économie numérique. Ils sont nécessaires au cloud, à l'intelligence artificielle, qui est en plein essor. Ils sont nécessaires à la recherche, au service public, à la cybersécurité. Que les choses soient très claires, on ne part pas d'une position de rejet de principe pur et simple, ce serait contre-productif. Je pense que ce serait également assez vain. Mais notre objectif est plutôt d'encadrer, d'objectiver, de réguler surtout l'installation des centres de données, de *data centers* en Wallonie.

Chers collègues, il ne s'agit pas de remettre en cause non plus les centres de données qui sont déjà présents sur notre territoire ni de fragiliser finalement les investissements qui ont été légalement autorisés et qui contribuent aujourd'hui à l'activité économique. Mais notre démarche entend vraiment regarder vers l'avenir. Ce que nous voulons, c'est préparer dès maintenant un cadre qui soit applicable aux nouveaux projets en extension importante, afin d'éviter aussi que les décisions ne se prennent au cas par cas, à chaque fois, sans cadre, sans vision d'ensemble. On peut le reconnaître collectivement, je pense, aujourd'hui, on accuse un fameux retard face au développement de l'intelligence artificielle, face à tous ces enjeux numériques. Donc, maintenant, il s'agit de prendre les choses véritablement en main, de mener ce débat dans le plus grand respect de nos valeurs démocratiques. On a souvent l'impression d'une certaine immatérialité numérique quand on parle d'intelligence artificielle, quand on parle de données et tout cela, mais derrière, il y a des infrastructures ultraconcrètes, il y a des bâtiments importants, il y a des raccordements électriques, il y a des systèmes de refroidissement très importants aussi, des groupes électrogènes, des batteries, du foncier, et, selon la technologie qui est utilisée et selon le type de centre de données, les prélèvements d'eau peuvent être plus ou moins importants.

Ces projets, on le sait, se multiplient à une vitesse qui est parfois, je crois, encore insoupçonnée. On a déjà aujourd'hui, en Wallonie, des infrastructures qui existent, des extensions, des projets qui sont annoncés. De nombreuses demandes interrogent les communes, les gestionnaires des réseaux, et la première question que l'on doit se poser, c'est de savoir si nos communes sont vraiment équipées. Sont-elles équipées pour faire face à ces projets, finalement, dont les implications dépassent largement les seules questions urbanistiques ? Non, elles ne le sont pas réellement et il faut donc poser un cadre clair, et c'est le rôle de la Région wallonne.

On doit aussi être particulièrement attentif à la problématique de la capacité électrique. C'est essentiel. C'est clair que cela concerne plutôt également la

ministre Neven, mais c'est essentiel de l'évoquer ici. J'ai pris quelques renseignements. J'ai constaté que, selon les nouvelles projections d'Elia à l'échelle belge, les demandes liées aux nouveaux centres de données pourraient représenter jusqu'à 24,1 térawattheures à l'horizon 2034, auxquels s'ajoutent 3,2 térawattheures actuellement consommés. Tous les projets ne verront sans doute pas le jour, mais ces chiffres, chers collègues, montrent l'ampleur potentielle de la pression exercée sur notre système électrique.

C'est là aussi, à notre sens, que le débat politique doit commencer. La question n'est pas seulement de savoir si un projet peut être ou non raccordé ; la question, c'est aussi de se demander quelle capacité électrique nous voulons réserver, pour quels usages, avec quel coût pour la collectivité, avec quelle cohérence par rapport à l'électrification de notre industrie, de nos bâtiments, de nos transports et de nos besoins quotidiens. La même question se pose pour la consommation d'eau, le foncier ou encore le respect de l'environnement.

On voit d'ailleurs apparaître à plusieurs endroits, notamment aux États-Unis et en France, des oppositions très fortes de la population. Chez nous, la population commence légitimement à se poser des questions par rapport à l'implantation de ces centres de données. Cela montre qu'il existe des inquiétudes parfaitement légitimes sur le terrain et qu'il faut pouvoir y répondre avec des données objectivées, une grande transparence et surtout une véritable stratégie politique cadrée, claire et très transparente. Vous l'aurez compris, c'est l'objectif de cette proposition de résolution.

Nous demandons au Gouvernement d'élaborer une stratégie wallonne d'implantation des centres de données et de mettre en place une grille multicritère qui permettrait d'apprécier les projets au regard de leur consommation d'énergie et d'eau, de leur utilisation du foncier, de leurs retombées économiques et sociales, de leur utilité collective et de leur contribution réelle à la souveraineté numérique.

Nous demandons également une planification des raccordements électriques qui tienne compte de la maturité des projets, de leur flexibilité et des autres besoins du territoire ainsi que des mécanismes pour éviter que des capacités soient réservées inutilement.

Chers collègues, permettez-moi de revenir un instant sur l'eau. Nous demandons une approche à l'échelle de la ressource et du bassin-versant, notamment en situation de sécheresse. J'ai pris mes renseignements de mon côté et j'ai fait de nombreuses recherches puisque cela fait plusieurs mois que je travaille sur ce texte. Un *data center* de taille standard – c'est-à-dire hors géants de l'IA – peut consommer jusqu'à 500 000 mètres cubes d'eau par an. Savez-vous ce que représentent 500 000 mètres cubes d'eau par an ? C'est la consommation annuelle d'une ville de 10 000 habitants.

Un énorme travail d'information et de recherche est encore à faire autour de tout cela, mais nous voulons que les questions de bruit, d'émissions atmosphériques, de chaleur, d'artificialisation et de fin de vie des équipements soient prises en compte. Nous avons tous et toutes traversé la canicule cet été. Encore aujourd'hui, il y a des températures complètement hallucinantes pour une fin de mois de septembre. Cette canicule doit renouveler la façon dont les questions se posent autour de ces infrastructures, notamment les risques directement liés au réchauffement climatique, les risques de chaleur excessive et les risques d'incendie. Les *data centers* émettent une grande quantité de chaleur qui peut produire des effets d'îlots de chaleur ou de stress thermique. Cet effet généré par des *data centers* commence à être objectivé par la recherche puisque plusieurs études sont en cours ou sont déjà parues. Une étude récente fait état d'une augmentation moyenne de la température de 2 degrés aux alentours de ces infrastructures. Par ailleurs, d'autres études sont citées dans mon texte.

Nous voulons objectiver les retombées en matière d'emploi. C'est un argument souvent utilisé par les GAFAM qui entendent implanter les centres de données sur notre territoire. Toutefois, objectivons un peu tout cela ensemble de manière transparente. Là où l'on ne conteste pas que ces infrastructures peuvent créer de l'emploi, on pense qu'il faut quand même distinguer les emplois permanents des emplois en construction et des effets indirects, et apprécier les retombées au regard des ressources mobilisées. Il s'agit essentiellement de distinguer – c'est notre devoir – les arguments utilisés par les GAFAM pour vendre leurs projets et les mettre en perspective avec les situations réelles sur le terrain. Combien de créations d'emplois sont effectives et réelles ? Il ne faut pas juste se fier à des informations les yeux fermés ou se baser sur de simples projections, mais interroger les bonnes personnes pour savoir de manière objective combien d'emplois créent réellement ces centres.

La souveraineté numérique mérite aussi d'être interrogée. Avoir un bâtiment rempli de serveurs sur notre territoire ne suffit pas à lui seul à garantir notre souveraineté. Il faut aussi regarder qui possède les infrastructures et qui contrôle les données, quelles technologies sont utilisées, quelles dépenses nous créons et réduisons. C'est un tas de questions qui se posent autour de l'implantation de ces centres sur la souveraineté numérique.

Il y a aussi une autre forme de souveraineté que nous voulons à tout prix préserver : la souveraineté du pouvoir public sur ses propres ressources. Lorsque les terrains appartiennent à la Région, à une commune, à une intercommunale, on pense qu'il faut conserver autant que possible la maîtrise publique du foncier, qu'il faut privilégier des outils comme le droit de superficie, le bail emphytéotique, pour éviter qu'un choix d'implantation prive définitivement la collectivité de

toute capacité d'action future. Le Gouvernement a mis sur pied un groupe de travail pour les centres de données et un cadre est actuellement en préparation. C'est une très bonne chose, mais nous avons encore relativement peu d'informations sur ces travaux, sur leur calendrier précis, sur les critères qui seront retenus ou sur les personnes composant ce groupe de travail. À notre connaissance, la société civile, notamment les associations environnementales, n'est pas pleinement associée à cette réflexion. Or, c'est ici notre devoir en tant que représentants et représentantes des Wallons et des Wallonnes.

Notre résolution ne prétend pas avoir réponse à tout. Je ne suis pas une experte absolue des centres de données, même si je fais de nombreuses recherches sur le sujet depuis plusieurs mois. Cette résolution vise à ouvrir le débat et surtout à donner des balises, parce que nous souhaitons que le Parlement se saisisse pleinement de ce dossier ; c'est indispensable. Les questions relatives au développement de l'industrie numérique ne doivent plus être réglées simplement dans les conseils d'administration des GAFAM. Ces questions méritent un vrai débat démocratique, transparent et public. En réalité, nous avons le devoir de rendre ce débat public et transparent ; en tant que représentants des Wallons et des Wallonnes, c'est notre responsabilité.

C'est un appel que je fais aujourd'hui, parce que je crois que nous n'avons pas le droit de nous défausser sur un enjeu aussi important pour la population wallonne, l'environnement, la faune, la flore, la biodiversité, la lutte contre le réchauffement climatique, la préservation des sols, et j'en passe. C'est pour cette raison que je vous propose de partir de ce texte que je dépose aujourd'hui pour mener un vrai travail parlementaire, avec – nous le demandons de manière officielle – la tenue d'auditions de gestionnaires de réseaux, d'opérateurs d'administrations, de chercheurs, d'acteurs économiques, mais aussi d'associations environnementales. Il nous semble particulièrement pertinent que ce travail puisse aussi être mené conjointement entre plusieurs commissions. Il y a votre Commission de l'aménagement du territoire, et c'est aussi une question d'accompagnement des communes, parfois démunies face à ces enjeux, mais aussi la Commission de l'énergie, qui est largement concernée. J'ai déjà interrogé la ministre Neven à de nombreuses reprises sur l'électrification et les centres de données.

La Commission de l'environnement est, elle aussi, concernée, parce que c'est précisément à l'intersection de ces politiques que se trouve ce sujet. Il est absolument essentiel de ne pas attendre que les implantations se multiplient, que les tensions apparaissent, comme c'est le cas dans d'autres pays. C'est absolument catastrophique ce qui se passe actuellement aux États-Unis. Je ne sais pas si vous suivez un peu l'actualité et les actions d'Erin Brockovich. Vous avez peut-être vu déjà son film, mais, maintenant, elle s'attaque – elle s'attaque pas vraiment

–, elle s'occupe de l'implantation des centres de données. Son travail est absolument exemplaire, extrêmement intéressant et d'une grande transparence démocratique. N'attendons pas, chers collègues, d'arriver à de telles tensions chez nous pour nous saisir d'un enjeu aussi important pour la politique wallonne.

Autrement dit, cela urge. La question n'est pas seulement de savoir si un *data center* peut techniquement être raccordé ou non. La question est de savoir quelle puissance électrique nous voulons et nous pouvons mobiliser demain pour notre industrie, pour l'électrification de nos entreprises déjà existantes sur le territoire, pour les nouvelles implantations, pour nos PME, pour nos services publics, pour notre transition énergétique. Chers collègues, Monsieur le Ministre, la question que l'on se pose de manière générale et, en synthèse, est : voulons-nous simplement accueillir des centres de données ou bien voulons-nous décider collectivement des centres de données que nous souhaitons accueillir, où nous souhaitons les accueillir et dans quelles conditions ils doivent contribuer à l'intérêt général wallon ?

C'est ce débat que j'entends ouvrir aujourd'hui.

Discussion générale

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci, Madame la Députée, pour la proposition de résolution et pour le sujet abordé.

Comme vous le mentionnez, c'est un sujet à la fois pleinement d'actualité et qui regroupe énormément de compétences et d'aspects qui dépassent largement ceux évoqués dans cette Commission :

- l'accès à la puissance électrique est évidemment un enjeu particulièrement important et sensible, qui plus est conjointement avec le dossier de la Boucle du Hainaut, qui occupe ce Parlement et ce Gouvernement depuis de nombreuses années ;
- l'utilisation des ressources hydriques, a fortiori en cette année de canicule et de sécheresse et cette journée qui en marque encore avec une température anormale pour la saison ;
- l'impact territorial ;
- les retombées économiques ;
- les retombées en matière d'emploi ;
- la question de l'intégration à la fois territoriale, mais aussi dans une stratégie industrielle et numérique.

Toutes ces questions pertinentes et légitimes ont déjà été soulevées, notamment – vous l'avez évoqué – au sein du Gouvernement wallon qui a décidé, en mars de cette année, de créer un groupe de travail pour aborder l'ensemble – ou en tout cas une partie considérable – de

ces points. Je pense – ce n'est pas l'objet de votre résolution – qu'il n'y a pas d'approche binaire par rapport à cela, il ne s'agit pas de dire que c'est bien ou que ce n'est pas bien. Demain, un pays ou une région qui n'aurait pas d'infrastructures en termes de *data center*, d'autonomie stratégique ou d'autonomie vis-à-vis de l'intelligence artificielle, qui n'aurait pas d'éléments concrets sur son territoire, risquerait d'être un territoire qui, potentiellement, pourrait être déclassé et sur lequel il n'y aurait pas de création de valeur. Pour autant, il ne s'agit pas de donner des blancs-seings à n'importe qui pour faire n'importe quoi, n'importe où et en utilisant l'ensemble de nos données. Il s'agit également de s'assurer que cette création de valeur puisse se faire de manière respectueuse pour le territoire et l'utilisation des ressources, et que cette création de valeur puisse revenir aussi chez qui de droit, à savoir les habitants et aussi l'ensemble de la chaîne du vivant.

Par rapport à tous ces éléments, sachant que déjà actuellement, les gestionnaires de réseaux, les opérateurs, les acteurs économiques, les communes, les acteurs de l'eau, des experts, les administrations et les parties prenantes concernées sont déjà consultés au sein du groupe de travail, il me semblerait opportun d'avoir les premiers résultats de ce groupe de travail pour pouvoir continuer cette discussion ici et ne pas avoir des éléments qui travaillent en parallèle et en silo et qui ne soient pas raccordés les uns par rapport aux autres.

Concernant votre résolution, je pense que la question est légitime et pertinente, mais le timing, lui, ne l'est pas par rapport à ce groupe de travail qui est déjà en chemin depuis plus de six mois. En attendant que ce groupe de travail tire ses premières conclusions, sachant qu'il n'y a pas de date butoir sur ces aspects et sachant que c'est une réflexion lancée pour les prochaines années, nous allons devoir vivre avec cette question des *data centers*, de sa prégnance sur les différentes ressources et l'impact sur l'emploi pendant encore de nombreuses années, que cela nous plaise ou pas. Cette donne est prégnante.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Tout d'abord, je tiens à remercier le groupe PS pour le dépôt de cette proposition de résolution. Les centres de données soulèvent des enjeux réels, complexes et légitimes en matière d'énergie, de ressources d'eau, d'aménagement du territoire, d'environnement et d'acceptabilité sociale. Il est donc sain que notre Parlement se saisisse de ces questions.

Comme le texte le dit lui-même, un groupe de travail a été initié en mars 2026 par le Gouvernement pour définir des critères d'implantation clairs et analyser les plafonds d'accès à la nuisance. Le Gouvernement n'a pas attendu non plus la fin de ces travaux pour agir avec fermeté : le refus, en août dernier, d'un permis modificatif, qui prévoyait un prélèvement d'eau dans la

Sambre, apporte la preuve concrète que nos autorités examinent déjà les projets avec une rigueur environnementale et hydrologique stricte.

J'ai pris quelques éléments intéressants au niveau de la proposition de résolution pour venir avec une ou deux informations.

Sur l'énergie et les raccordements, la préoccupation au niveau de la charge électrique est légitime, mais le Gouvernement agit déjà. Sous l'impulsion de la ministre de l'Énergie, Cécile Neven, nous mettons fin à la règle du premier arrivé, premier servi et aux réservations spéculatives. Le décret sur la flexibilité du 13 mai 2026, adopté en première lecture, réorganise donc l'accès au réseau avec une gestion transparente des files d'attente et une priorisation en fonction de la maturité et de la valeur ajoutée des projets pour la Wallonie. C'est un bon pas en avant.

Vous avez parlé tout à l'heure de l'emploi et la formation. La demande n° 13 montre que c'est difficilement calculable. Cependant, on entend bien votre préoccupation.

Au niveau de la résolution, elle soulève des préoccupations utiles et légitimes et nous semble additionner des demandes qui sont déjà matérialisées en droit dans les politiques et principes applicables ou encore dans les réformes qui sont annoncées. Comme l'a dit M. Bastin tout à l'heure, le groupe de travail est en cours. On a une réforme annoncée au niveau des parcs d'activités économiques. Cela donne différents éléments qui se recoupent au travers de cette proposition de résolution.

En revanche, d'autres demandes paraissent non concrétisables, j'en parlais au niveau de l'emploi.

Toujours est-il que notre divergence ne porte pas sur la nécessité d'encadrer l'implantation des centres de données ni sur l'exigence que les projets soient compatibles avec les intérêts de la Wallonie. Nous sommes d'accord, mais c'est bien à propos de la méthode.

Selon nous, ces particularités doivent être appréhendées dans le cadre du travail de coordination qui est déjà engagé et articulé avec les politiques transversales telles qu'elles ont pu être détaillées ci-avant.

Pour le MR, il convient d'éviter de présenter, avant l'aboutissement des travaux, des solutions ou des instruments sectoriels susceptibles de recouper les cadres préexistants et les réformes à venir. Il n'en demeure pas moins que l'objectif reste pleinement partagé : disposer d'un cadre cohérent et proportionné, permettant d'accueillir les projets réellement utiles à la Wallonie, qui garantissent à la fois la protection de ses ressources, de son territoire et de l'intérêt collectif.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je veux d’abord remercier les auteurs du texte qui nous semble sérieux et documenté. Il vise à structurer un débat important. La proposition de résolution pose une série de questions pertinentes. Je ne l’ai pas lue comme étant une défiance à l’égard du Gouvernement. Je l’ai vue plutôt comme un travail prospectif par rapport à des questions qui s’accroissent indubitablement.

La résolution – cela a été dit par les intervenants précédents – a pointé l’existence de groupes de travail au sein du Gouvernement, mais qui ont un rôle fortement initié à partir de l’enjeu de l’accès à l’énergie. C’est l’un des enjeux importants du dossier. La proposition de résolution évoque aussi les enjeux de l’eau, du foncier, de l’emploi et de l’emploi réel, des coûts du réseau et les questions de souveraineté. Un champ extrêmement vaste nous apparaît tout à fait pertinent, avec cette logique que tout le monde a bien comprise – on évite ainsi quelques caricatures – de cette troisième voie entre rejet de principe et laisser-faire.

Pour l’essentiel, sur les constats posés, nous nous retrouvons. Une série de demandes sont tout à fait opportunes et visent à aider le Gouvernement dans le travail qu’il a entamé devant ce développement qui s’accroît.

Outre la nécessité d’une stratégie et la prise en compte de ces enjeux avec un spectre élargi, je veux souligner l’importance de la transparence qui fait trop souvent défaut aujourd’hui, et à laquelle le texte donne écho.

Canopea, par exemple, soulignait à juste titre que les chiffres de consommation électrique sont considérés comme confidentiels, parfois caviardés dans certains documents publics. À partir du moment où l’on ne dispose pas de données précises et transparentes, il y a une difficulté à mener un débat complet.

Ceci étant, la proposition tente de répondre à la question : comment bien accueillir des centres de données ? La réponse à cet enjeu est la bienvenue.

Comme écologistes, nous pensons nécessaire d’enrichir le débat par une autre question qui tient compte des ressources limitées et des conflits d’usage que nous constatons déjà les uns et les autres. Combien pouvons-nous raisonnablement en accueillir, et à quelles conditions de sobriété ? Les ordres de grandeur imposent cette question. À l’échelle mondiale, la consommation électrique des centres de données pourrait être multipliée par près de trois d’ici 2030. C’est dans un agenda extrêmement court.

En Europe, il est considéré qu’elle pourrait doubler d’ici 2030, quadrupler d’ici 2035. En Wallonie, les scénarios officiels la font passer d’environ un térawattheure en 2023 à plus de six en 2035. Nous

savons que l’essentiel des demandes en Belgique se concentre dans notre Région. L’Irlande, où les datacenters absorbent déjà plus de 20 % de l’électricité, a dû geler de nouveaux raccordements.

Ce n’est pas un horizon lointain, puisque c’est la trajectoire telle qu’elle s’annonce. Or, chaque mégawatt réservé à un centre de données n’électrifiera pas notre industrie, notre sidérurgie à bas carbone, notre mobilité. Cet enjeu n’est pas seulement environnemental, c’est aussi un enjeu de priorités et de justice. On ne peut pas laisser les centres de données grignoter l’électricité dont le reste de l’économie a besoin pour se décarboner, sans avoir une vue d’ensemble extrêmement claire qui permet de réguler les choses.

Nous pensons possible et opportun de renforcer la proposition que nous regardons positivement, vous l’avez compris. Nous proposons, dans un esprit constructif, de l’enrichir avec quatre idées déclinées dans sept amendements. Trois idées ont une déclinaison en considérants et en dispositifs, et une est uniquement un dispositif. Je vais les déposer dans la discussion.

La première idée est celle d’une trajectoire de référence, avec un plafond indicatif de consommation, afin d’estimer une limite de consommation électrique du secteur compatible avec nos objectifs climatiques et les besoins des autres secteurs. C’est la recommandation la plus importante des travaux menés sur le sujet. C’est un élément que nous pensons utile de joindre au débat.

Deuxièmement, c’est le défi de la sobriété des usages parce que l’on ne peut pas parler d’infrastructures sans voir à quoi elles servent. Les ressources rares dont nous parlons – l’électricité, l’eau et les terrains –, mais aussi la formation, la recherche, l’argent public et l’attention politique ne peuvent pas alimenter une course déréglée vers l’intelligence artificielle sans que l’on voie les usages, avec des usages extrêmement prioritaires et extrêmement bienvenus puis d’autres qui posent question dès le moment où il y a un conflit d’usage.

Troisièmement, nous souhaitons renforcer l’enjeu de la souveraineté numérique en ne la regardant pas seulement sous l’angle territorial parce qu’un serveur posé sur le sol wallon n’est pas à lui seul un serveur souverain. Le Cloud Act américain permet aux autorités des États-Unis – comme chacune et chacun le sait – d’accéder à des données détenues par des entreprises de droit américain, où qu’elles soient stockées. La localisation ne fait donc pas la souveraineté. Il faut pouvoir aussi considérer cette réalité et prioriser ce que j’appellerai – je ne sais pas si le terme existe ou est déjà reconnu – une forme de souveraineté juridique par rapport aux enjeux de droit en la matière.

Enfin, le quatrième élément – que je vais décliner sous la forme d’amendements –, c’est l’idée de souligner la cohérence entre niveaux de pouvoir. La

Wallonie ne peut pas planifier seule. Nous demandons donc que le Gouvernement puisse se concerter avec le pouvoir fédéral, avec les autres Régions et avec l'échelon européen pour que le développement du secteur pris dans son ensemble reste compatible avec nos trajectoires.

Ce sont des éléments qui sont soumis à discussion et, si la Commission ouvre des auditions – il est vrai que c'est un débat qui dépasse une heure de notre temps de ce matin –, qui peuvent être appelés à évoluer.

Il y a peut-être encore deux questions, mais que je porte de façon ouverte parce que, là aussi, ce sont les regards qui permettent d'affiner les choses.

Il y a quelque part l'enjeu d'une forme de moratoire parce qu'il y a déjà aujourd'hui, dans certains endroits de Wallonie, un moratoire de fait lorsque le manque de capacité empêche l'accès à la puissance électrique. On a vu une série d'entreprises, et c'est l'une des raisons qui ont conduit le Gouvernement à mettre utilement sur pied ce groupe de travail. N'y a-t-il pas un moratoire à organiser plutôt qu'à subir par rapport à certains centres de données ? J'excepte les projets qui répondent à des besoins publics ou souverains avérés. C'est une question ouverte que je veux évoquer ici, avec l'ambition que le texte porte – et qu'il porte aussi dans son titre – de planifier et d'encadrer plutôt que de laisser faire.

Une autre question – et j'en mesure aussi la difficulté en la formulant parce que nous savons qu'elle demande, le cas échéant, un investissement de la part des services du Gouvernement – vise à savoir si une planification n'est pas nécessaire en termes de cartographie. La proposition de résolution évoque une cartographie pour avoir une photo de l'existant, ce qui est très précieux vu les difficultés de transparence que j'évoquais et vu la nécessité d'avoir une vision régionale. Néanmoins, pour ce qui concerne la planification, elle évoque une grille multicritère, pour résumer l'idée de façon synthétique, qui est bienvenue.

Une question qui pourrait être posée dans le débat – et je la porte de façon ouverte – est celle de voir si une planification des lieux favorables pour une telle implantation, tenant compte de tout ce que cela représente pour la collectivité, n'est pas nécessaire. Là aussi, nous écouterons le ministre. Même si la thématique, d'évidence, concerne plusieurs compétences, la proposition de résolution est inscrite en Commission de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux, et l'enjeu de la planification trouve donc une résonance tout à fait particulière.

Voilà donc un certain nombre d'éléments pour enrichir une discussion tout à fait précieuse dans ce Parlement.

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 remercie l'autrice de la proposition de résolution qui est soumise aux travaux de la Commission de ce jour, à la fois pour le caractère documenté et structuré de la proposition.

À nouveau, quand j'étais à votre place, Madame Lambelin, j'ai eu l'occasion d'interroger à plusieurs reprises, sur ce sujet précis, mon prédécesseur en matière d'aménagement du territoire parce que j'estimais que l'on ne pouvait pas regarder ce type de projet avec la seule lunette du montant d'investissement annoncé et de la promesse de création d'emplois.

Force était de constater, à mon entrée en fonction, qu'il n'y avait pas de cadre pour ce type de projets en Wallonie et que, globalement, les opérateurs négociaient ça et là avec les autorités locales. Pour être précis, ce ne sont pas vraiment les autorités communales qui sont concernées pour faire avancer les projets, mais davantage le niveau intercommunal et les fonctionnaires délégués et techniques ou certaines administrations, notamment le Département des voies hydrauliques au sein du SPW MI. Il n'y avait donc pas de feuille de route.

Dans le courant de l'année 2025, j'ai eu l'occasion de rencontrer à la fois des entreprises du secteur, mais également d'avoir des échanges avec les intercommunales concernées par ce type de projets. D'ailleurs, fin 2025, je leur ai demandé d'être extrêmement prudentes dans l'avancement de nouveaux dossiers relatifs à des *data centers* et de m'adresser l'état des dossiers existants et en cours sur leur territoire afin d'avoir un *mapping* de ce qui existait. C'était assez facile parce que nous disposions d'informations, mais il s'agissait surtout des discussions, des projets et, pour un certain nombre de cas, des options sur des terrains qui avaient déjà été validées, notamment par les conseils d'administration des intercommunales.

Parallèlement à cela, nous avons eu des débats et une réunion du Gouvernement sur les enjeux énergétiques en mars dernier. Dans ce cadre, mes réflexions en matière de territoire, de *permitting*, de ressources, d'espaces et d'accès à l'eau se sont confrontées, de façon positive, aux réflexions sur les besoins en énergie que nous menions à l'initiative de ma collègue Cécile Neven. À la suite de cela, le Gouvernement a considéré que le sujet était suffisamment important pour avoir une approche holistique de l'enjeu. La mise en place du groupe de travail s'est donc faite bien au-delà du seul enjeu de l'accès à l'énergie pour ce type de *data centers*.

Pour dire clairement les choses, cinq dimensions sont identifiées :

- le volet socioéconomique, piloté par le cabinet du ministre de l'Économie, inclut l'enjeu de l'intelligence artificielle pour les entreprises et les

services publics et le questionnement sur les retombées socioéconomiques réelles de ce type d'investissements ;

- le volet de l'énergie, piloté par la ministre de l'Énergie et son cabinet, concerne l'accès au réseau, la disponibilité, les sources d'approvisionnement énergétique et l'usage des réseaux de distribution et de transport ;
- l'enjeu de la souveraineté numérique, que plusieurs d'entre vous ont évoqué, est également piloté par le cabinet du ministre Jeholet dans la réflexion qui est en cours ;
- la pression foncière sur le territoire relève de mon cabinet. Pour rejoindre ce que M. Hazée disait il y a quelques instants, il y a non seulement la question de la disponibilité d'espace, mais aussi la juste localisation. Comme pour l'énergie, il s'agit de savoir ce qui est la juste part et la bonne localisation sur un territoire qui est fini. La Wallonie fait 16 901 kilomètres carrés et tous les territoires n'ont pas les mêmes caractéristiques et aménités. Il convient d'avoir une réflexion, une grille qui permet d'analyser les projets. Pour le dire clairement, un terrain qui est raccordé à une voie d'eau, à une liaison ferroviaire ou à un nœud autoroutier ne doit pas être destiné à accueillir un *data center* ;
- le volet de l'environnement et de l'eau, enfin, est piloté par le ministre Coppieters. Il pose également la question de la hiérarchie des besoins.

J'ai eu l'occasion, dans le courant de cet été, de refuser une modification de permis sollicitée par une entreprise qui avait obtenu, antérieurement à cette législature, un permis pour construire des *data centers*. Elle souhaitait prélever des quantités importantes dans le réseau fluvial wallon. J'estimais que les garanties n'étaient pas assurées quant à la possibilité de faire face aux besoins engagés.

Là aussi, cette décision de refus de modification de permis que j'ai prise illustre la nécessité impérieuse pour la Wallonie d'avoir une grille d'analyse des projets complète sur l'ensemble des enjeux et des questions.

Ce groupe de travail s'est déjà réuni à cinq reprises. Une sixième réunion est prévue dans le courant de ce mois d'octobre et doit aboutir à une note d'orientation au Gouvernement wallon. Je ne vais pas vous donner une échéance. L'objectif n'est cependant pas dans un an, vous l'aurez bien compris. Le but est de cadrer les projets, les demandes et les sollicitations, non pas pour dire que l'on n'a pas besoin de ce type d'investissement sur notre territoire, mais pour que ce ne soit pas le Far West.

Il s'agit aussi d'avoir un message clair par rapport aux entreprises qui souhaitent investir, pour qu'elles ne se fourvoient pas dans des localisations, des projets, des options de terrain ou des perspectives de raccordement

au réseau énergétique qui, in fine, ne conviennent pas à ce que la Wallonie estime comme correspondant à l'intérêt général.

On a besoin de ce type d'outil sur notre territoire pour épauler la transformation de notre économie ; c'est indispensable. La dixième révolution industrielle que nous connaissons passe par les datas, l'intelligence artificielle et donc les *data centers*. C'est évident. On le voit un peu partout dans le monde.

Nous devons être sélectifs, mais aussi conditionner et déterminer un cadre. Aller jusqu'à une planification me semble sans doute un peu présomptueux. C'est mon avis personnel. Par contre, il convient d'avoir un cadre clair et une grille d'analyse des projets. Nous avons besoin de ce type d'infrastructure sur notre territoire. Cependant, cela doit se placer au bon endroit, avec des capacités de réseau assurées, des technologies de refroidissement compatibles avec notre territoire, notre environnement et le voisinage des quartiers d'habitation.

Par rapport à la proposition de résolution, nous la voyons comme un élément qui conforte la démarche aujourd'hui entreprise collectivement par le Gouvernement de fixer des lignes directrices en la matière. Ces lignes directrices se retrouveront dans une note d'orientation du Gouvernement wallon dans les prochains mois.

Il conviendra après, le cas échéant, selon chacune des règles existantes et chacun des leviers d'action que nous avons sur le territoire sur l'accès aux ressources d'eau ou d'air et d'énergie, sur les enjeux de stratégie de souveraineté dans les datas, dans le type d'outils et sur les retombées socioéconomiques, de faire en sorte, au travers des outils que déploient chacune et chacun de mes collègues au sein du Gouvernement, de nous assurer que tout cela se traduit après en lignes directrices, en modifications décrétales ou réglementaires.

L'objectif est que les lignes et le cadre de principes qui seraient fixés par le Gouvernement wallon se trouvent dans une seconde phase, accompagnés par des règles juridiques placées au bon endroit, pour que l'administration puisse comprendre la logique des choses, appliquer les règles et la ligne politique qui est déterminée par le Gouvernement d'une part, et donner un cadre clair aux investisseurs d'autre part. C'est un élément important en la matière.

Être clair, c'est toujours dans l'avantage à la fois de l'intérêt public, mais également de celles et ceux qui souhaitent investir sur le territoire wallon. En termes de temporalité, je ne suis pas membre de cette commission. Par rapport à ce travail, je donne mon avis. Je pense que le jour où la note d'orientation du Gouvernement wallon arrive à maturité, ce sera sans doute le moment d'avoir un débat à organiser, en une ou plusieurs commissions,

sur le sujet, de façon à pouvoir avoir un débat démocratique public transparent sur un enjeu et la nécessité, à un moment donné, de fixer un cadre clair dans l'intérêt de la Wallonie.

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

Mme Anne Lambelin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos expressions sur mon texte et, chers collègues, pour vos retours.

Je voudrais juste vraiment recadrer : on formule deux demandes. Il y a une série de demandes qui sont formulées dans le texte, mais les deux grandes demandes qu'on formule, c'est qu'il y ait un vrai débat démocratique au Parlement qui soit le plus transparent possible sur ce sujet absolument essentiel. Vous venez encore, Monsieur le Ministre, d'en faire la très juste démonstration. On demande également de pouvoir tenir des auditions complètes sur le sujet.

Donc, je vais réagir à ce que vous avez dit, Monsieur le Ministre, et merci pour votre approche. On est sur la même longueur d'onde, et donc cela fait plaisir d'entendre que vous non plus, vous ne voulez pas que la Wallonie se transforme en Far West.

Monsieur Bastin, pour commencer, parce que je vais essayer de procéder dans l'ordre. Vous l'avez souligné vous-même, ma résolution est bien loin d'une approche binaire. Je pense d'ailleurs que ce n'est absolument pas constructif de se positionner dans une approche purement binaire. Ce n'est pas notre rôle ici au Parlement. On doit pouvoir mener vraiment un débat qui soit le plus complet possible et faire notre travail correctement et en toute transparence.

C'est justement cette transparence et ce respect de démocratie que je demande. Et c'est vrai que le GT qui est actuellement mis en place au Gouvernement est une excellente chose. Je ne dis pas le contraire. Cependant, quid de la transparence et surtout de notre rôle ici au Parlement ? C'est notre rôle de travailler en parallèle au Gouvernement.

Pour rappel, un parlementaire a un pouvoir législatif, il doit faire un contrôle de l'exécutif, il doit aussi s'assurer qu'il y ait une représentation citoyenne dans son action. Et on a aussi ce grand principe qui est un principe de base de coconstruction de la loi, mais de coconstruction en termes législatifs et exécutifs et avec un enrichissement mutuel par nos actions. C'est précisément pour cette raison qu'on dépose aussi ce texte en parallèle à l'action qui est menée au Gouvernement. Je vous avoue que quand j'ai commencé à travailler sur le sujet, je ne sais pas si le GT avait déjà été mis en place ou pas, mais ce n'est pas pour cela que j'ai commencé à travailler sur ce sujet. J'ai commencé à travailler sur ce sujet parce que je suis énormément l'actualité internationale, que je suis énormément les actions qui sont menées par les activistes en France, aussi les activistes écologistes, et que j'ai vu qu'il y

avait un vrai soulèvement contre ces *data centers*, contre l'implantation de ces *data centers* à l'étranger. Je me suis dit : « Tiens, c'est bizarre, chez nous en Wallonie, on n'en parle pas beaucoup. Je vais prendre mes renseignements ». Alors, certes, on connaît, on sait qu'il y a de grands projets – d'ailleurs, ce sont des communes socialistes, je ne jette la pierre à aucun bourgmestre ici, ce n'est pas du tout l'objectif – qui ont déjà procédé à l'implantation de centres sur leur territoire. Je me suis dit que cela allait arriver, c'est maintenant.

Après, on a eu cette canicule. Tout est lié : l'assèchement des sols, l'utilisation de l'eau, le réchauffement et la pression thermique. C'était comme une évidence pour nous, pour mon groupe, de travailler sur ce texte. Je me réjouis de savoir que le Gouvernement mène aussi un travail de son côté, mais chacun doit être dans son rôle ici.

En ce qui concerne l'emploi, c'est M. Chintinne qui a surtout évoqué cet argument et parlé de ce qui l'embêtait un peu dans mon texte. Nous ne faisons que demander une objectivation des choses. Monsieur le Ministre, j'entends vos propos et ce qui vous a motivé à travailler sur le sujet quand vous étiez au Parlement. Je pense que nous sommes à 100 % d'accord : l'idée est de ne pas se baser uniquement sur les annonces des GAFAM pour tirer nos propres conclusions. Nous ne pouvons pas faire confiance les yeux fermés, c'est une évidence.

Les GAFAM sont des lobbys ultrapuissants. Je demande que nous objectivions les choses et que nous puissions regarder combien d'emplois sont réellement créés lors de l'implantation et de la construction de ces centres. À titre personnel, j'ai eu l'occasion d'échanger un petit peu à ce sujet avec le directeur d'Embuild Wallonie sur la création d'emplois en cours. Il semble que les résultats soient nuls. Entre ce qui est dit et la réalité, il y a un gap, et cela saute aux yeux. Je voulais simplement remettre l'église au milieu du village et objectiver la situation en termes d'emplois. Je ne fais que poser une question qui me semble légitime.

Monsieur Hazée, merci beaucoup pour votre retour, votre travail d'analyse du texte et les différents amendements que vous déposez. Nous allons devoir prendre le temps de les analyser dans mon groupe politique. Je pense que cela demande une analyse sérieuse, nous allons voir comment procéder.

Vous soulevez aussi la question de justice environnementale et de justice sociale. Légiférer autour des centres de données aujourd'hui, pour nous, c'est un vrai enjeu de civilisation. On est dans un contexte qui se transforme considérablement, avec des réalités qui changent à une vitesse folle et une intelligence artificielle qui prend du terrain. On court après toutes ces informations parce que l'on a un retard colossal à rattraper en termes de législation, pour poser un cadre

en termes de numérique, de développement de l'intelligence artificielle, d'utilisation des données, et cetera. C'est un enjeu de civilisation. J'ai aussi souligné le caractère urgent, à mon sens, d'adresser les choses.

Par ailleurs, Monsieur Hazée, vous proposez un amendement sur la cartographie planifiée. Je vais devoir analyser un peu plus les choses, mais j'aimerais simplement vous faire part d'une réflexion. Ne serait-il pas risqué de planifier une cartographie ? Si l'on identifie des zones aptes à accueillir d'autres zones, je vois un petit peu le risque, mais peut-être que je n'ai pas tout à fait compris et que vous pouvez préciser.

Monsieur le Ministre, vous avez vous-même évoqué le point de départ : les communes et les intercommunales qui ne sont pas actuellement suffisamment équipées pour faire face à cet enjeu nouveau, qui adresse des problématiques bien plus larges et qui vont bien plus loin que les seules dispositions urbanistiques que nous connaissons aujourd'hui. J'ai bien entendu les cinq dimensions et les cinq volets qui sont présents dans votre groupe de travail. Vous êtes dans votre rôle au Gouvernement. Je suis contente de voir que Mme Neven travaille avec vous et en concertation, de même que M. Coppieters. C'est essentiel, car c'est un enjeu transversal et il ne faut donc pas travailler de manière cloisonnée. Nous sommes dans notre rôle aussi ici au Parlement.

On a évoqué le timing. Monsieur Bastin, je vous ai entendu dire que le timing de ma résolution était vraiment mauvais. Quand j'entends qu'il y a encore une réunion...

(Réaction d'un intervenant)

Oui, vous avez dit que le timing était mauvais. Quand j'entends ici qu'une réunion qui est prévue début octobre va aboutir à une feuille de route, je me dis : « Chouette, c'est un timing parfait ».

Je ne sais pas ce que vous en pensez, Monsieur le Ministre. Vous ne pouvez pas vous prononcer quant à l'ordre des travaux de cette Commission, mais je trouve que le timing est absolument parfait pour tenir des auditions dans ce Parlement, autour de mon texte de résolution, autour du travail que vous faites de votre côté, au Gouvernement. On peut travailler ensemble, décider ensemble, démocratiquement et de manière transparente, qui sera auditionné, que tous les secteurs concernés puissent l'être de manière proportionnelle.

Je pense que le timing est absolument parfait. J'espère que vous me rejoindrez sur ce point et que vous accorderez la tenue d'auditions sur ce texte. Si c'est le cas, je ne demanderai pas que l'on passe au vote aujourd'hui, puisque j'ai l'espoir – il est légitime – que mes attentes seront entendues. J'ai l'espoir que nous puissions d'ores et déjà accepter que des auditions soient tenues sur ce point en commission.

M. le Président. – Ce serait dommage de passer au vote alors que nous devons aussi étudier les sept amendements déposés par M. Hazée. Ils ont été déposés et photocopiés auprès de chaque groupe. On les a bien reçus, en séance, ils portent la référence : Doc. 661 (2025-2026) N° 2.

La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci à chacune et chacun pour le débat que je trouve très intéressant et particulièrement inscrit dans son époque.

Je pense avoir entendu le ministre dire que les conclusions du groupe de travail, en tout cas du premier tour, devraient arriver dans un délai somme toute raisonnable. Il me semble, par rapport à la chronologie de cette résolution, que les deux espaces-temps pourraient alors se raccrocher, dès lors que l'on pourra avoir ce retour de ce premier tour, puis s'inscrire dans cette notion de travail parlementaire. C'est en ce sens que cette chronologie pourrait se retrouver plutôt que d'avoir deux initiatives qui travaillent en parallèle, sans se retrouver. D'autant plus que cela n'a pas été renvoyé aux calendes ni dans un espace-temps qui semblait très éloigné, quand bien même il n'y a pas eu de dates précises évoquées par rapport à cela.

Il me semble que ce sujet mérite toute l'attention tel qu'il a été développé dans ses différents aspects, que des amendements ont également été développés. On peut continuer à travailler sans passer au vote, ce jour. Néanmoins, je laisse, par essence, la liberté aux auteurs de leur volonté de voir leur travail aboutir aujourd'hui ou pas, ou de continuer dans la durée, d'autant plus que l'on a tous convenu que c'était transversal, aussi bien auprès de la ministre de l'Énergie, du ministre de l'Économie, du ministre de l'Environnement et du ministre de l'Aménagement du territoire. Je ne peux qu'inviter à continuer le travail et à ne pas passer en force aujourd'hui, si je puis dire.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je voudrais remercier les différents intervenants pour le débat extrêmement intéressant. Je voudrais aussi remercier M. le Ministre qui a précisé des éléments importants.

Je rencontre la proposition de M. Jean-Paul Bastin de dire que l'on va avoir une opportunité, avec une temporalité qui se précise, et d'en débattre à ce moment.

Quant à ma précision concernant l'emploi, ce n'était pas une critique. Il y a un texte, il y a un élément relatif à l'emploi, je me dois de réagir. Ce qu'il faut surtout retenir, c'est la fin de mon intervention qui précise – tout le monde est bien d'accord – que les enjeux sont importants et qu'il faudra tenir compte de l'entière des problématiques soulevées.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie les uns et les unes pour cet échange. Le ministre a précisé les contours du groupe de travail. Cela me paraît intéressant.

Quand j'évoquais tout à l'heure sa priorité donnée à l'accès à l'énergie, c'est parce que c'était la compréhension que j'avais de ce que le Gouvernement avait annoncé lui-même. Avec une petite recherche en faisant appel aux *data centers*, on tombait surtout sur l'objet de l'accès à l'énergie. Je prends donc note des cinq dimensions qui sont examinées conjointement.

La question est de savoir maintenant ce que le Parlement peut faire ou non. Il ne m'appartient pas, bien sûr, de m'exprimer sur le suivi du texte, puisque les auteurs gardent la main, mais il y a un élément que j'ai envie de demander au ministre de préciser : le calendrier. Sans nous enfermer dans une ligne du temps qui serait fixée à tel jour, à telle heure, nous pourrions peut-être quand même avoir un ordre de grandeur. Le ministre nous a dit que ce ne serait pas la semaine prochaine, mais cette échéance, personne ne l'attend, puisqu'il y a encore un travail qui doit se faire. Il précise aussi que ce ne sera pas non plus dans un an. Vous admettez que la fourchette est un peu longue. Dès lors, quel serait le rendez-vous d'étape ? La demande d'audition est légitime. Peut-être qu'une formule pourrait être que les auditions n'aient pas lieu dans plusieurs commissions en même temps, mais dans une seule parce que ce dispositif est plus agile. Ce n'est qu'une suggestion, ce n'est pas un point définitif.

Quoi qu'il en soit, la ligne du temps me paraît vraiment très importante parce que chacun voit le choc qui a lieu dans la société, la bombe potentielle que cela représente et, dès lors, la nécessité que les choses soient investies et instruites au mieux et à ce titre, le Parlement peut évidemment jouer son rôle.

Pour ce qui concerne les éléments de fond que nous avons portés, il y avait des amendements et des questions ouvertes. Pour ce qui concerne la cartographie des localisations les plus favorables, je m'exprimais là sous forme d'une question ouverte, parce que je ne prétends pas avoir la solution. Je l'ai fait avec considération pour la difficulté de la tâche.

Il y a aussi l'enjeu des moyens de l'administration, puisque bien évidemment, c'est un travail, le cas échéant, qui peut être important. Il faut aussi avoir considération pour cet enjeu-là, à savoir, tenant compte de tout ce qu'une telle implantation représente comme connexion avec les autres enjeux que chacun et chacune a pu citer ici, si à un moment donné c'est un outil pertinent ou pas. C'est également une question ouverte, comme l'est aussi la question du moratoire : un moratoire de droit n'est-il pas préférable à un moratoire de fait où certains candidats au réseau doivent attendre dans une file d'attente un peu virtuelle parce que d'autres sont passés avant eux ?

Au-delà de ces préoccupations, je veux insister sur plusieurs enjeux.

Le ministre a évoqué l'enjeu de la souveraineté. C'est donc là un point qui est dans le cahier de charges ou dans la feuille de route que le Gouvernement s'est donnée.

J'insiste alors peut-être sur trois enjeux qui n'ont pas été repris dans ce qui apparaît à la surface dans les discussions au sein du Gouvernement et du groupe de travail :

- la question de la transparence, parce que la transparence sur les consommations ou les besoins potentiels est un élément important du débat ;
- la question de la trajectoire de référence en termes de consommation, puisqu'il y a des conflits d'usage et qu'il faut garder une régulation à cet égard ;
- l'enjeu de la sobriété qui n'est pas nécessairement facile à développer, mais, par contre, le considérer dans la prise en compte de tous les enjeux est absolument nécessaire si nous voulons garder le cap sur, notamment, nos objectifs climatiques auxquels la Wallonie s'est engagée.

Voilà quelques éléments de fond et puis quelques suggestions de méthode pour la suite du travail.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Par rapport aux éléments que vous venez de citer, ils sont bien dans le *scope* du travail du Gouvernement pour l'instant.

Sur la sobriété en ce qui concerne les usages, là, je vois moins le lien entre la localisation en Wallonie ou en dehors de la Wallonie, des *data centers* par rapport à la sobriété. Comme pour beaucoup de choses, si ce n'est pas chez nous, cela se fera chez le voisin.

Mis à part ces aspects-là – et je n'ai pas dit que ce n'était pas un enjeu important pour notre défi climatique, soyons bien clairs –, le lien entre la consommation et la demande sur un petit territoire comme la Wallonie ne me semble pas l'élément décisif. Ce n'est pas dans le *scope* aujourd'hui du travail qui vise à déterminer quel cadre on fixe si une entreprise souhaite installer un *data center* en Wallonie, que lui donne-t-on comme réponse claire ? Quelle est la ligne claire que nous donnons à nos services ? Comment est-ce organisé ?

Sur la question du délai, ce n'est pas pour la semaine prochaine, mais ce n'est pas dans un an. Oserais-je m'aventurer en disant que, a priori, cela devrait être fait cette année ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Sur le fond, je laisse aux auteurs la conduite du dossier. Le ministre, à juste titre, pose l'échelle de travail qui n'est pas la même en ce qui concerne la sobriété et en ce qui concerne des éléments inscrits en Wallonie. J'avais évoqué tantôt – c'est dans les amendements également – le lien et les importantes concertations avec l'échelle européenne, avec l'échelle nationale, ce sont également les pays voisins. Bien évidemment, on n'est pas sur les mêmes niveaux.

Il est important que, au moment où l'on se donne une feuille de route ou une stratégie, cet enjeu soit présent, qu'il y ait une méthode de travail pour y répondre, le cas échéant avec d'autres, d'autant que d'autres ont les mêmes difficultés que nous, dans leurs contextes propres, qui ne sont forcément pas les mêmes en Région de Bruxelles-Capitale ou dans le nord de la France, par exemple, à savoir toute une série de questions de société sur la table que l'on doit pouvoir aborder. Des enjeux, des besoins ou des usages sont tout à fait essentiels et que chacune et chacun reconnaîtra comme tels, d'autres posent davantage de questions. Au moment où il y a ce conflit entre les ressources ou entre les usages, forcément ne pas arbitrer, c'est alors arbitrer au détriment d'autres enjeux de la société. C'est là que l'on serait défaillants si l'on ne les prenait pas en compte.

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

Mme Anne Lambelin (PS). – Merci à chacun et chacune pour les différentes interventions.

J'entends que tout le monde s'accorde sur le fait que le timing n'est pas si mauvais.

Je souhaite, Monsieur le Président – dites-moi ce que vous en pensez –, que l'on puisse officiellement se prononcer sur l'intérêt de mener des auditions. Cela veut-il dire que, dans 15 jours, chaque groupe doit venir avec une liste de personnes à auditionner dans cette commission ?

J'entends aussi M. Hazée, que je peux rejoindre sur l'opportunité de le faire dans une seule commission plutôt que dans des commissions conjointes, parce que c'est trop compliqué. Je laisse à l'appréciation de la Commission et du Bureau.

Je souhaite formaliser cette demande de tenir des auditions dans cette commission et que chaque groupe puisse venir avec une liste qui lui convient d'acteurs à auditionner sur ce thème pour dans 15 jours.

M. le Président. – Cela a été dit tant par le ministre que par M. Hazée, cela a été repris par tout un chacun : la thématique est tellement large et concerne tellement de ministres différents que dire que les auditions se feront dans cette commission et pas dans une autre me

semble une décision qui ne doit pas être prise que par notre Commission, mais qui doit être débattue en Conférence des présidents.

Je n'ai pas de souci à ce que l'on discute à la prochaine Conférence des présidents pour voir quel sera le bon endroit, par rapport à une commission conjointe. C'est le plus simple, sans vouloir évacuer le sujet.

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – C'est moi qui ai amené ce possible arbitrage, mais chaque formule est valable.

Je l'ai amené ici dans l'hypothèse où d'aucuns considéreraient qu'un travail en commission conjointe demande une mobilisation extrêmement large et apparaîtrait comme trop lourd.

Intellectuellement, c'est absolument défendable, puisque cela concerne par essence plusieurs compétences. Une autre formule peut très bien être examinée.

Vous avez raison de dire que c'est en Conférence des présidents qu'il faut trancher pour voir les choses. Il se fait qu'ici le texte, compte tenu de son objet, a été inscrit dans cette Commission et que, dès lors, c'est ici que le travail a démarré.

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

Mme Anne Lambelin (PS). – En effet, à partir du moment où l'on peut s'accorder ici sur l'opportunité de tenir des auditions, cela me convient. Le reste revient un peu à la Conférence des présidents. Je leur fais confiance pour définir le meilleur lieu pour la tenue de ces auditions.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je voudrais que l'on ait la discussion en Conférence des présidents. De toute façon, il y a une convergence sur le fait que des travaux parlementaires vont avoir lieu. Il faut accorder les agendas et concerter les différents acteurs, puisque c'est transversal par essence.

Voilà le produit de ma réflexion, sachant que j'ai bien entendu que la fourchette de temps s'était quelque peu précisée, entre une semaine et un an, avec une précaution oratoire que je reconnais bien à M. le Ministre, en disant qu'a priori, cela devait être encore durant cette année, ce qui me semble être un délai de temps plus que raisonnable et responsable sur cet enjeu qui dépassera largement le calendrier de cette année civile.

Je reste persuadé que, au premier tour, outre les trois coups qui sont donnés par cette proposition de résolution, la première audition la plus intéressante pour

initier cette réflexion sera celle des conclusions du groupe de travail commencé il y a six mois. À ce moment, le travail parlementaire sera d'amender, de challenger, de compléter, d'interférer, de solutionner pour alors prendre, selon moi, pleinement son envol, son essence et son esprit.

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

Mme Anne Lambelin (PS). – J'entends, mais ne pensez-vous pas, Monsieur Bastin, que notre travail est complémentaire ? Je suis impatiente d'entendre les conclusions du groupe de travail et de consulter cette fameuse feuille de route, mais je ne vois pas le problème à commencer les auditions avant, surtout que l'on est dans un timing assez serré. On tombera de toute façon en même temps.

Maintenant, si c'est une condition sine qua non de votre côté, je voudrais entendre mes autres collègues sur l'opportunité. Je n'ai pas envie de passer à côté de cette opportunité de mener des auditions qui soient liées à la fois à mon texte et à la feuille de route de M. le Ministre, mais il faudra alors que je sois sûre que l'on est bien dans ce timing un peu plus serré.

M. le Président. – De toute manière, il y a le travail sur les sept amendements de M. Hazée, qui doit se faire aussi par respect pour le travail qui a été effectué. J'entends qu'il y a des réflexions sur le timing des auditions : de qui, quand, quoi, où ? Soit on revient avec une proposition ici même, dans 15 jours, et on demande à chaque groupe de faire des propositions ; soit, parallèlement, on y vient en Conférence des présidents. Cependant, je sens bien qu'aujourd'hui, on ne décidera pas de quelque chose de très formel, si ce n'est d'effectivement revenir dans 15 jours, que ce soit en Conférence des présidents ou ici.

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J'ai l'impression que vous parlez d'or. J'entends bien qu'il n'y a pas une maturité pour décider et, en même temps, il y a l'éclairage de la Conférence des présidents qui est aussi sur le chemin. Mettre le point en ordre des travaux dans 15 jours, quant au principe de la suite du travail, cela permet que des contacts soient pris, que l'on y voie plus clair sur le calendrier. Pendant ce temps, nous pouvons continuer, chacune et chacun, à poser des questions au ministre ainsi qu'aux autres sur l'état d'avancement du travail et, à tout moment, les auteurs peuvent demander que le texte revienne pour une discussion de fond dans les formalités habituelles, et certainement avant la fin de l'année, s'ils le souhaitent.

De telle sorte, on peut ainsi ne pas aller vers une forme de rupture inutile ou, en tout cas, qui serait artificielle par rapport aux échanges qui ont eu lieu.

M. le Président. – Je propose que, dans 15 jours, en ordre des travaux, on puisse revenir avec ce point. Entre-temps, les différents groupes pourront échanger.

La parole est à Mme Lambelin.

Mme Anne Lambelin (PS). – Nous souhaitons amener la demande en Conférence des présidents, s'il vous plaît.

M. le Président. – Très bien.

Il n'y a dès lors pas de confiance.

Des amendements n° 1 à 7 (Doc. 661 (2025-2026) N° 2) sont déposés.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Président, je dois vous faire part d'une demande de fluidité minimale. Mme Cremasco est en train de parler, lors des auditions qui ont lieu en Commission de l'énergie. Elle peut nous rejoindre sous peu.

Il y a l'option d'une pause technique, mais cette option est ennuyante pour la Commission. Il y a également l'option d'avancer sur les pétitions et d'inverser les points, si la Commission est d'accord.

M. le Président. – J'ai vu avec le secrétariat de la commission qui s'en est inquiété. Nous allons passer à l'examen des pétitions et, ensuite, à la proposition de résolution de Mme Cremasco.

(Mme Fafchamps, Vice-Présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

Pétition pour la création d'une zone résidentielle au niveau de la rue Sur Rôpâ et de la rue Darimont

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition pour la création d'une zone résidentielle au niveau de la rue Sur Rôpâ et de la rue Darimont.

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. – Nous devons désigner un rapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à M. Dewez.

M. Arnaud Dewez (MR). – Je propose M. Bastin comme rapporteur.

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

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

Mme la Présidente. – À l’unanimité des membres, M. J.-P. Bastin et Mme Hanus sont désignés en qualité de rapporteurs.

Présentation de la pétition

Mme la Présidente. – Il me revient de vous indiquer que, en date du 7 avril 2025, Mme Franck a introduit une pétition en ligne demandant la création d’une zone résidentielle au niveau de la rue Sur Rôpâ et de la rue Darimont. Cette pétition a été clôturée le 31 juillet 2026. Elle a recueilli neuf 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 lancée, vous savez qu’il faut au moins 1 000 signatures.

Échange de vues

Mme la Présidente. – Quelqu’un souhaite-t-il tout de même prendre la parole ?

Personne. Merci.

J’imagine que les conclusions diront qu’il n’y a pas d’échange de vues.

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Juste pour préciser qu’il s’agit d’une voirie communale. Nous avons pris contact avec les autorités communales en la matière. Nous ne pouvons que suggérer dans le rapport que les intéressés prennent contact avec le service urbanisme de leur commune de Clavier.

Mme la Présidente. – Nous noterons ce que M. le Ministre vient de dire dans la proposition de conclusions :

« Considérant qu’il s’agit d’une voirie communale ;

La Commission décide de clore l’examen de la pétition ».

Vote

Mme la Présidente. – Les conclusions sont adoptées à l’unanimité des membres.

Confiance au président et au rapporteur

Mme la Présidente. – À l’unanimité des membres, il est décidé de faire confiance à la présidente et aux rapporteurs pour l’élaboration du rapport.

Pétition pour une meilleure sécurité routière, le respect du repos nocturne et une meilleure qualité de vie dans le centre du village d’Arc-Wattripont le long de la N48

Mme la Présidente. – L’ordre du jour appelle l’examen de la pétition pour une meilleure sécurité routière, le respect du repos nocturne et une meilleure qualité de vie dans le centre du village d’Arc-Wattripont le long de la N48.

Désignation d’un rapporteur

Mme la Présidente. – Nous devons désigner un rapporteur. Quelqu’un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à M. Dewez.

M. Arnaud Dewez (MR). – Je propose M. Bastin comme rapporteur.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je propose M. Lefèbvre comme rapporteur.

Mme la Présidente. – À l’unanimité des membres, MM. J.-P. Bastin et Lefèbvre sont désignés en qualité de rapporteurs.

Présentation de la pétition

Mme la Présidente. – Il me revient de vous indiquer que, en date du 19 mars 2026, Mme Dutranoit a introduit une pétition en ligne demandant une meilleure sécurité routière, le respect du repos nocturne et une meilleure qualité de vie dans le centre du village d’Arc-Wattripont, le long de la N48. Elle s’est clôturée le 11 septembre et a recueilli 36 signatures.

Échange de vues

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je souhaite dire que la demande sera transmise au SPW MI, qui est en train de réviser les adaptations de

vitesse sur les voiries régionales en fonction de la hiérarchie ; c'est la recommandation numéro 1 des États généraux de la sécurité routière. Il y aura, dans le cadre du réexamen des vitesses maximales autorisées, un examen de ce tronçon de voirie qui traverse le village d'Arc-Wattripont.

C'est un travail que le SPW MI a entamé dans certaines zones et districts. Le tour de la Wallonie picarde arrivera prochainement. Je ne peux pas donner de délais précis en la matière. C'est un travail qui se fait en concertation avec les zones de police, c'est-à-dire également avec les autorités locales et notamment les bourgmestres qui composent les Collèges des zones de police.

Mme la Présidente. – Je vous propose d'adopter les conclusions suivantes :

« Considérant que la pétition a reçu 36 signatures ;

Considérant la prise de parole de M. le Ministre Desquesnes ;

La Commission décide de clore l'examen de la pétition ».

Vote

Mme la Présidente. – Les conclusions sont adoptées à l'unanimité des membres.

Confiance au président et au rapporteur

Mme la Présidente. – À l'unanimité des membres, il est décidé de faire confiance à la présidente et aux rapporteurs pour l'élaboration du rapport.

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

M. le Président. – Je vous propose de suspendre nos travaux quelques instants.

- La séance est suspendue à 11 heures 58 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 12 heures 2 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

PROJETS ET PROPOSITIONS

(Suite)

**Proposition de résolution
visant à ce que les périmètres de révision du
plan de secteur (PRPdS), identifiés dans le
Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin
versant de la Vesdre, soient concrétisés par le
Gouvernement wallon dans le cadre de la
nécessaire adaptation du territoire au
dérèglement climatique,
déposée par Mme Cremasco, MM. Mockel,
Hazée et Mme Linard
(Doc. 662 (2025-2026) N° 1)**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à ce que les périmètres de révision du plan de secteur (PRPdS), identifiés dans le Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin versant de la Vesdre, soient concrétisés par le Gouvernement wallon dans le cadre de la nécessaire adaptation du territoire au dérèglement climatique, déposée par Mme Cremasco, MM. Mockel, Hazée et Mme Linard (Doc. 662 (2025-2026) 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 M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je propose M. Crampont comme rapporteur.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je propose M. Bastin comme rapporteur.

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

Exposé de Mme Cremasco, coauteure de la proposition de résolution

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Merci à toute la diligence légendaire de cette commission. Je suis ravie de pouvoir partager les réflexions de cette proposition de résolution qui se veut constructive, qui veut mettre un élément de solution dans la place. Je suis ravie de le partager avec les membres de cette Commission aujourd'hui.

Le dérèglement climatique est là et les catastrophes qui l'accompagnent aussi, je ne dois faire de dessin à personne : inondations, sécheresses, canicules. Il faut s'adapter, on n'a plus le choix. En plus, on sait que les événements catastrophiques vont se reproduire.

Si l'on en croit la stratégie wallonne d'adaptation au changement climatique, le Gouvernement a bien compris qu'il fallait s'adapter. Mieux, on a été particulièrement heureux – moi, en particulier – de découvrir que la stratégie fait de l'adaptation du territoire sa priorité. Les cinq premiers objectifs d'une stratégie de neuf objectifs. C'est publié, c'est la Stratégie d'adaptation du Gouvernement wallon.

Ces cinq premiers objectifs se focalisent sur la manière « d'adapter le territoire wallon afin qu'il puisse mieux absorber les variations climatiques, limiter la survenue d'aléas et leur transformation en risque ». Les quatre objectifs suivants se concentrent sur la manière de renforcer nos systèmes humains, ce qui est très important aussi.

Il est écrit dans la Stratégie d'adaptation du Gouvernement wallon : « Pour cela, il est nécessaire de travailler par une approche intégrée de l'aménagement du territoire et de son usage dans une logique de solidarité hydraulique amont-aval. Cet objectif implique une meilleure connaissance de la vulnérabilité du territoire wallon à l'aléa d'inondation et une transformation parallèle des réflexes d'aménagement : ne plus construire en zone à risque, désimperméabiliser les plateaux, redonner de la place aux cours d'eau ». Je ne peux que rejoindre les objectifs de la Stratégie d'adaptation du Gouvernement wallon.

Constructivement, c'est une voie directe. Dans ce cadre, on voulait vous soumettre ou vous rappeler – parce que vous allez voir qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil, cette solution a déjà été exposée, notamment par les scientifiques qui se sont collés à l'étude du Schéma du sous-bassin-versant de la Vesdre – une solution qui a déjà été étudiée, qui est, selon nous, pragmatique, pondérée et argumentée – nous serons ouverts à toutes vos argumentations.

D'où vient cette solution pour faire un territoire plus résilient, un territoire qui va essayer de s'adapter au dérèglement climatique ? Après les inondations de juillet 2021. Je rappelle que c'est la plus grave catastrophe climatique de l'histoire contemporaine de la Wallonie. Rappelez-vous, 39 personnes ont perdu la vie et des milliers d'autres ont perdu leur vie qui s'est écoulée dans la Vesdre. J'ai envie de le dire cela, tellement c'était violent. Dans ce bassin-versant de la Vesdre, jusqu'à 45 % des bâtiments ont été touchés et cinq ans plus tard, la reconstruction progresse, mais aucune digue, aucun bassin d'orage et aucun fonds d'indemnisation ne sera durable sans une décision structurelle d'aménagement du territoire qui interdise de

bâtir là où c'est non seulement dangereux, mais où cela accroît le risque d'inondations en aval.

La proposition que l'on vous soumet ici est de dire que l'on ne peut pas mettre les citoyens, quels qu'ils soient, du logement ou de l'activité économique, en danger et, de surcroît, accroître le risque d'inondations en aval.

Ce que j'ai peut-être oublié de dire, mais je crois que c'est complètement acquis par tous les membres de cette Commission, c'est que lutter contre les inondations, c'est lutter contre les sécheresses. Tout ce qui était terrain perméable, qui peut retenir l'eau, agit vertueusement, aussi bien dans la lutte contre les inondations que dans la lutte contre les sécheresses.

Je reprends le propos qui disait qu'il y a cinq ans, on a eu des inondations, on a mené plein d'actions, mais il faut encore donner un vrai levier structurel qui permette d'agir sur la cause directe. D'ailleurs, la Commission d'enquête parlementaire – dont j'ai eu l'honneur de faire partie –, qui était chargée d'examiner les causes et d'évaluer la gestion des inondations de juillet 2021, a établi, dans une de ses recommandations – la numéro 35 –, qu'il fallait constituer des schémas stratégiques par sous-bassin-versant, parce que c'était la seule échelle solidaire amont-aval, plateau-fond de vallée, qui allait donner de vrais résultats dans cette solidarité entre toutes les communes du bassin, pour arriver à lutter contre les inondations et contre les sécheresses et les canicules.

Ce tournant, la Wallonie l'a pris et c'est une étude qui a été commandée par le Gouvernement wallon précédent. Vous vous en souviendrez, moi, je m'en souviens très clairement, et notamment par son ministre de l'Aménagement du territoire – il n'y a pas de raison de ne pas le féliciter, M. Borsus – et cette étude identifie des zones de plans de secteurs qu'il faut urgemment rendre non urbanisables, sur lesquelles il faut agir urgemment. Cette proposition de résolution que je vous sou mets ici vient de cela.

Les inondations ont été un drame humain et global pour toute la Wallonie. On a décidé de fonctionner autrement. On a fait une étude par schéma, par sous-bassin-versant. D'ailleurs, M. le Ministre Desquesnes dit aujourd'hui que l'on va continuer. C'est que l'idée était intelligente, puisque l'on va le faire sur l'Ourthe. Ce schéma stratégique a des conclusions qui identifient des révisions de plan de secteur ou des actions sur le plan de secteur que nous vous proposons ici. C'est aussi simple que cela. Nous vous proposons de mettre en œuvre les conclusions de ce schéma commandé par la Région wallonne et par ailleurs soutenu foncièrement par le Gouvernement wallon à l'heure actuelle.

Ce bassin-versant de la Vesdre concerne 25 communes, 703 kilomètres carrés. C'est une solidarité supracommunale à une échelle tangible, celle

de la biorégion la plus pertinente pour lutter contre les sécheresses et les inondations. J'ai repris uniquement une proposition très ponctuelle et très claire, et qui vise le fameux plan de secteur. Je ne vais pas devant les membres de cette Commission réexpliquer que le plan de secteur est la seule couche encore dite « normée ». Il y a un pouvoir juridique différent, un statut juridique différent des schémas. C'est pour cela que le plan de secteur est particulièrement visé. Je mentionnerai après deux points particuliers qui font que, juridiquement, il y a des conséquences importantes sur le territoire, notamment sur la possibilité des décisions communales.

C'est en cela que nous voulions vous présenter cette proposition de résolution, parce que cela relève directement de notre échelle. La Région wallonne est le pouvoir concerné. Dans ce fameux plan, ce Schéma multidisciplinaire du sous-bassin-versant de la Vesdre, deux actions de vigilance sont proposées sur le plan de secteur. J'ai d'ailleurs oublié de citer les auteurs, le consortium du Studio Paola Vigano et la Team Vesdre de l'ULiège. Ils proposent des périmètres de vigilance. Tout d'abord, il y a la vigilance urbanistique. Ces territoires restent constructibles au plan de secteur, mais les caractéristiques des projets doivent être strictement encadrées au regard du risque. C'est un type de périmètre. Ils identifient des zones.

Il y a un autre type de périmètre où ils disent de porter attention à la vigilance foncière. Ici, la maîtrise foncière publique doit être renforcée, notamment par un principe de préemption et d'acquisition progressive. Ce sont d'autres terrains qui sont à risque, mais pas de là à réviser le plan de secteur et à les rendre non urbanisables. Je vous donne ces deux exemples de périmètres de vigilance pour vous dire que cette étude est tout sauf drastique, aveugle et unilatérale. J'ai déjà eu l'occasion d'en discuter avec plusieurs membres de la Commission, notamment avec M. le Ministre. On pourrait être beaucoup plus radical que cela et mettre un moratoire sur toutes les zones qui ont été inondées en 2021, parce qu'il y a non seulement un risque pour les personnes qui viendraient construire dessus, mais aussi un risque d'accroître les problèmes d'inondations et de sécheresse.

Ce n'est pas ce que dit l'étude. Celle-ci dit qu'il y a deux périmètres de vigilance, qu'il faut y aller progressivement, par étape. Il y a deux périmètres dits de vigilance, où on identifie des zones de la vallée où il faudrait agir, mais avec vigilance. Par contre, il y a des zones qui sont particulièrement dangereuses, pour lesquelles il n'est plus acceptable de garder leur affectation actuelle, donc il faut les rendre non constructibles. Ce sont des périmètres de révision de plan de secteur. Les auteurs ont distingué ces périmètres-là des périmètres de vigilance et ils disent que l'affectation actuelle du plan de secteur n'est plus compatible avec le niveau de risque et l'objectif de résilience du bassin.

Ces périmètres de révision de plan de secteur sont des terrains qui sont inscrits dans des zones aujourd'hui destinées à l'urbanisation, notamment des ZAC. Ils ne sont pas mis en œuvre, ils ne sont pas nécessairement construits, mais ils sont aujourd'hui destinés, juridiquement, via le plan de secteur, à l'urbanisation. L'étude dit que ce n'est plus défendable pour ces terrains, parce qu'ils participent à l'expansion des crues. Leur mise en œuvre aggraverait le risque en aval, ou exposerait de nouveaux ménages ou des entreprises à un danger connu de nous tous.

Ces périmètres ont été triés sur le volet, c'est ce que j'essayais d'expliquer. Ils ne recouvrent pas toute la zone inondée en 2021. Par principe de précaution, on aurait pu y réfléchir. On aurait pu se dire que, pour toutes les zones inondées, par principe de précaution, on décidait d'un moratoire ou d'un délai par rapport à leur urbanisation. Ce n'est pas cela.

Ces périmètres de révision de plan de secteur ne reprennent pas non plus toutes les zones d'aléa, puisque l'inconstructibilité générale a été écartée. Elle a été considérée par les auteurs de l'étude comme disproportionnée. L'ensemble est restreint, argumenté, cartographié et directement exploitable. Ce sont des périmètres pour lesquels il convient de prendre des décisions rapides.

Ces périmètres de révision de plan de secteur ont fait l'objet d'une sélection stricte, comme je vous l'annonçais. Je voulais vous sensibiliser, chers collègues, Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, au fait que cette analyse croise l'aléa d'inondation, le rôle hydraulique du terrain, la structure du bâti, l'équipement et le potentiel foncier réellement mobilisable.

Cela ne recouvre dès lors ni l'ensemble – je le répète, c'est pondéré – de la zone inondée en 2021 ni l'ensemble de la zone d'aléas d'inondation. Or, ce n'était pas complètement absurde de prendre ces considérations les plus larges en considération.

On vous présente quelque chose d'extrêmement pragmatique, d'extrêmement restreint. Cela identifie des zones tout simplement dangereuses pour les gens qui vont s'y implanter et dangereuses pour le futur.

Pourquoi notre proposition de résolution propose-t-elle de réviser le plan de secteur pour ces zones à risque ? Pour s'être entretenus sur le terrain, c'est important, c'est renvoyé uniquement au schéma de développement communal. Je connais la réponse du Gouvernement à l'heure actuelle. C'est pour cela qu'on voulait mettre une autre réflexion en place.

Ce n'est pas tenable, parce que cela confie aux communes une tâche qu'elles ne peuvent juridiquement pas accomplir. Un schéma communal peut simplement – c'est déjà énorme – identifier des propositions de révision de plan de secteur, mais il ne peut pas les

opérer. La révision du plan de secteur est une prérogative d'initiative communale.

Je voulais vous donner trois raisons pour lesquelles le schéma de développement communal n'est pas le bon endroit. Laisser les communes seules face à cet enjeu majeur n'est pas tenable. Premièrement, parce qu'elles ne peuvent faire que des propositions de révision. C'est la Région qui doit les opérer.

Deuxièmement, elle place les mandataires locaux en première ligne. Refuser un permis sur un terrain que le plan de secteur déclare comme urbanisable expose la commune au recours au contentieux et à l'indemnisation.

La troisième raison pour laquelle nous venons devant le Parlement wallon – et par par voie de conséquence, le Gouvernement wallon –, c'est qu'elle organise l'inégalité de traitement, afin de renvoyer aux communes et au schéma de développement communal, donc aux autorités locales. Je l'ai rappelé, il y a 25 communes, 25 calendriers, 25 administrations. La pression foncière se reporte de l'une à l'autre. C'est un cloisonnement communal que la logique de bassins doit dépasser.

C'est pour cela qu'on a fait tout un chemin et que la Wallonie a pris ce tournant de fonctionner par sous-bassins-versants. Cela crée une solidarité entre les communes. Dans cette solidarité, la part très pragmatique de dire que ces terrains sont rendus non constructibles doit être assumée par la seule autorité compétente et habilitée à le faire, en l'occurrence la Région wallonne.

On ne peut pas minimiser non plus pourquoi « s'acharner », mais ce n'est pas de l'acharnement, parce que la proposition n'a pas encore été faite. J'ai eu l'occasion de l'introduire, d'en parler plusieurs fois, et l'on a eu l'occasion de le développer.

Je rappelle que les plans de secteur dont question sur le bassin-versant de la Vesdre, ont été adoptés entre 1977 et 1987 sur base de connaissances hydrologiques et climatiques qui sont sans commune mesure avec celles dont on dispose et dont la Région dispose aujourd'hui.

S'il fallait un dernier élément pour vous convaincre, je parlerais du coût de l'inaction. Vous savez comme moi que, dans son bilan de juillet 2022, le Commissariat spécial à la reconstruction a estimé à environ 5,2 milliards d'euros le coût de la réparation de l'ensemble des dégâts infligés au territoire wallon : secteur privé, infrastructures publiques, non assurés y compris.

Sur ce total, le Gouvernement wallon a chiffré, un an après la catastrophe, à 2,8 milliards d'euros le coût direct pour le budget de la Région elle-même,

distinction que reprend d'ailleurs l'Union des villes et communes de Wallonie.

Il s'agit donc de faire des économies à long terme et en tout cas d'investir pour éviter des frais qui sont démentiels. Mais il s'agit aussi et surtout de protéger le citoyen ; le protéger au sens premier du terme. Et cela, c'est évidemment plus important que tout. C'est l'humanité même de la proposition de résolution que vous avez devant vous, mais aussi d'assurer le citoyen contre la non-assurabilité. Cela peut changer une vie aussi et cela peut changer le quotidien. Des décisions du Gouvernement s'imposent au vu du risque de la non-assurabilité du bâti sur ces terrains, il ne se passe pas un mois sans que les assureurs s'expriment sur différents professionnels qui étudient la chose, universitaires ou pas, s'expriment très concrètement et disent que cela ne sera juste plus assurable.

Très concrètement, on a sept demandes qui vous sont faites et qui partent de là. Encore une fois, ce n'est pas une note interne d'Ecolo, ce n'est pas une réflexion qui plane quelque part ; cela s'appuie sur des conclusions très pragmatiques, pondérées, vraiment, qui ne sont pas du tout larges. J'ai essayé de vous l'expliquer. Donc, ils sont vraiment triés sur le volet, et d'une étude qui a été commandée et financée, supportée, et, j'espère, soutenue dans ses fondements par la Région wallonne.

On vous demande de procéder à la révision des plans de secteur, notamment ces fameux terrains qui sont identifiés et de les inscrire, afin de faire en sorte qu'ils ne soient plus urbanisables, et, selon leurs caractéristiques, il faudrait les inscrire en zone d'espaces verts naturels, zones de parcs, zones agricoles ou zones forestières. Évidemment, il n'y a pas une seule de ces zones dites non destinées à l'urbanisation. On peut en choisir plusieurs. Ce n'est pas le problème.

Cette résolution, elle demande aussi d'utiliser l'article D.II.52 pour ce faire. Je ne vais pas m'étendre dans les détails ni vous lire le code, mais c'est pour ne pas avoir de compensation planologique et permettre d'utiliser une procédure accélérée. Cette procédure permet juste de dire que ces zones qui sont destinées à l'urbanisation, mais qui ne sont pas construites aujourd'hui, on les rend non destinées à l'urbanisation. J'allais dire « on les déclasse » parce que, dans le langage courant, on le dit souvent, on dit « déclasser des zones de plan de secteur ». Moi, je pense que ce n'est pas du tout un déclassement ; les rendre à la nature, c'est plutôt un surclassement. Il s'agit donc d'utiliser cette procédure accélérée qui ne demande pas de compensation planologique, c'est une autre de nos demandes. Donc, c'est pour faciliter la chose et l'accélérer.

Nous demandons de conduire cette révision de plan de secteur, comme j'ai pu l'exprimer, de manière groupée à l'échelle de tout le sous-bassin-versant plutôt

que dossier par dossier, afin de garantir – c’est éminemment important – une égalité de traitement entre les différents propriétaires et les différentes personnes qui demandent des permis et qui sont impliquées par le traitement de ces zones, mais aussi par les communes, et d’éviter tout report de pression foncière à l’extérieur du bassin.

On demande aussi que soit communiqué un calendrier précis de cette révision au Parlement, que le Gouvernement nous tienne au courant de comment cela se met en place précisément et comment va s’échelonner cette vertueuse mission de rendre non urbanisables tous ces terrains qui ont été identifiés comme dangereux et comme augmentant le risque à la fois d’inondations et de sécheresse. La demande est de les mettre en œuvre.

Le point cinq de notre résolution demande de faire application des articles D.IV.57 et D.IV.58. Ce sont des articles qui permettent de refuser des permis. Alors, on ne vient pas de les inventer, c’est déjà dans le code, c’est déjà dans la loi, mais on demande de les utiliser pour refuser des permis, soit parce que c’est lié aux risques, soit à la planologie en cours. Donc, en mettant en œuvre ce processus vertueux de dire que ces terrains-là, on doit les rendre non urbanisables, on peut en plus dire que, sur ces terrains-là, on ne construit pas parce qu’une planologie ou une réflexion est en cours – en l’occurrence, une révision de plan de secteur –, ce qui permet d’avoir un effet immédiat, direct. Je ne dois pas vous rappeler, chers collègues, que le dérèglement climatique et les crises ont lieu maintenant, notamment durant cet été. Cela va se reproduire, donc il faut agir maintenant.

Le point 5 de notre proposition de résolution fait en sorte que cela puisse produire ses effets directement. On demande aussi d’assurer la traduction réglementaire des deux autres niveaux, qui relèvent de la vigilance urbanistique, même si celle-ci traduit la question de la gestion des projets. Il ne s’agit pas d’une interdiction pure et dure. Nous vous montrons notre ouverture à cet égard. Notre position est modérée et inspirée de faits documentés – plus que documentés. Nous disons donc que les niveaux de vigilance urbanistique doivent aussi être mis en œuvre. Il ne s’agit pas uniquement de révision de plan de secteur – qui concerne les cas extrêmement graves ; c’est ce que l’on vous propose comme première action –, mais il y a aussi la vigilance urbanistique et la vigilance foncière qui sont à mettre en œuvre.

J’ai à cet égard une question adressée à M. le Ministre. Au sujet de la vigilance foncière, on exerce un droit de préemption et un droit de rachat dans les différentes communes en fonction de ces périmètres-là. À notre connaissance, ce n’est pas encore concrètement mis en œuvre. Comment assure-t-on la traduction réglementaire des deux autres niveaux d’intervention identifiés, c’est-à-dire les périmètres de

vigilance urbanistique ? Pouvez-vous faire le point et nous indiquer comment cela avance, notamment par rapport à la préemption et au fait que ces terrains soient progressivement rachetés par le pouvoir public ? Il y a un accord politique, mais cela ne se passe pas *in concreto*.

Cette proposition de résolution veut que les choses se mettent en place réellement. On est très conscients que l’administration wallonne, singulièrement le SPW TLPE, est débordée par les demandes. Il y a un vrai enjeu. On est à un moment de basculement par rapport à ce plan de secteur qui fait que l’on est bien conscients que cela peut déborder complètement de l’administration. D’ailleurs, merci à ses membres du personnel pour le travail qu’ils effectuent déjà maintenant. À M. le Ministre : il faut se donner les moyens de cette ambition. Il faut vraiment prendre des décisions fermes en matière de révision de plan de secteur, comme les Flamands. Au nord du pays, ils n’ont pas hésité à prendre les mesures qu’il fallait et à renforcer les cadres – ce n’est pas si sous-entendu que cela, puisque je vous le dis très explicitement – les cadres humains pour mettre cela en œuvre.

Je terminerai par vous dire que la Région ne peut pas commander une étude, puis botter en touche quant il s’agit de prendre des décisions. C’est un problème politique de fond et de lien avec l’ensemble de la population, au sens plus large du terme. La Région ne peut pas commander une étude sous forme des schémas – d’accord, c’est M. Borsus qui l’a commandé, mais vous êtes en train d’en commander un sur l’Ourthe –, les financer, en publier les conclusions, puis confier l’exécution de ces schémas et de ces grandes décisions wallonnes aux communes, qui, malheureusement, n’ont pas les moyens juridiques et financiers pour ce faire. Il en va également d’une justice transversale que j’ai essayé de vous dépeindre plus largement.

Nous serons très à l’écoute des arguments des uns et des autres, parce que l’on pense que c’est une proposition concrète, tout à fait faisable, que l’on peut mettre en œuvre et qui est – c’est peu de le dire – dans le vif du sujet. Dieu seul sait si l’on regrette que les catastrophes climatiques soient là. Pour des écologistes, c’est dur ; mais il faut s’adapter, donc on est là, constructivement prêts à faire des propositions et faire œuvre de service. Nous serons donc tout ouïe au sujet de vos différentes recommandations.

Discussion générale

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci, Madame la Députée, pour votre proposition sur ce texte. C’est un texte qui résonne, puisque je viens de l’arrondissement de Verviers, commune faisant partie du

Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de la Vesdre et ayant encore vécu cet été un des effets du dérèglement climatique. Ce sont des événements qui sont tout sauf anodins. Les constats que vous avez dressés sur les conséquences des inondations de 2021 et les enjeux qui en découlent sont des éléments qui touchent une corde sensible.

Comme vous l'avez dit très justement, beaucoup de choses ont été faites depuis 2021, pas simplement en termes de gestion de crise et de culture du risque, mais aussi en termes de résilience, voire de robustesse du territoire. Le Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de la Vesdre est un élément important. Ce n'est pas une étude – intellectuellement très intéressante – vouée à rester simplement dans une armoire et à sortir de temps à autre pour quelques académiques. C'est un élément qui est pleinement référencé et source d'inspiration dans l'élaboration des schémas de développement communaux actuellement en cours, avec un renforcement substantiel du rôle de la Région.

En effet, désormais, le ministre de l'Aménagement du territoire a une compétence, non pas simplement de conformité par rapport aux schémas de développement communaux, mais également d'opportunité sur la lutte contre les inondations et sur l'optimisation spatiale. En clair, le ministre a le droit de retoquer tout schéma de développement communal, quand bien même il serait, d'un point de vue réglementaire, parfaitement conforme administrativement, en étant passé par les différentes étapes du Collège et du conseil communal, ainsi que toutes les organisations consultatives sur lesquelles il doit se référer, si jamais il s'écarte des conclusions du schéma Vesdre quant à la lutte contre les inondations ou l'optimisation spatiale.

Il y a déjà des éléments qui, aujourd'hui, permettent au Ministre de s'assurer que chacun peut non seulement être pleinement conscient, mais surtout transposer cela dans son schéma de développement communal, en prenant en compte, entre 2021 et 2026, notamment cet été, la lutte contre les inondations et la lutte contre les canicules, qui sont beaucoup plus prégnantes que par le passé. Dans la conscience collective, chaque commune, collège, échevin de l'aménagement du territoire ou fonctionnaire de l'aménagement du territoire doit pouvoir se demander : « Comment faire en sorte que ma commune soit en état de fonctionnement, avec des perspectives pour supporter non seulement des inondations, mais également des pics de chaleur et avoir une densification et une verdurisation ? » Parfois, ces derniers éléments convergent, mais ils ne vont pas toujours nécessairement de pair. Il y a lieu de s'assurer d'avoir ces deux éléments-là.

Actuellement, des modifications de révision de plan de secteur dans une commune que vous connaissez bien, celle de Liège à Chênée, où des actions sont déjà en cours par rapport à cela, sachant que les modifications du plan de secteur identifiées dans le schéma l'étaient

comme des actions à prendre à long terme. Ce n'était pas quelque chose qui se faisait directement, et selon plutôt une logique aval-amont, sachant que l'eau, par définition, ruisselle et qu'il y a une corrélation entre l'un et l'autre, mais qu'il y avait quand même une temporalité entre les deux éléments.

Le plan de secteur, c'est tout sauf anodin si jamais on y touche ; vous êtes bien placé pour le savoir, puisque vous présidiez cette Commission et vous avez dû parler très souvent du plan de secteur lors de la mandature précédente. Une modification peut avoir des conséquences qui ne sont pas anodines pour les propriétaires, pour les communes et pour les perspectives de développement du territoire, a fortiori sur des territoires qui sont déjà particulièrement fragilisés depuis les événements de 2021.

Avant d'avoir une décision qui viendrait directement du Gouvernement et qui s'imposerait aux communes et aux différents ayants droit, il me semble important qu'il puisse y avoir, à tout le moins, des discussions, de la concertation avec les différents protagonistes. En ce qui concerne Chênée-Liège, cela se fait en lien direct avec la ville. Il doit y avoir cet élément de concertation pour que l'on soit un maximum dans l'adhésion par rapport à ces éléments.

Il y a également un acteur qui me semble important, puisque l'on est sur une logique pluricommunal : ce sont les conférences des élus, que ce soient celles de l'arrondissement de Verviers ou de l'arrondissement de Liège si jamais on s'occupe spécifiquement du Schéma Vesdre. Il y a aussi Eupen du côté germanophone, qui potentiellement est concerné, même si c'est une commune sur les 14 qui longent directement la Vesdre.

Il me semble donc qu'il doit y avoir un élément de concertation, de discussion avec les communes directement concernées, mais aussi les conférences des élus sur les conséquences que cela peut avoir, puisque le plan de secteur est générateur d'obligations et de droits, et sans doute l'outil le plus normé et duquel découle le plus de solidité juridique. Merci donc pour la réflexion qui est faite et par rapport à l'objectif poursuivi.

Mais avant d'arriver à cet objectif de votre résolution, il me semble important de rappeler tout ce qui existe déjà actuellement et qui a évolué depuis 2021. Je souligne que l'on ne fait pas qu'un Schéma Vesdre. Il y a désormais un schéma Ourthe avec trois tronçons qui sont identifiés et le Schéma Dyle qui est également annoncé. Cela veut donc dire que l'ensemble de la Wallonie va progressivement pouvoir se mettre en état de marche sur la gestion des inondations et des phénomènes climatiques toujours plus intenses et, malheureusement, de plus en plus fréquents.

Il faut également s'assurer – ici, on est dans la Commission des pouvoirs locaux – de travailler en concertation avec les pouvoirs locaux directement

concernés pour que cela ne paraisse pas une décision arbitraire qui vienne d'en haut – quand bien même elle est étayée scientifiquement et techniquement –, mais que cela puisse aussi se faire avec les différentes parties prenantes, en prenant en compte aussi, entre le Schéma Vesdre tel qu'il a été conçu à l'époque et les SDC qui sont en cours de réalisation, les interactions des uns et des autres. Peut-être qu'il y aurait des aménagements à faire par rapport aux zones qui sont identifiées ou qui ne correspondent plus exactement à ce qui conviendrait. Voilà la contribution que je voulais apporter à ce débat, dont je ne nie absolument pas la pertinence et l'importance.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Une fois n'est pas coutume, avant de prendre la parole, je la céderais bien d'abord au groupe MR pour entendre son point de vue dans ce dossier. Merci.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je ne savais pas que notre parole avait autant de valeur pour Mme Hanus. Je souhaiterais tout d'abord remercier le groupe Ecolo pour sa proposition de résolution. Celle-ci s'inscrit dans la droite ligne des auditions et des échanges menés au Parlement wallon sur la résilience du territoire après les inondations de juillet 2021. Les enjeux soulevés ont ainsi déjà fait l'objet de débats approfondis au sein de notre assemblée. Et nous avons déjà eu pas mal de débats il y a 15 jours sur une problématique proche.

À la lecture de ce texte, force est de constater qu'évidemment, deux visions se télescopent : l'approche *top-down* prônée par Ecolo, dans laquelle la Région imposerait directement et d'en haut les arbitrages planologiques, et puis l'approche défendue par le groupe MR et la majorité, fondée sur la responsabilisation locale et l'autonomie communale. La Région doit fournir aux communes les référentiels stratégiques et les outils nécessaires, tout en exerçant une tutelle renforcée sur leur schéma.

Il est essentiel – M. Bastin l'a fait tout à l'heure – de rappeler que le Gouvernement a déjà pris des initiatives concrètes. La première concerne le contrôle renforcé des schémas de développement communal. Grâce à l'introduction d'un nouvel article D.II.7, alinéa 5 du CoDT, le Gouvernement peut refuser l'approbation d'un SDC pour des motifs liés à l'optimisation spatiale ou à la lutte contre les inondations. Le Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de la Vesdre constitue un référentiel pris en compte, et n'est nullement ignoré.

En termes de protection planologique anticipée, l'article D.IV.58 du CoDT permet désormais de refuser un permis d'urbanisme pour les motifs de planologie

dès la simple adoption de l'avant-projet du SDC par le conseil communal, sans attendre la fin de la procédure.

Concernant l'encadrement des zones à risque, l'article D.IV.57 permet déjà à l'autorité compétente de refuser ou d'assortir de conditions un permis pour tout bien exposé à un risque naturel comme les inondations. Il n'y a donc aucun vide juridique.

Enfin, les procédures sont simplifiées et équitables. Le ministre Desquesnes a annoncé une révision du CoDT visant à élargir les procédures accélérées de révision des plans de secteur aux demandes préalablement identifiées dans les SDC adoptés, ainsi qu'une réflexion sur un mécanisme de compensation des plus-values ou moins-values foncières. Imposer aujourd'hui une révision globale et descendante depuis la Région viendrait télescopier le travail d'adaptation des SDC actuellement mené par les communes à la suite de la réforme de 2024. Cela risquerait de rendre obsolètes les études en cours et de créer une insécurité juridique. Ce sont les communes – je pense qu'on en est tous convaincus – qui connaissent le mieux leur territoire. Il convient de les laisser travailler sereinement plutôt que de modifier les règles du jeu à mi-parcours. Je vous remercie.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur Chintinne, sachez que votre parole a toujours de l'importance à mes yeux, comme l'ensemble des membres de cette commission, soyez rassuré. Je trouvais intéressant effectivement d'entendre les paroles des membres de la majorité sur ce sujet, qui est évidemment un sujet majeur eu égard aux inondations et, comme cela a été dit, au lien que l'on peut faire avec les canicules connues cet été, bref, aux conséquences du dérèglement climatique sur notre territoire wallon.

La proposition ici mise sur la table a un véritable mérite, à savoir qu'elle remet le plan de secteur au cœur du débat sur l'adaptation de notre territoire aux risques d'inondations. Et c'est évidemment un point important. Depuis les inondations de juillet 2021, nous savons que les outils indicatifs ne suffisent pas. Le schéma de développement territorial ou les schémas de développement communaux ne sont pas assez contraignants que pour assurer une véritable résilience de notre territoire.

Le Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de la Vesdre identifie effectivement trois niveaux d'intervention :

- les périmètres de vigilance urbanistique ;
- les périmètres de vigilance foncière ;
- les périmètres de révision du plan de secteur, on l'a dit ; ces derniers concernent des terrains encore juridiquement urbanisables, mais dont l'urbanisation n'est plus jugée compatible avec le risque ou avec la résilience du bassin.

Mais ce schéma n'est pas un outil du Code. Il n'a pas de valeur juridique. La question posée par le texte est tout à fait légitime. Que fait-on des terrains que l'expertise publique elle-même identifie comme problématiques ? C'est le cœur de ce texte.

Pour nous, ce texte oublie malheureusement largement la dimension locale. Depuis 2021, les communes concernées ne sont pas restées les bras croisés : des projets ont été lancés, des aménagements résilients sont en cours, des terrains ont été acquis, des bâtiments ont été adaptés, des espaces d'expansion de crues sont envisagés ou même aménagés. On ne veut pas se cantonner à une logique purement régionale qui viendrait à superposer, voire télescoper – ce mot a été dit – avec ce que les communes construisent déjà sur le terrain.

La Région doit prendre ses responsabilités, c'est certain, mais elle ne peut pas le faire en contournant l'autonomie communale ni en donnant le sentiment que les communes seraient uniquement des exécutants d'une décision prise depuis Namur.

Que manque-t-il aujourd'hui ? C'est la gouvernance du schéma Vesdre. Les collègues de mon groupe se sont saisis de ces questions particulières depuis bien longtemps, eu égard à la région dont ils viennent. Qui pilote réellement la mise en œuvre de ce schéma ? Qui arbitre entre les communes, entre les administrations, entre les opérateurs fonciers, avec les gestionnaires des cours d'eau, les projets de reconstruction, les enjeux de mobilité, d'urbanisme, de logement et de développement économique ?

Bref, le schéma Vesdre a une logique de bassins-versants, mais ne dispose ni d'une véritable autorité de mise en œuvre ni d'une autre nature juridique contraignante. Or, sans gouvernance claire, on risque d'avoir un beau document stratégique, des périmètres identifiés, mais pas de chaîne de décision capable de les traduire concrètement sur le terrain. Cela vient à manquer.

Le texte parle – cela a été dit à plusieurs reprises – de révision de plan de secteur. Toutefois, il ne répond pas à cette question centrale qui manque aujourd'hui : qui tient le gouvernail du bassin-versant ? Qui garantit la cohérence entre l'amont et l'aval ? Qui évite que chaque dossier soit traité isolément, commune par commune et administration par administration ?

Il y a aussi la question budgétaire. Réviser des plans de secteur, rendre certains terrains non urbanisables, accompagner les communes, gérer d'éventuels contentieux ou demandes liées aux moins-values, tout cela a un coût. Or, ce coût n'est pas réellement objectivé dans la proposition. On ne peut pas demander une révision groupée à l'échelle de 25 communes, sans dire qui paie combien, avec quels moyens humains et selon quel calendrier réaliste.

Sur la question des compensations qui a été premièrement abordée, on parle d'une forme de sanctuarisation des zones, sans compensation réelle. Comment les communes vont-elles récupérer des disponibilités foncières ? Pour nous, la question n'est pas répondue. Quel serait l'impact d'une diminution du nombre de terrains à bâtir sur l'accès aux logements dans les communes concernées ? Ce sont des questions qui mériteraient d'être répondues.

Sur l'opérationnalité, une révision groupée peut sembler cohérente à l'échelle du bassin-versant, mais elle suppose une capacité administrative importante, des études d'incidences, des enquêtes publiques, des arbitrages fonciers et une articulation fine avec les projets qui seraient déjà en cours.

Notre groupe partage l'objectif très clairement porté par ce texte, à savoir mieux protéger les citoyens, éviter de reconstruire ou de construire là où le risque est connu – c'est essentiel – et faire du plan de secteur un outil réel d'adaptation climatique.

Cependant, nous voulons une méthode qui associe les communes, tient compte du terrain, clarifie la gouvernance du bassin-versant et assume par derrière les moyens nécessaires. C'est précisément pour cette raison que nous avons demandé la mise à l'ordre du jour, dans 15 jours, de notre proposition de décret relatif aux zones de protection contre les inondations.

Cette proposition permettra d'aborder ces enjeux avec un outil plus opérationnel, plus articulé avec les réalités locales et centré sur la réalité concrète des habitants. Le débat est ouvert par cette résolution et cela permet de remettre ce sujet sur la table. Toutefois, le sujet doit être complété par une approche plus équilibrée, régionale dans l'ambition, mais locale dans la mise en œuvre, claire dans sa gouvernance et transparente sur ses moyens.

Pour terminer, Monsieur le Ministre, je suis chargé de vous adresser un message : à la clôture du budget 2027, nous vous demandons, avec insistance, de ne pas utiliser l'argent de la reconstruction des communes touchées par les inondations pour faire des économies budgétaires. Un tel choix serait combattu politiquement par toute force de droit de notre 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. – Merci à l'autrice de la proposition qui est soumise à la Commission. Le territoire est un subtil équilibre entre une vision et des impératifs régionaux, mais également une autonomie communale. Je fais un petit rappel pour dire qu'un plan de secteur n'est pas un blanc-seing. S'il y a une zone d'habitat, cela donne le droit à la personne propriétaire du terrain d'introduire une demande de permis, mais cela ne garantit en aucun

cas que le terrain soit effectivement bâissable pour, par exemple, des risques liés aux inondations.

Certains l'ont rappelé, le précédent Gouvernement a lancé le Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de la Vesdre, mais il l'a fait sans placer l'outil dans le droit wallon. C'était quelque part, sans volonté péjorative, l'image d'un OVNI dans le cadre de la réglementation wallonne. Les périmètres qui l'identifient, notamment aujourd'hui en zone qui devrait sortir de l'urbanisation, ne sont en droit pas opposables, puisqu'il n'y a pas eu de procédure et que ce n'est pas un outil juridique cadrant avec le CoDT. Toutefois, en termes de gouvernance, le Parlement a corrigé les choses par le décret de mars 2006. Certains l'ont évoqué, puisque dorénavant, il y a bien une logique de cohérence qui n'existait pas préalablement entre le CoDT, les SDC, mais également les études liées à la lutte contre les inondations, puisque dorénavant, un SDC ne pourra être validé par le Gouvernement que s'il respecte le SDT et tous les éléments disponibles liés à la lutte contre les inondations.

La gouvernance est assurée par la Région, par le travail que l'administration régionale du territoire réalise, en accompagnant chacune des communes dans les SDC. Concrètement, cela veut dire que les 25 communes dans la vallée de la Vesdre, la mission claire assignée aux fonctionnaires délégués, mais également à la DAL – la Direction de l'aménagement local – qui accompagne les SDC, c'est de faire en sorte que chaque SDC colle avec les enseignements issus du Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de la Vesdre. Ce qui n'empêche pas, à certains moments, d'avoir une approche *in concreto* de l'élément et, au contraire du Schéma Vesdre, les schémas de développement communaux ont une valeur juridique dans le cadre du CoDT, ils feront l'objet d'enquêtes publiques en bonne et due forme. Ils seront donc opposables aux tiers. C'est un élément important.

J'ai rappelé d'ailleurs cette mission importante à l'administration du territoire en Wallonie. Je l'ai fait à plusieurs reprises. Les services centraux et les fonctionnaires délégués savent que j'y serai extrêmement attentif dans le cadre de ma tutelle sur les futurs SDC.

Voici le quatrième point que je voudrais évoquer. Mesdames et Messieurs les Députés de l'ancienne majorité, je n'ai pas voté le CoDT, je n'étais pas au Gouvernement quand le SDT a été validé, j'ai dénoncé, comme chef de l'opposition, l'incohérence dans le mécanisme mis en place ou l'incomplétude du mécanisme mis en place entre, d'une part, les SDT et SDC et, d'autre part, le plan de secteur. En effet, le travail effectué aujourd'hui sur le terrain va aboutir à des contradictions entre les plans de secteur, les schémas de développement communaux et les schémas de développement du territoire wallon. Je l'ai dit et M. Chintinne – je pense – l'a rappelé : j'ai demandé à

l'administration wallonne de réparer cet oubli ou cette erreur en vue de permettre ensuite, au départ des SDC, de faciliter les adaptations nécessaires au plan de secteur.

J'en terminerai en disant que le schéma Vesdre existe effectivement et qu'il estime que 1 000 hectares ne devraient plus être en zones urbanisables. Sur les 25 communes de la vallée de la Vesdre, ce n'est pas rien. Ce sont des questions très concrètes qui se posent à chacune de ces communes dans le cadre des SDC en cours. Comme M. Bastin l'a rappelé, certaines communes ont déjà pris le taureau par les cornes. C'est le cas de la zone d'aménagement à la confluence de la Vesdre et de la Meuse – ou plutôt l'Ourthe et la Meuse, puisque la Vesdre se jette dans l'Ourthe à un kilomètre de la Meuse, du côté de Chénée, si ma mémoire géographique est correcte – puisque la Ville de Liège a effectivement décidé d'utiliser un des outils d'aménagement du territoire pour corriger le tir.

Voilà ce que je voulais dire en réaction par rapport à la proposition et aux interventions des uns et des autres. J'insiste sur le fait que, aujourd'hui, dans le droit wallon, il y a de la cohérence et il y a des outils de gouvernance qui laissent de l'autonomie aux communes, mais pas une autonomie qui irait à l'encontre des principes contenus à la fois dans le SDT et dans les enseignements majeurs issus des études menées dans le cadre du Schéma de bassin-versant de la Vesdre – mais aussi, demain, celui de l'Ourthe et d'autres éléments. On a bien une logique cohérente.

Par ailleurs, si les élus locaux donnent un signal concernant un agenda ou un élément, je serai évidemment à l'écoute, mais il est clair que la logique première, c'est que le SDC s'emboîte dans le SDT et dans les recommandations du Schéma de bassin-versant de la Vesdre et que, tôt ou tard, il devra y avoir une modification du plan de secteur. Intellectuellement, je peux comprendre que cette modification soit groupée et pas dispersée.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – C'est peu dire que je m'attendais à cette réaction basée sur le fait que chaque commune a un schéma de développement communal à mettre en œuvre et que, dès lors, l'autonomie communale et la liberté d'action au niveau local doivent être entendues. Ces éléments sont bien présents dans le texte. Ce qui est très intéressant de mon point de vue, c'est que mon écho communal est l'inverse de ce que vous venez de dire : ce sont des communes un peu démunies qui doivent mettre la chose en œuvre sur leur territoire.

On a parlé de la révision du plan de secteur demandée par Liège – comme M. Bastin l'a rappelé, je suis liégeoise – ; cela veut dire qu'on laisse les 25 communes du sous-bassin-versant indépendantes les

unes des autres et démunies dans leur capacité d'action globale à l'échelle de la vallée, alors que c'est cela qui est fondamental. La somme des intérêts individuels ne va pas faire l'intérêt collectif de la vallée. On sait aussi que les communes sont disposées à le faire. J'ai donc envie de vous répercuter ici les témoignages inverses : il y a plein de communes qui sont seules par rapport à cette décision et qui aimeraient pouvoir entrer de façon plus formalisée.

Je n'ai aucun problème à ce que vous disiez – comme le parti socialiste – que la réflexion n'est pas assez formalisée ; qu'il faut que l'on ouvre d'autres portes pour que l'autonomie communale soit davantage considérée. S'il y a une proposition pour dire que nous pêchons sur un certain point par rapport à l'autonomie communale, je veux bien ouvrir le jeu.

N'oubliez pas l'autre pendant : les communes sont toutes seules face à ce Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin-versant de la Vesdre. Beaucoup de personnes n'ont pas le temps d'en prendre connaissance, et cetera. M. le Ministre a rappelé que toute l'administration wallonne était maintenant derrière ces schémas de développement communaux dont il a récupéré la tutelle – et je l'ai déjà salué 15 288 fois. C'est super, il n'y a pas de problème, mais cela induit, de mon point de vue, une surcharge de l'administration. Cette fonction publique et cette administration doivent être renforcées pour accompagner ces schémas de développement communaux et pour regarder s'ils sont bien conformes aux différents schémas de sous-bassins-versants – puisque l'on va couvrir toute la Wallonie, M. le Ministre l'a dit lui-même : après la Vesdre, il y aura l'Ourthe, et après l'Ourthe, il y aura la Dyle.

Il faut se donner les moyens de son ambition ; et par ailleurs, c'est une économie à long terme : c'est un investissement que l'on doit faire dans le territoire. Le Gouvernement wallon l'a rappelé lui-même en le mettant en exergue, en le publiant sur tous les sites, en disant que le territoire devait absolument être adapté ; qu'il fallait arrêter de construire là où c'est à risque et où cela va favoriser les inondations et les sécheresses dans le futur. Je suis tout à fait d'accord ; mais maintenant, il faut prendre des mesures qui permettent de mettre en place le schéma avec les communes.

Justement, cette résolution consiste à dire qu'il faut aider les communes à mettre en place ce schéma ; on doit collectivement aider les communes à le mettre en place. J'ai expliqué les raisons pour lesquelles le schéma de développement communal n'était pas tenable seul – en tout cas, ce n'est pas le seul élément qui peut être avancé.

L'une de ces raisons est que, in fine, la révision du plan de secteur ne peut être opérée que par la Région. Il n'est pas question de faire du *top-down*, comme l'a dit M. Chintinne, mais plutôt l'inverse – de faire du *bottom-up*. Je suis même demandeuse que l'on mette

toutes ces révisions de plans de secteur identifiées par les chercheurs entre les mains des 25 communes de la vallée pour leur demander ce qu'elles en pensent, comment elles l'intègrent dans leur schéma de développement communal et comment il est possible de les aider. Là, je n'ai entendu personne positivement et constructivement s'exprimer à ce sujet. Des tas de communes, parmi ces 25, ont envie de mettre en œuvre les révisions de plan de secteur. Elles savent que c'est dangereux, mais elles se disent qu'elles sont seules et qu'il faut que la Région prenne ses responsabilités pour aider à mettre en œuvre le schéma, notamment par rapport aux moyens juridiques et financiers. Quant aux procédures, elles doivent être plus rapides et plus tenables.

Un autre élément, c'est le placement des mandataires locaux. Vous avez cité l'exemple de Liège, qui est en première ligne et qui va devoir opérer toute seule. On se retrouve avec 25 communes, 25 calendriers, 25 administrations, et une pression qui se reporte d'une commune sur l'autre. C'est cela qui ne va pas. La logique de sous-bassin-versant, on doit l'aider et l'accompagner.

Si vous me dites que ma version n'est pas la bonne, OK, je peux l'entendre. Que proposez-vous d'autre pour accompagner les communes ? Parce qu'il y a un vrai problème et il faut mettre en œuvre le schéma rapidement. Vous le savez comme moi : c'est compliqué à mettre en œuvre pour une commune, et en particulier pour les petites communes qui ont d'autres chats à fouetter que de réviser des plans de secteur et de voir si c'est conforme au schéma du sous-bassin-versant. Ce n'est pas si simple. Il faut donc les aider et les accompagner dans leurs démarches.

Si vous me dites que la manière que je propose pour agir n'est pas la bonne, OK, mais alors, comment allons-nous faire ? Les schémas de développement communaux du sous-bassin-versant que M. le Ministre a rappelés concernent 25 communes, mais il s'agit des premières d'une longue série, puisqu'en cascade, toutes les vallées doivent être, à un moment, équipées d'un plan de lutte contre les inondations et les sécheresses. On est bien d'accord. Si quelqu'un remet cela en question, qu'il le dise, et à ce moment-là, on n'est pas d'accord. Jusque-là, j'ai l'impression que tout le monde se dit, Gouvernement compris, que l'on doit adapter le territoire. C'est l'enjeu majeur.

Il s'agit des quatre premiers objectifs d'une série de neuf : d'abord le territoire, et notamment changer diamétralement la façon dont il est urbanisé aujourd'hui, parce que cette organisation est mortelle. Comment peut-on accompagner les pouvoirs locaux qui sont à la manœuvre au quotidien sur le terrain ? Comment les accompagne-t-on dans cette révision – sachant que c'est une prérogative de la Région – en remettant toutes les communes sur un pied d'égalité et sur un pied plus confortable par rapport à cela ?

Je n'ai eu de cesse de rappeler que c'est le problème. Un refus de permis directement par la commune, c'est caduc. Il y a des communes qui vont avoir certaines révisions du plan de secteur et qui diront : « Nous, c'est compliqué de refuser. Pourquoi nous ? » C'est humain, on peut le comprendre. L'idée n'était pas de faire du *top-down*, Monsieur Chintinne, mais du *bottom-up*, c'est-à-dire que l'on part de la demande des communes et on les aide à prendre une décision collégiale pour ne pas être exposées les unes face aux autres, mais bien pour avoir une vraie solidarité de vallée.

Je suis d'ailleurs assez marrie qu'il n'y ait pas d'avis du PTB par rapport à la solidarité de la vallée, notamment les plateaux, parce que cela concerne directement cette solidarité. Qui prend l'enjeu au niveau supérieur ? On sait tous que bétonner les versants, c'est noyer les fonds de vallée, et que cette vallée est particulièrement ségréguée socialement. C'est important. Il faut avoir une solidarité et il faut comprendre ceux qui sont en fond de vallée ou en aval et qui ramassent ce qu'il se passe au-dessus. Par contre, au-dessus, sur les versants, ils ont besoin d'être soutenus aussi. Il faut donc créer un mécanisme de solidarité. J'attends vraiment d'entendre une autre proposition. Je me disais même que j'allais prendre le temps de ramener, par exemple, des documents plus formalisés sur l'avis de ces 25 communes. Avant de soumettre au vote cette proposition de résolution, je pensais vous amener autre chose que mes différentes rencontres et mon écoute personnelle, parce que c'est hyper important.

Je crois avoir répondu à MM. Bastin et Chintinne. En tout cas, j'ai fait des remarques qui recoupent une partie des propos de Mme Hanus par rapport au fait de « contourner les communes ». La proposition est absolument l'inverse. Il ne s'agit pas du tout de contourner les communes. Personne n'a dit que cela allait être applicable comme cela. Je comprends mal que l'on puisse avoir ce ressenti, parce que l'on explique en long et en large pourquoi les communes sont les unes face aux autres dans cette vallée et ne peuvent pas prendre de décisions harmonieuses en communauté. L'autorité qui les chapeaute juridiquement – j'allais dire de façon innée, mais ce n'est pas inné –, la Région wallonne, a ces prérogatives et doit favoriser de telles décisions collégiales. Peut-être estimez-vous que notre texte est trop ambitieux.

En tout cas, d'après mes informations, Monsieur le Ministre, ce sont 616 hectares et pas 1 000 qui sont concernés uniquement dans ces révisions de plan de secteur. J'ai effectivement pris une étude que je juge tout sauf transversale. D'ailleurs, je vous l'ai dit : si cela ne tenait qu'à moi, on pourrait considérer toutes les zones qui ont été inondées, parce qu'il y a un risque et parce que je n'ai pas du tout envie de ce risque. Je vous l'ai déjà dit avec toute mon honnêteté et mon humanité : si cela se reproduit, je me sentirais personnellement responsable. Or, ce n'est pas ce que je vous propose,

parce que l'on a pris la peine de fouiller le dossier et de convenir que le mieux est l'ennemi du bien et qu'il faut essayer de faire un truc hyper rationnel, avec 77 propositions de révision. Ce n'est pas non plus un truc « ukulélé », toute la vallée ne va pas devenir la vallée magique de l'explosion de la nature, alors que j'en rêverais. Transformer cette vallée en une vallée exemplaire, pour moi, c'est ce qu'il faut faire, c'est convertir la catastrophe inouïe qu'il y a eu et en faire un levier. Je ne dis pas qu'il n'y a pas d'initiatives, mais j'aimerais que cela puisse être renforcé.

En somme, Madame Hanus, on juge l'approche complètement équilibrée par rapport à ce qui a été dit. Vous êtes les seuls à avoir soulevé – à bon escient – le coût. On y a pensé aussi. Premièrement, il faut le comparer au coût de l'inaction et à ce qu'ont fait des tas de régions en Europe, même en Flandre, par rapport aux révisions de plan de secteur ; elles ont décidé, de manière hyper volontariste, qu'il fallait agir même si elles n'avaient pas constitué la réserve financière nécessaire, parce que c'était une question de vie ou de mort. On doit d'abord prendre une initiative.

Par ailleurs, je vous jure que je crois connaître la problématique d'indemnisation des moins-values. C'est une deuxième chose que l'on peut apporter à propos du texte : regardez l'article qui décrit la moins-value et allez voir toutes les études qui sont faites par rapport à cette moins-value au plan de secteur. La moins-value, sans entrer dans le détail, c'est un ballon de baudruche qui est surgonflé en faisant croire que cela va coûter des millions alors que, en lisant le code attentivement, on sait que l'indemnisation n'a pas lieu au moment de la révision du plan de secteur, mais seulement au moment d'un refus, et cetera. Je ne vais pas vous faire tout le code. Il y a de fortes chances que cette éventuelle indemnisation soit étalée ; c'est donc faux de dire : « Attention, cela va coûter énormément ».

Deuxièmement, il faut la comparer au prix de l'inaction. Troisièmement, il faut la comparer par rapport à des régions volontaristes qui ont dit « On adapte notre territoire ». C'est un investissement à faire. C'est comme les bâtiments scolaires : c'est un investissement qui est une économie à moyen terme. Les dérèglements climatiques qui sont là. M. Fettweiss a rappelé leur régularité, et cetera. L'économie ne se fera pas dans 30 ans ; elle va se passer dans les cinq années à venir. C'est une économie à moyen et court terme. C'est cela qu'il faut calculer. J'aurais été plus d'accord d'entendre que l'on prend le problème à bras-le-corps, que l'on va faire quelque chose vis-à-vis des communes pour voir exactement ce qui peut se passer, et chiffrer ce que cela peut coûter, le comparer au prix de l'inaction, et cetera.

Le dernier élément, c'est la capacité administrative. Si l'on veut adapter notre territoire aujourd'hui, que ce soit le fonctionnaire délégué de la vallée – puisque vous parlez uniquement de ce fonctionnaire délégué –, mais

les fonctionnaires délégués et la DAL sont aujourd'hui hyper importants. Ce sont des éléments sur lesquels on doit se reposer. On pourrait réfléchir à nouveau les réformes de l'administration pensées par Mme Galant pour se dire qu'il faut les renforcer, parce qu'ils sont utiles à la transition et à l'adaptation du territoire. Un tout petit peu de cohérence dans les propos et l'adaptation du territoire, ce sont nos quatre premiers objectifs majeurs.

Je veux bien que l'on me dise : « Attendez, on va calmer le jeu, parce que, s'il faut commencer à prendre de vraies mesures concrètes sur l'Ourthe et sur la Dyle, on n'y arrivera pas. Donc on va y aller lentement ». Vous prenez vos responsabilités : vous dites que l'on ne saurait pas y arriver, on va éventuellement postposer dans le temps, et cetera. Je crois absolument que c'est ce qu'il ne faut pas faire, parce qu'il y a urgence.

Voilà les éléments que je voulais vous apporter par rapport à ces mesures-là. Sauf éléments complémentaires de votre part, je reviendrai avec le texte. Je vous propose de le laisser un tout petit peu mûrir et que je revienne avec peut-être des documents officiels et argumentés pour vous prouver que la problématique n'est pas celle que vous dépeignez. En tout cas, il y a plusieurs voix qui doivent être écoutées par rapport à cela, aussi bien par rapport au fait de laisser les communes seules, de renforcer effectivement l'administration, qui devient un vrai levier de l'adaptation du territoire, et, troisièmement, de dégonfler cette fausse appréhension du coût que cela pourrait avoir, et notamment de le comparer au coût de l'inaction.

Monsieur le Président, je ne sais pas ce que vous allez faire dans la suite de nos échanges, mais déjà merci de m'avoir écoutée.

En conséquence des propos de Mme Hanus, qui disait qu'il faut une gouvernance sur l'ensemble du sous-bassin-versant, nous avons également déposé une proposition par rapport à cela. C'est le document 663, si je ne me trompe, et nous le joindrons volontiers à la discussion à quinzaine.

M. le Président. – Très bien.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Mme Hanus dit qu'il viendrait. Donc, je me dis que...

M. le Président. – Cela a déjà été demandé tout à l'heure, lors de l'examen de l'arriéré.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je l'ignorais.

M. le Président. – Il faudra demander à la Conférence des présidents.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – C'est une autre suggestion ; autant partager nos suggestions plutôt que de les garder en vase clos.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je ne peux pas laisser passer le fait que vous disiez, Madame Cremasco, que les communes sont laissées seules. Ce n'est pas la réalité. Aujourd'hui, la Région soutient à hauteur de 75 000 euros chaque schéma de développement communal. On donne des moyens financiers pour que le bureau d'étude puisse aller tirer au départ du schéma Vesdre, au départ du SDT, les enseignements utiles pour accompagner les communes dans leur choix.

Par ailleurs, les services centraux du TLPE, et particulièrement la direction de la DAL, ont été renforcés, également pour accompagner les éléments.

Enfin, en mars 2026, on a modifié la procédure de façon à ce que l'administration wallonne remette son avis sur les avant-projets de SDC avant qu'ils ne viennent au plan de secteur. La Région wallonne est donc bien là, elle est derrière et aux côtés des communes pour prendre les décisions.

C'est l'héritage du précédent Gouvernement. Je suis quelquefois un peu étonné de vous entendre pointer des défauts ou des défaillances dans le mécanisme qui a été mis en place sous la précédente législature. Aujourd'hui, on est au milieu du gué avec les schémas de développement communaux. Ils vont se coller au SDC et au Schéma Vesdre. Si, à la sortie de tout cela, on doit modifier les plans de secteur, on le fera, et ce, de façon groupée. C'est ce que j'ai dit pour la vallée de la Vesdre, mais c'est le cas pour d'autres aussi – cela s'applique de façon générale. Il est toutefois compliqué de tout faire en même temps si l'on veut rester cohérent et être à l'écoute des territoires.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, heureusement qu'il y a une subvention pour faire des schémas de développement communaux. Il y en a toujours eu une ; je serai pour qu'elle évolue à la hausse – ce serait tant mieux.

D'ailleurs, on pourrait également réviser celui des pluricommunaux, car c'est particulièrement discréditant. Si on augmentait le montant, on aurait plus de pluricommunaux et cela résulterait en une échelle pluricommunale davantage mise en œuvre sur le territoire. C'est important.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'est, de nouveau, le CoDT que vous avez voté.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – N'êtes-vous pas ministre de l'Aménagement du territoire depuis

deux ans ? Ne pouvez-vous pas proposer une augmentation de cette subvention ? N'hésitez donc pas ; cela fait deux ans que vous pouvez faire des suggestions.

Monsieur le Ministre, ne détournez pas mes propos, vous savez très bien ce que je voulais dire. Heureusement que les schémas de développement communaux sont subsidiés ; c'est super qu'ils soient accompagnés. Je prône pour que l'on en renforce l'accompagnement et que l'on gonfle les équipes du SPW notamment. Bravo, faites-le encore. Moi, je crois que les équipes sont débordées aujourd'hui, que ce soit au niveau de la DAL ou des fonctionnaires délégués en général. N'hésitez pas à les renforcer, on vous soutiendra à tous les coups. Il n'y a pas de problème à ce niveau.

Parlons de là où les communes sont isolées – on en a d'ailleurs entendu un petit extrait dans le débat. Il a été dit : « Liège l'a fait ! À Liège, ils peuvent réviser leur plan de secteur. Pourquoi moi, je ne le fais pas » ? Je ne citerai personne. C'est là où vous laissez les communes individuellement les unes face aux autres. Vous m'avez dit : « Je ne peux pas ». Je vous réexplique pourquoi je pense que la situation actuelle laisse les communes isolées et les unes face aux autres. Je prends l'exemple très concret de « Liège l'a fait, pourquoi pas les autres ».

Les pauvres communes qui n'y arrivent pas, qui n'ont pas les moyens de mettre cela en œuvre, ou qui, dans certains cas, ignorent la révision du plan de secteur qui devrait avoir lieu – bien que ce dernier élément soit rare, car elles sont assez documentées –, vont être fustigées. Il sera alors dit : « Ces communes ne bougent pas, alors que Liège l'a fait ». Cela ne va pas. C'est une réalité communale qui ne leur permet pas de bouger. La Région doit donc prendre ses responsabilités. Vous pourriez faire une proposition en disant : « Attendez, on ne va pas réviser tous les plans de secteur comme cela, mais on va déjà agir par tel ou tel moyen ». Faites preuve de créativité comme nous, amenez une proposition et on en débattrait pour remettre toutes les communes face à cet enjeu collectif de vallées.

Je tiens à insister sur un dernier élément : les mandataires locaux sont en première ligne – ce qui est encore plus dur. Quand un permis est refusé sur un terrain que le plan de secteur déclare urbanisable, cela expose la commune directement aux recours, au contentieux et à l'indemnisation. C'est compliqué. Au niveau communal, il faut un niveau supérieur – c'est le niveau régional qui est compétent – pour couvrir ces décisions et pour apporter de l'aide. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. C'est en cela que les communes, malheureusement, ont besoin d'un soutien régional.

M. le Président. – Très bien, merci. On a compris. Il faut se comprendre l'un et l'autre, je pense. Le texte sera remis à l'ordre du jour prochainement.

Ferez-vous un courrier pour vous joindre à Mme Hanus ? Parfait.

Ceci suspend nos travaux pour quelques minutes, puisque l'on reprend à 14 heures, avec les questions et interpellations.

- La séance est suspendue à 13 heures 20 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 17 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

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

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

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, un nouveau rassemblement automobile illégal a récemment réuni près de 200 véhicules sur un parking commercial à Floreffe. Dérapages, matériel pyrotechnique, nuisances importantes pour les riverains : les autorités locales ont une nouvelle fois été confrontées à un phénomène organisé, mobile et particulièrement difficile à anticiper. Dans ma région, le site des lacs de l'Eau d'Heure est particulièrement prisé pour ce type de rassemblement.

Les aspects liés à la sécurité et à l'intervention policière relèvent du niveau fédéral et des zones de police. Cela étant, vous avez indiqué que le futur plan wallon pour des routes plus sûres devait permettre d'outiller les communes afin de développer des politiques locales de sécurité routière adaptées à leur territoire.

L'incident de Floreffe conforte-t-il, selon vous, la nécessité d'accélérer la mise à disposition de ces outils ? Concrètement, quels moyens, dispositifs ou

accompagnements la Wallonie entend-elle proposer aux communes confrontées à des rassemblements automobiles de cette ampleur ?

Ces phénomènes pourront-ils être spécifiquement intégrés dans les diagnostics locaux de sécurité routière annoncés dans votre plan d'action 2026-2030 ?

Une coordination avec le niveau fédéral est-elle prévue afin que les actions régionales de prévention puissent s'articuler avec les compétences de police et de maintien de l'ordre ? Quel calendrier prévoyez-vous pour le déploiement effectif de ces nouveaux outils auprès des communes ?

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 souligné dans la DPR, le Gouvernement cherchera à travers différentes mesures un partage de la route sûr et efficace afin de poursuivre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et ainsi diminuer le nombre de décès de blessés sur les routes wallonnes. Il s'inscrira dans la Vision zéro 2050 et mettra l'accent sur le changement durable des comportements sur nos routes.

La Wallonie ne peut toutefois agir que dans sa sphère de compétences. Les moyens déployés pour contrer ce phénomène des rodéos urbains relèvent quasi exclusivement du contrôle policier et de la répression pénale, et donc des autorités fédérales que sont la justice et la police. Les autorités policières ont coordonné une vaste opération, le 19 septembre dernier, appelé opération Tuning.

La mise en place d'un plan communal de sécurité routière, dans le prolongement du volet de sécurité routière de chaque plan zonal de sécurité, par les zones de police, permettra d'identifier les mesures concrètes qui renforceront l'efficacité des mesures de police et de justice. Cela pourrait, par exemple, concerner l'identification des sites susceptibles d'accueillir des rassemblements automobiles perturbateurs et permettre de mettre en place, en amont, des actions préventives, telles que le placement de caméras.

En tant que ministre de la Sécurité routière, je veille à ce que l'Agence wallonne pour la sécurité routière – l'AWSR – multiplie les initiatives afin de :

- sensibiliser ;
- former les usagers de la route aux bons comportements qui favorisent la sécurité et la convivialité sur nos routes ;
- rappeler que certains comportements augmentent considérablement les risques.

La Région défend aussi d'autres mesures auprès de ses partenaires institutionnels, même si leur mise en œuvre concrète ne relève pas directement de ses

compétences. Je pense en particulier à la participation de la Région à la rédaction de la nouvelle note-cadre de sécurité intégrale qui offre des réponses globales et intégrées aux problèmes de sécurité actuels et futurs, mais qui relève du Gouvernement fédéral et du parquet.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Les communes sont aujourd'hui démunies face à ces rassemblements alors qu'elles doivent gérer, elles, les conséquences de ceux-ci. Elles ont besoin d'un soutien direct et d'un outil concret.

Je vous entends que ce n'est pas une compétence fédérale, mais vous avez quand même, Monsieur le Ministre, la sécurité routière dans vos compétences. Je sais, vous me répondez chaque fois que c'est un autre niveau de pouvoir qui est concerné. Toutefois, vous pourriez en tout cas tenter d'apporter des réponses à ces communes et de les accompagner au mieux en matière de prévention, par exemple, et y mettre les moyens. Aujourd'hui, les communes sont en difficulté. Par exemple, le placement de caméras représente un coût important. Toutes les communes ne peuvent pas se permettre d'installer ces caméras. S'il y avait un projet qui venait de la Wallonie pour pouvoir les soutenir dans ce cadre, ce serait une bonne chose.

Question orale

de M. Stéphane Hazée

à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les recommandations de la Cour des comptes sur le contrôle de la vitesse sur les routes en Wallonie »

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 recommandations de la Cour des comptes sur le contrôle de la vitesse sur les routes en Wallonie ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, dans son rapport rendu le 10 septembre dernier, la Cour des comptes a relevé plusieurs faiblesses dans la politique wallonne de contrôle de la vitesse entre 2020 et 2024, qui sont autant de points d'amélioration possibles. Elle a notamment relevé l'absence, durant la période audité, d'un plan stratégique et opérationnel suffisamment formalisé, le manque d'indicateurs permettant d'évaluer l'efficacité des mesures, le choix des emplacements des radars, principalement fondé sur les demandes des zones de

police, l'accès limité de la Région aux données relatives à leur utilisation et au traitement des infractions.

Vous avez brièvement évoqué ces enjeux en réponse à des questions d'actualité, il y a quelques jours, mais nous voulions ici vous donner l'occasion d'aller plus loin.

Entre 2020 et 2024, 317 nouveaux radars ont été installés et quelque 50 millions d'euros ont été consacrés à leur fourniture, leur installation et leur entretien. La Cour a émis plusieurs recommandations, dont :

- « clarifier le rôle du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière et adopter, à brève échéance, un contrat d'objectifs pour l'Agence wallonne pour la sécurité routière ;
- poursuivre l'amélioration du processus de sélection des lieux d'installation des radars en incluant l'expertise de l'AWSR et en l'intégrant dans une démarche globale d'analyse des points noirs du réseau ;
- demander la convocation d'un comité interministériel Mobilité, Justice, Police et Finances afin de définir un accord de coopération qui permettrait un accès aux données nécessaires au pilotage de sa politique en matière de sécurité routière et la transparence des flux financiers liés aux infractions régionales ».

La Cour recommande, en outre, de renforcer le lien entre les dépenses du nouveau fonds « Infrastructures, sécurité et inspections routières » et les objectifs de sécurité routière.

Quelle est votre analyse par rapport aux recommandations de la Cour, notamment sur l'établissement d'un contrat d'objectifs pour l'AWSR, sur l'amélioration du processus de sélection des lieux d'installation des radars, sur la convocation d'une CIM pour l'accès aux données ?

Les constats de la Cour conduisent-ils, par ailleurs, l'agence ou vos services à d'autres enseignements, complémentaires aux recommandations de la Cour ? En effet, elle met l'accent sur un nombre d'enjeux, mais cela s'intègre dans une série de réflexions, de connaissances et d'expertises que l'agence détient et qui peuvent donner lieu, à leur tour, à un certain nombre de propositions utiles.

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, nous partageons tous l'objectif de réduire le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030. Il s'agit de sauver au moins 100 vies et d'éviter plus de 400 blessés graves sur les routes wallonnes, mais aussi de ne pas dépasser 50 décès d'ici 2040 pour atteindre zéro tué en 2050. C'est une priorité

du Gouvernement, comme c'était celle du précédent Gouvernement.

La vitesse excessive ou inappropriée est un des trois *killers* de la route, mais la conduite sous influence, la distraction ou le défaut du port de la ceinture contribuent au nombre élevé de victimes.

Cela étant, la vitesse demeure la première cause d'accidents graves et mortels sur les routes wallonnes. Elle est non seulement une cause directe, mais aggrave aussi les conséquences pour les victimes d'accidents. Aujourd'hui, les excès de vitesse qui relèvent des compétences régionales sont encore entièrement traités par la chaîne fédérale. Or, toutes ces infractions, pourtant constatées, ne font pas l'objet d'un traitement aboutissant à une amende.

C'est la raison pour laquelle j'ai proposé au Gouvernement d'activer le décret d'avril 2019 sur les sanctions administratives régionales pour les – mal nommées – petites infractions de vitesse. Un marché public a été lancé en juillet à mon initiative et devrait permettre de doter la Wallonie d'un outil informatique et d'une capacité d'action. L'objectif est de permettre, en 2028, de soulager le travail mené par les services de police et de justice pour leur permettre de se concentrer sur les infractions les plus graves.

L'objectif est clair, Monsieur Hazée : faire en sorte que la limite de vitesse fixée soit effectivement respectée, contrôlée et sanctionnée, le cas échéant, et ce, sans marge de tolérance autre que la seule marge technique.

L'analyse de la Cour des comptes, qui porte sur une période qui se termine en 2024, conforte que les mesures mises en œuvre par le Gouvernement, sous mon impulsion, vont dans le bon sens. Ces recommandations permettront bien évidemment d'alimenter et d'ajuster au mieux les décisions futures du Gouvernement.

Le Plan wallon pour des routes plus sûres, issu des États généraux de la sécurité routière qui se sont conclus fin 2025, prévoit des mesures structurelles qui visent à réduire durablement les vitesses pratiquées et, par conséquent, à diminuer le nombre et la gravité des accidents sur les routes wallonnes.

L'augmentation du nombre de radars en Wallonie ainsi que la suppression des marges de tolérance – par l'activation des sanctions administratives régionales – contribueront à une sécurité élargie. Leur déploiement sur le réseau wallon permettra, grâce à l'exploitation de la masse des données disponibles, d'objectiver l'efficacité du dispositif dans les prochaines années. Depuis 2025, 150 radars wallons par an sont installés sur base de critères de priorisation objectifs.

La procédure est claire et transparente : les demandes formulées par les zones de police, qui connaissent la réalité accidentogène de leur territoire, sont classées par ordre de priorité sur base de critères objectifs. Les trois critères les plus déterminants en matière de réduction de l'insécurité routière sont :

- les zones ayant connu des accidents graves sur base des statistiques des cinq dernières années ;
- les tronçons où des excès de vitesse récurrents ont été mesurés lors de contrôles ponctuels ;
- les tronçons routiers se trouvant à proximité des lieux sensibles – écoles, lieux publics, clubs de sport, et cetera.

Complémentairement à ce renforcement des contrôles, l'adaptation des vitesses fondée sur la hiérarchisation du réseau est l'une des mesures phares du plan adopté à la suite des États généraux de la sécurité routière. La mesure vise à apaiser les vitesses sur nos routes régionales en fonction de leur réalité et notamment de l'évolution de l'urbanisation. Elle doit aussi permettre de rendre plus cohérente la lisibilité des limitations et d'éviter autant que faire se peut des logiques de limitation de vitesse en accordéons rapprochés. Le processus de révision de ces limitations de vitesse a débuté sur les voiries régionales. Il est réalisé par le SPW MI et les zones de police.

Pour répondre à votre question sur le contrat d'objectifs de l'AWSR, celui-ci m'a été présenté en juin, mais la démission de la directrice générale de l'AWSR, début août, met actuellement en suspens sa finalisation, le temps qu'un nouveau directeur général entre en fonction. Le processus de recrutement d'un ou d'une nouvelle directrice devrait aboutir avant la fin de cette année.

J'ai par ailleurs mandaté l'AWSR afin de me proposer une refonte du décret instituant le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, qui date du 22 décembre 2010 et qui nécessite une forme de recadrage au niveau de la répartition des rôles et des missions.

Quant au partage des données issues du traitement par l'autorité judiciaire et policière. Je souscris pleinement à la recommandation de la Cour des comptes sur la nécessité de favoriser l'échange de données entre les services de police, les parquets, la Région et les instituts en charge de la sécurité routière. Sur la base de cette recommandation, je prépare un courrier à l'attention des autorités fédérales, mais aussi de l'autorité judiciaire. J'espère avoir plus de réponses cette fois-ci.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie le ministre pour les éléments de réponse et l'engagement pour le respect des limites de vitesse, avec un temps d'action visant à assurer leur contrôle et leur sanction.

Comme vous l'avez dit, il y a d'autres causes, mais la vitesse en est une majeure. Elle mérite une action politique déterminée. Vous avez également raison de pointer le processus de révision des limitations de vitesse. Il y a l'enjeu de la suppression d'éventuels accordéons inadéquats. Il y a aussi, à certains endroits, des vitesses manifestement trop élevées par rapport à l'urbanisation. J'espère que ce processus bat son plein et qu'il avance même plus vite qu'il n'est prévu.

À cet égard, notamment pour le réseau communal, mais aussi pour les voiries régionales, il reste toujours l'enjeu de la possibilité de partager l'information avec les élus communaux. Les bourgmestres et les collèges ont assez facilement accès à cette information. Cela vaut même pour le cadastre de la vitesse pratiqué qui avait été fait sous la précédente législature. Là-dessus, je ne vois pas clair sur...

(Réaction d'un intervenant)

Il est public, au temps pour moi, parce que je n'avais pas noté cette évolution. Par ailleurs, j'ai retenu vos explications sur le contrat d'objectifs. Chacun peut comprendre l'aléa qui a été rencontré. Pour ce qui concerne le Conseil supérieur, je ne sais pas exactement quel recadrage vous avez à l'esprit, mais ce sera l'occasion de débats futurs. En toute hypothèse, nous aurons l'opportunité bientôt, et au moment où elle sera disponible, d'aller plus loin dans ces différents éléments avec la Cour des comptes qui sera reçue dans cette Commission.

**Question orale
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'avenir des cellules d'éducation et de
prévention routière (CEP) »**

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'avenir des cellules d'éducation et de prévention routière (CEP) ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, je reviens vers vous concernant l'avenir des cellules d'éducation et de prévention routière, en particulier la cellule de la Province de Liège. Elle intervient depuis plusieurs années dans les écoles primaires et secondaires, afin de sensibiliser les jeunes à la sécurité routière, au vélo, aux comportements à risque et à la prévention des accidents. Son travail de terrain

est reconnu par les écoles, les communes et les zones de police.

Dans votre réponse du 30 juillet, vous indiquiez que la subvention 2026 de la cellule de Liège serait identique à celle de 2025, soit 172 100 euros et que le projet d'arrêté était soumis à l'Inspection des finances. Vous ajoutiez qu'une réflexion était en cours pour 2027, avec l'AWSR, les gouverneurs et les services concernés. Depuis, un courrier adressé au Gouverneur de Liège précise qu'à partir du 1^{er} janvier 2027, les montants actuellement dévolus aux associations et aux CEP seront transférés depuis les crédits de la Wallonie vers l'AWSR.

Celle-ci aurait pour mission de piloter en autonomie sa politique de formation et de sensibilisation, notamment via des marchés publics, tout en permettant éventuellement aux associations existantes de poursuivre leurs actions sous son autorité. La subvention 2026 de la CEP de Liège a-t-elle désormais été liquidée ? Pouvez-vous garantir que les activités programmées dans les écoles ne seront pas interrompues ? Pour 2027, quel cadre précis sera mis en place par l'AWSR ? Les CEP existantes seront-elles maintenues, agréées ou remises en concurrence ? Quel budget sera prévu ? Comment garantirez-vous la continuité du personnel, de l'expertise de terrain et des actions de prévention déjà engagées auprès des jeunes ?

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, tout d'abord, s'agissant de l'arrêté de subvention 2026 pour les cinq cellules d'éducation et de prévention organisées sous l'égide des gouverneurs de province, je vous informe que, cet été, j'ai reçu l'avis de l'Inspection des finances sans objection. Mon collègue en charge du Budget a très récemment remis son accord. J'ai signé il y a quelques jours cet arrêté. Pour rappel, il s'agit d'un soutien régional pour les cinq cellules à hauteur de 970 650 euros investis chaque année dans des actions de sécurité routière au contact des jeunes.

Sur le fond, la Wallonie doit renforcer le travail de prévention et de sensibilisation sur le terrain, notamment en milieu scolaire. Les associations et les CEP réalisent en effet de nombreuses actions un peu partout sur le territoire. Notre responsabilité est maintenant de mieux coordonner ces moyens qui sont – je n'en doute pas – bien utilisés, mais quelquefois trop dispersés. Il est de notre responsabilité de nous assurer que chaque euro consacré à la sécurité routière est utilisé de la façon la plus efficace.

Je souhaite que, si possible dès 2027, les moyens actuellement dévolus aux subventions, principalement orientés sur la sécurité routière, soient redirigés et

centralisés au sein de l'Agence wallonne pour la sécurité routière, afin d'assurer davantage de cohérence entre les actions menées par les différents et quelquefois nombreux organismes et associations subventionnés par la Région et actifs en matière de sécurité routière. Il s'agit d'actions de sensibilisation qui visent divers publics, mais particulièrement les plus jeunes.

Cette décision découle du constat qu'il est nécessaire de mieux coordonner et d'intensifier la sensibilisation à la sécurité routière dans l'enseignement. Il s'agit d'ailleurs d'une des recommandations des États généraux de la sécurité routière : « Coordonner l'offre de formation pour assurer un continuum pédagogique ». Cela fait partie intégrante du plan d'action issu des derniers États généraux de la sécurité routière et validé par le Gouvernement.

Cette évolution sera mise en œuvre de manière progressive et encadrée, afin de garantir la continuité des actions menées sur le terrain. Dans cette perspective, l'AWSR prépare dès à présent son programme d'actions pour 2027. L'objectif est clair : préserver la dynamique engagée au cours des années précédentes et assurer aux acteurs concernés un cadre stable, lisible et cohérent. Pour parvenir à cet objectif, l'AWSR ne pouvant elle-même octroyer des subventions à des acteurs associatifs, elle pourra s'équiper des véhicules juridiques légaux qu'elle souhaitera par passation de marché public ou convention de partenariat avec d'autres ASBL ou acteurs publics.

Cette décision illustre la volonté du Gouvernement de renforcer l'efficacité de l'action publique, de mieux coordonner les moyens existants, de privilégier des solutions utiles, évaluables et directement tournées vers la sécurité des citoyens. J'ai adressé un courrier aux cinq gouverneurs de province pour les en avertir, il y a quelques semaines déjà. J'entends que cette réorganisation des actions pour une plus grande cohérence de l'action publique s'organise avec une phase de transition, sans réduire les actions de terrain.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – La première partie de votre réponse me satisfait grandement, je vous en remercie. La deuxième, un peu moins, puisqu'elle génère différentes questions que je ne peux vous poser dans ma réplique. J'insisterai donc sur trois éléments. Moi, je connais particulièrement la Cellule d'éducation et de prévention routière de Liège, qui travaille et qui respecte les objectifs que vous avez mentionnés en début de réponse et qui a les mêmes ambitions que vous.

J'espère que cette réforme va permettre aux agents qui sont présents actuellement de continuer leur travail avec la même qualité, la même sécurité d'emploi et la

même vision des choses sur le long terme. Derrière ces agents qui sont importants, il y a des jeunes et des enfants qui bénéficiaient de ces cours et formations. Pour bien connaître des enfants qui y ont participé, je pense que cela arme véritablement les enfants et les jeunes pour devenir des citoyens responsables, et responsables sur la voie publique.

**Question orale
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la révision du décret du 1er avril 2004
relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la révision du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, le pôle Mobilité du CESE a rendu un avis d'initiative sur la révision annoncée du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité. Il est assez critique sur le fonctionnement des organes de consultation des bassins de mobilité. Quel avenir réservez-vous donc à ces 10 bassins de mobilité ? Allez-vous maintenir ce concept et, le cas échéant, dépasser le cadre des *business units* de l'OTW ? Quelle en serait, pour vous, la gouvernance idéale ? Quelle sera la place donnée aux communes ?

Le CESE soutient une approche davantage tournée vers la multimodalité et non plus centrée principalement sur le réseau LeTEC. Il demande notamment un avis formel des communes avant toute modification substantielle touchant leur territoire, une motivation en cas d'écart entre l'avis rendu et la décision finale, des délais suffisants, une meilleure représentation des modes actifs, des PMR, des usagers des transports publics, des travailleurs et, lorsque nécessaire, du transport de marchandises. Il insiste aussi sur la nécessité de simplifier les plans communaux de mobilité, de mieux articuler la mobilité locale et les outils régionaux et locaux d'aménagement du territoire.

Quels objectifs poursuivez-vous précisément dans cette réforme ? Comment garantirez-vous une vraie concertation locale et pas une simple information descendante ? Quelles suites donnerez-vous aux recommandations du CESE sur les communes, les usagers, les modes actifs, les bassins de mobilité et le suivi des plans ? Comment cette réforme permettra-t-elle concrètement d'accélérer le report modal ? Quel est

votre calendrier en la matière ? Cette réforme nécessitera-t-elle des budgets complémentaires ?

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 pense avoir été clair lors des débats sur la réforme du décret de 1989 relatif à l'OTW. Le décret de 2004 doit être revu pour établir une nouvelle gouvernance avec une approche multimodale et simplifiée. L'avis du CESE conforte pleinement mon analyse. Je l'avais d'ailleurs souligné en séance plénière.

La réforme du décret du 1^{er} avril 2004 s'inscrira donc pleinement dans les orientations de la Déclaration de politique régionale, qui vise une mobilité plus fluide, plus accessible, plus multimodale et davantage adaptée aux besoins des citoyens et des territoires.

L'objectif principal de cette révision est de redéfinir le cadre général de la gouvernance et de la stratégie de mobilité en Wallonie, afin de mieux répondre aux enjeux et besoins actuels.

La plupart des outils mentionnés dans l'actuel décret de 2004 doivent être remis à plat. Nous devons être plus efficaces, plus pragmatiques et plus en phase avec le cadre européen également. À ce stade, le travail préparatoire est en cours entre l'administration et mon cabinet. Les recommandations du CESE ainsi que les avis d'initiative d'autres instances viennent donc utilement nourrir le travail en cours.

J'entends, par ce nouveau décret, clarifier le rôle des communes, des instances supracommunales et de la Région d'une part, mais aussi d'appliquer l'adage « qui trop embrasse mal étreint ». Bref, il s'agira de simplifier les outils, ce qui doit concilier vision et pragmatisme.

Je présenterai dans les prochains mois le résultat de ce travail au Gouvernement. Les concertations formelles suivront et, bien sûr, in fine, nous en débattons au sein de ce Parlement.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Aujourd'hui, Monsieur le Ministre, vous confirmez des annonces en ce qui concerne la révision de ce décret sur la mobilité durable. Vous parlez d'efficacité, de pragmatisme, d'une clarification du rôle des communes, de simplification d'outils. Alors évidemment, pouvoir revoir le cadre de la mobilité durable, cela peut être couronné de bonnes intentions, et nous verrons évidemment ce qu'il y a derrière lorsque le texte sera mis sur la table.

Si l'objectif poursuivi par votre futur texte, c'est le report modal, il faut pouvoir discuter ensemble des questions qui viennent sur la table quand on parle de

report modal, que ce soit des horaires, des correspondances de trains, des cheminements à pied ou à vélo et de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. En cela, je voudrais vraiment insister sur une des recommandations émises par le CESE, à savoir que lorsqu'une modification substantielle touche une commune, celle-ci doit pouvoir rendre un avis formel dans un délai suffisant. Sans cela, la concertation risque en réalité de se limiter à présenter localement des choix qui sont déjà arrêtés, ce qui serait vraiment une occasion manquée.

(Mme Hanus, Vice-Présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

**Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le succès relatif de la Journée sans
voiture »**

**Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le bilan de la Semaine de la mobilité »**

**Question orale
de M. Maxime Daye
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'opération « Dimanche sans voiture » »**

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

- M. Crampont, sur « le succès relatif de la Journée sans voiture » ;
- Mme Fafchamps, sur « le bilan de la Semaine de la mobilité » ;
- M. Daye, sur « l'opération « Dimanche sans voiture » ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, dans le cadre de la Semaine de la mobilité, plus d'une vingtaine de communes wallonnes ont participé cette année à une journée sans voiture. Reconnaissons qu'il s'agit d'un succès mitigé puisque 261 communes auraient pu y participer.

Au-delà de la promotion de la marche et du vélo, ces expériences permettent également d'interroger la place accordée à la voiture dans l'espace public et de tester temporairement de nouveaux usages des rues et des places – eu égard au prix du diesel, vous avouerez que ce n'est pas un luxe.

Quel accompagnement la Wallonie met-elle à disposition des pouvoirs locaux souhaitant organiser ce type d'initiative, notamment les communes disposant de moyens humains et financiers plus limités ? Une évaluation de cette première édition à plus grande échelle est-elle prévue, notamment concernant la participation des citoyens, l'acceptabilité de ces dispositifs et leur capacité à faire évoluer durablement certaines pratiques de mobilité ou d'aménagement de l'espace public ? Souhaitez-vous amplifier cette dynamique lors des prochaines éditions et encourager ainsi davantage de communes wallonnes à y participer ?

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, du 16 au 22 septembre s'est tenue la Semaine de la mobilité, qui est organisée chaque année depuis 2002 afin de sensibiliser les citoyens aux enjeux de mobilité durable et d'encourager l'utilisation des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

Cette édition mettait à l'honneur et à proposer notamment une première Journée sans voiture à l'échelle wallonne, à laquelle ont participé plus d'une vingtaine de communes. Il y a également eu un challenge piétons et vélos, qui visait à comptabiliser collectivement 150 000 kilomètres parcourus à pied ou à vélo durant toute la semaine.

Ces initiatives constituent une occasion de sensibiliser les citoyens et d'expérimenter d'autres habitudes de déplacement. Il importe toutefois de pouvoir mesurer leur portée au-delà de cette semaine de sensibilisation.

Dès lors, Monsieur le Ministre, quel bilan tirez-vous de l'édition 2026 de la Semaine de la mobilité, notamment en termes de participation des citoyens, des communes, des écoles, des entreprises et des associations ? Disposez-vous d'éléments permettant de mesurer les retombées de ces initiatives sur les habitudes de déplacement des citoyens, au-delà de la seule durée de la Semaine de la mobilité ? Une évaluation est-elle prévue afin de déterminer si ces actions de sensibilisation entraînent dans la durée une évolution des pratiques en faveur de la marche, du vélo, des transports en commun ou du covoiturage ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. Daye pour poser sa question.

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, depuis plusieurs années, l'opération Dimanche sans voiture prend place en Flandre et à Bruxelles. L'objectif de cette action est de laisser sa voiture à la maison et de privilégier la mobilité douce. Des enjeux qui font écho à la DPR wallonne qui prévoit d'encourager la mobilité active. Il était donc, assez naturel, de permettre à nos villes et communes de prendre part à l'initiative.

Pour cette première wallonne, 22 communes ont répondu présent. La plupart d'entre elles calquent ce rendez-vous sur le calendrier bruxellois tandis que certaines profitent de la latitude laissée pour l'organiser à une date qui leur convient davantage. Des actions seront alors organisées pour sensibiliser la population aux bienfaits de la mobilité active.

Quel bilan tirez-vous de cette première opération Dimanche sans voiture en Wallonie ? Entendez-vous réitérer l'expérience ? Ces opérations permettent-elles d'observer des changements concrets dans les habitudes de déplacement des citoyens ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Messieurs les Députés, je vous remercie pour vos différentes questions. Ans, Ath, Bassenge, Comines-Warнетon, Hannut, Jalhay, Morlanwelz, Saint-Ode, Sambreville, Spa, Stavelot, Tenneville, Waremme, Éghezée, Ramillies, Wavre, Montigny-le-Tilleul, Visé, Aiseau-Presles, Hamois, Hastière et Colfontaine sont les communes qui ont participé activement à la Journée sans voiture organisée à l'occasion de la Semaine de la mobilité 2026 et pour la première fois, la Région avait lancé un appel sur le sujet.

Le thème de cette année était la marche à pied. Il y a eu une adhésion d'ampleur, puisque au-delà des 22 communes citées, 60 autres communes, 45 associations, 17 écoles et 50 entreprises ont été à l'initiative de différents projets aux quatre coins de la Wallonie. Je les en remercie.

Le Challenge piétons et vélos a également mobilisé de nombreux participants avec 148 structures participantes dont 39 écoles et un total de 163 206 kilomètres parcourus à pied ou à vélo. La barre des 150 000 kilomètres parcourus a donc été dépassée.

Ces résultats témoignent d'un réel intérêt pour une mobilité plus durable, transformée au cœur de nos quartiers et villages.

La Journée sans voiture constitue l'une des nouveautés de la Semaine de la mobilité en Wallonie 2026. Si certaines communes organisaient déjà auparavant des initiatives de ce type, cette édition marque la première organisation coordonnée à l'échelle

wallonne. J'ai volontairement privilégié une formule souple. Chaque commune pouvait adapter le périmètre, la durée et les modalités de l'opération à son contexte local. Au final, 22 communes ont participé à l'opération. Ce fut un succès de participation. J'entends encourager bien sûr d'autres communes à rejoindre le mouvement pour l'édition 2027.

L'évaluation des 22 communes participantes en 2026 devra nous aider à améliorer les conseils d'organisation et les outils de promotion. J'ai demandé au SPW MI de réaliser au plus vite une évaluation spécifique avec les 22 communes partenaires que je remercie.

Monsieur Crampont, la Wallonie a accompagné les communes en mettant à leur disposition des conseils pratiques, des informations réglementaires et des supports de communication. Des bâches permettant de matérialiser l'événement dans les communes et des objets promotionnels ont complété ce dispositif.

La Journée sans voiture vise avant tout à permettre aux citoyens d'expérimenter un autre usage de l'espace public, en favorisant notamment la marche, le vélo et la convivialité.

Monsieur Daye, comme chaque année, le bilan global de la Semaine de la mobilité portera sur la participation, les retours des acteurs impliqués et les pistes d'amélioration pour les prochaines éditions, afin de renforcer l'impact des actions auprès des citoyens. Je vous ai cité quelques éléments chiffrés avec quelques chiffres particuliers.

La seule Semaine de la mobilité ne permet pas de démontrer une modification des habitudes de déplacement. Une évaluation des habitudes de déplacement supposerait de disposer de données précises sur les comportements des personnes concernées avant l'action de sensibilisation, puis de les mesurer à nouveau après l'événement afin d'en comparer l'évolution. L'essentiel, c'est d'enfoncer le clou.

Madame Fafchamps, la Wallonie dispose bien d'outils permettant de suivre certaines tendances en matière de mobilité, notamment au travers du Tableau de bord de la mobilité, développé par le SPW MI en collaboration avec l'IWEPS. Nouveauté, cela fait maintenant deux années qu'il est doté d'une méthodologie stable, ce qui n'était pas le cas auparavant. Celui-ci suit l'évolution d'indicateurs tels que la part modale de la voiture, les déplacements domicile-travail, la demande de transport ou encore le taux d'occupation des véhicules, afin d'évaluer les progrès réalisés par rapport aux objectifs de la vision FAST 2030.

Ces indicateurs retracent donc des évolutions à l'échelle de la Wallonie et sur le long terme, sans pouvoir attribuer directement un changement de

comportement à une édition particulière de la Semaine de la mobilité.

C'est une convergence d'efforts, mais la Semaine de la mobilité permet que l'enjeu des déplacements et l'importance de faire des choix intelligents en matière de mobilité soient mis en évidence à l'occasion de ces quelques jours-là, et permet aux uns et aux autres de découvrir d'autres formes de mobilité que le « tout à la voiture ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour tous ces éléments de réponse. Il est effectivement essentiel que de plus en plus de communes puissent participer à cette Journée sans voiture. Je suis certain que l'un des premiers freins pour les communes, c'est l'aspect financier, mais que si vous pouviez dégager un peu de moyens pour les inciter à participer à cette journée, il y en aurait plus qui participeraient. Ce serait véritablement une bonne chose.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Fafchamps.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour tout cela. Vous avez énumérés les communes assez vite, mais il me semble que j'ai entendu qu'il y en avait neuf en province de Liège : 9 sur 22, ce n'est pas si mal pour la Journée sans voiture.

Ce n'est pas parce que les communes ne rentrent pas dans la dynamique de la Journée sans voiture qu'ils ne font rien d'autre durant la Semaine de la mobilité. J'ai regardé sur les réseaux tout ce que les communes autour de chez moi faisaient : il y avait beaucoup de choses créatives et incitatives pour sensibiliser à une mobilité différente. Cette Semaine de la mobilité est particulièrement utile.

Comme vous l'avez dit, on ne sait pas vraiment mesurer l'impact concret de cette semaine sur les résultats effectifs, mais je suis convaincue que cela ne peut faire que du bien. Je ne connaissais pas ce Tableau de bord de la mobilité sur le site du SPW MI ; je vais dès cet après-midi aller y jeter un œil. Vous risquez peut-être d'avoir des questions complémentaires suite à cela.

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

M. Maxime Daye (MR). – Merci, Monsieur le Ministre pour cette réponse. C'était clair, net, précis et convivial.

J'axerai juste sur l'aspect des outils de promotion, parce que c'est vrai que cette Semaine de la mobilité est intéressante. Comme l'a dit ma collègue Fafchamps, beaucoup d'initiatives ont été prises. À Braine-le-

Comte, il y a eu toute une série de petits défis qui ont été faits et qui ont été super suivis par toute une série de personnes qui ont abandonné la voiture pour prendre le train, le bus, le vélo ou leurs pieds.

Pour moi, la promotion reste évidemment importante, sans devoir sans cesse quémander de l'argent pour les villes et communes.

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

**Question orale
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la prévention et la lutte contre les faits de
violence et de harcèlement dans les bus »**

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 « la prévention et la lutte contre les faits de violence et de harcèlement dans les bus ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, dans la région de Verviers, des faits de violence et de harcèlement dans les bus rappellent une réalité préoccupante. Pour certains jeunes, le trajet scolaire peut devenir un moment d'insécurité : coups, intimidations, humiliations, absence de réaction des autres voyageurs, difficultés à alerter rapidement le conducteur ou les secours. Ces situations ne peuvent pas être traitées comme de simples incidents isolés, à Verviers ou ailleurs. Elles posent la question de la prévention, du signalement et de la gestion des violences à bord des véhicules du TEC, en particulier sur les lignes fréquentées par des mineurs.

Le TEC rappelle que, en cas d'incident, les voyageurs peuvent avertir le chauffeur, qui peut contacter lui-même un dispatching accessible 24 heures sur 24 ou appeler directement le 101 ou le 112 en cas de danger immédiat. Les images de vidéosurveillance doivent également être transmises à la police après dépôt de plainte.

J'en viens à mes questions, qui sont assez concrètes et qui ne coûtent pas d'argent. Quelles procédures existent aujourd'hui pour signaler rapidement une agression de harcèlement, une situation dangereuse à bord ? Les chauffeurs sont-ils formés à réagir face à ces faits, notamment lorsqu'ils concernent des mineurs ? Le texte dispose-t-il d'un état des lieux par ligne sur les

faits de violence et de harcèlement signalés ? Enfin, envisagez-vous un plan spécifique pour sécuriser les trajets les plus sensibles, renforcer la formation des jeunes voyageurs et améliorer la réaction en cas d'incident ?

Je sais que vous n'êtes pas responsable de ces faits – je le mentionne pour vous faire gagner quelques secondes lors de votre réponse –, mais je pense que, sur le court, le moyen et le long termes, il faudra absolument mettre en place une politique parce qu'une personne harcelée, c'est toujours une personne de trop.

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 sécurité dans les transports publics constitue une priorité du Gouvernement. Cette ambition se traduit notamment dans le contrat de service public révisé, qui renforce les actions de prévention et de sensibilisation, ainsi que la coopération avec les services de police et les autorités judiciaires dans le chef de l'OTW.

Dans le précédent CSP, la lutte contre le harcèlement était reprise au sein de l'article 21 consacré à la responsabilité sociale et sociétale de l'auteur. Le CSP révisé a considérablement accru les obligations de l'OTW en développant un dispositif spécifique pour la lutte contre le harcèlement, les violences et discriminations, et le sexisme. C'est l'article 47 du CSP révisé. Ce dispositif s'articule autour de trois niveaux d'actions de l'OTW :

- mesurer et évaluer ;
- informer et sensibiliser sur son réseau ;
- agir concrètement, notamment par la formation des agents, des équipements et des sites plus sécurisés, notamment par le déploiement de moyens de surveillance par caméra ou encore un éclairage adapté.

Deux agressions récentes, l'une à la BU de Liège-Verviers, l'autre à La Louvière, rappellent malheureusement que les violences et les incivilités à l'égard également du personnel ou des voyageurs demeurent une réalité dans l'espace public que constituent les transports publics. Je condamne avec la plus grande fermeté ce type de comportement qui est totalement inacceptable. Chacun doit pouvoir exercer son métier ou emprunter les transports publics en toute sécurité. Je rappelle que l'OTW se constitue désormais partie civile dans ce genre d'incident.

Sur le terrain, l'OTW m'indique qu'il dispose déjà de plusieurs dispositifs de sécurité. Les conducteurs peuvent alerter discrètement le dispatching grâce à une pédale de détresse, tandis que la plupart des bus sont équipés de caméras permettant, le cas échéant, d'appuyer des enquêtes judiciaires. Les conducteurs et

les agents de contrôle bénéficient également de formations à la gestion des agressions, des conflits et sont complétées régulièrement par des modules d'e-learning.

En matière de prévention, l'OTW souhaite souligner la campagne « Ca roule dans le bus », destinée en particulier aux jeunes de 11 à 14 ans, qui vise à promouvoir le respect, les comportements appropriés et les règles de sécurité dans les transports publics. Depuis son lancement, plusieurs dizaines d'animations ont déjà été organisées dans les écoles et le programme continuera à se déployer sur l'ensemble du territoire wallon.

Il convient également de noter que l'OTW est aujourd'hui membre de l'ASBL « Commission contre les agressions dans les fonctions publiques ». De nombreux acteurs publics sont membres de cette ASBL, notamment la STIB et De Lijn, dont l'action porte sur le partage des connaissances, le signalement, les recommandations et les partages plus généraux d'expériences. L'OTW travaille également étroitement avec les zones de police, les parquets – j'ai eu l'occasion à plusieurs reprises d'avoir des échanges avec divers procureurs du Roi sur le sujet – et les autres opérateurs de transport.

Des opérations de contrôle renforcé sont régulièrement organisées et peuvent être complétées, lorsque la situation l'exige, par une présence policière ciblée sur les lignes ou aux périodes les plus sensibles. La mise en œuvre progressive des nouveaux engagements repris dans le CSP révisé sera monitorée dans le cadre des évaluations annuelles de l'entreprise.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, vous venez de nous citer tout un catalogue de choses mises en place, ce qui est positif. Malgré tout cela, on se rend compte – vous l'avez abordé – qu'une violence, une agressivité règne sur l'ensemble du domaine public, et également dans les transports en commun. Pour vous et pour moi, c'est inacceptable.

Il y a un travail à faire en interne, et je pense qu'il est fait, par rapport aux membres du personnel. Un travail doit aussi être fait par rapport aux voyageurs. De plus, vous avez cité un ensemble de partenariats. L'école pourrait être partenaire. Ce dont j'ai parlé aujourd'hui s'est passé à Verviers, sur le trajet entre le domicile et l'école. Puis-je vous demander de voir s'il n'y a pas une possibilité de travailler également avec les établissements scolaires pour tenter de faire régner le respect et la non-violence, tant à l'école que sur le trajet de l'école, les espaces publics et les transports en commun ?

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le développement du covoiturage en
Wallonie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le développement du covoiturage en Wallonie ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, de manière complémentaire avec les transports en commun, mais aussi avec les modes actifs, comme la marche et le vélo, le covoiturage peut être une solution intéressante pour nos déplacements dans une série d'hypothèses. Cet été a montré combien des mesures d'adaptation au changement climatique étaient absolument nécessaires et urgentes. Il reste également le chantier de l'atténuation, la lutte contre le changement climatique, et le secteur de la mobilité fait partie des secteurs sur lesquels il faut beaucoup travailler pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Le plan FAST 2030 prévoit un objectif de 1,8 personne par voiture en 2030. En 2017, c'était 1,3. À l'occasion de la Semaine de la mobilité, l'ASBL Mpact, qui organise les services Cambio pour les voitures partagées, a voulu remettre l'enjeu au centre de l'attention.

D'après *L'Avenir*, qui cite l'ASBL Mpact, « 82,8 % des travailleurs wallons sont seuls dans leur voiture pour se rendre au travail ». Des mesures peuvent certainement être prises au sein des entreprises, des administrations ou des associations dans lesquelles les citoyens travaillent. Au sein des zonings d'activités, certaines initiatives existent déjà et sont organisées notamment par Mpact ou par toute une série d'autres organisations.

Des mesures ont permis le développement du covoiturage depuis plusieurs années, le développement de parkings de covoiturage le long des routes et autoroutes, le soutien à l'ASBL Mpact, l'aide au développement de projets pilotes en matière de mobilité partagée, et cetera.

Lors de la commission du 19 mai dernier, un collègue vous a demandé de faire le point sur l'étude globale sur le développement de la pratique du covoiturage en Wallonie, qui était en cours au printemps de cette année au sein du SPW. Vous lui avez répondu : « j'ai validé, il y a peu, un marché d'études pour le développement du covoiturage en Wallonie. Celui-ci vient de débiter et les premiers résultats sont attendus

pour septembre de cette année. » Comme nous sommes le 29 septembre, je viens aux nouvelles par rapport à cette annonce.

Monsieur le Ministre, avez-vous reçu le rapport final ou, le cas échéant, un rapport intermédiaire ? Quels en sont les résultats ?

Des mesures complémentaires sont-elles prévues pour porter davantage le soutien au covoiturage en Wallonie ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, effectivement, dans le cadre du soutien au covoiturage, le SPW MI a attribué un marché d'études visant à dresser un état des lieux complet de la situation et à identifier les leviers les plus efficaces pour accélérer le déploiement. Cette étude est organisée en quatre phases, qui portent notamment sur les pratiques actuelles, la gouvernance, les plateformes numériques, les parkings de covoiturage, les voies réservées ainsi que les lignes de covoiturage. Elle doit également déboucher sur un plan d'action et une cartographie des liaisons présentant le plus fort potentiel.

Les premiers constats mettent en évidence une situation contrastée. D'une part, le covoiturage présente un potentiel important pour notre Région, compte tenu du niveau élevé de motorisation, de la faible densité de certaines zones en termes d'habitat et de l'importance des déplacements domicile-travail. D'autre part, la pratique est en recul depuis plusieurs années. Selon les données analysées dans le cadre de l'étude, la part modale de covoiturage – on ne parle pas du nombre moyen par véhicule – pour les déplacements domicile-travail serait passée de 5,2 % en 2005 à 2,3 % aujourd'hui.

La pandémie de covid-19 et le développement du télétravail sont certainement des facteurs qui ont impacté en profondeur la pratique du covoiturage. La hausse des prix des carburants est toutefois une opportunité pour relancer une pratique qui offre de nombreux avantages économiques, environnementaux, de mobilité et, j'ajouterais, de convivialité.

Le travail est en cours de finalisation, et sans attendre ses conclusions, le Gouvernement poursuit le développement d'un réseau structurant de parkings de covoiturage sur l'ensemble du territoire. Une vingtaine de nouveaux sites sont programmés, certains étant déjà quasiment opérationnels, d'autres encore en chantier ou en phase d'étude.

Mon objectif est donc bien clair, Monsieur le Député : disposer d'une stratégie cohérente, fondée sur des données objectives et orientée vers des résultats

mesurables afin de faire du covoiturage une véritable offre complémentaire à celle du transport public, qu'il s'agisse bien sûr des bus ou des trains.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je prends acte des réponses intermédiaires du ministre. Je ne connaissais pas les chiffres d'évolution, mais on pouvait effectivement pressentir, comme c'est le cas dans les transports en commun, que le covid en particulier, et le télétravail, qui s'est développé dans sa prolongation, ont évidemment eu un effet majeur sur la fréquentation.

Il reste que le potentiel est important, je partage votre point de vue. Nous reviendrons une fois que l'étude aura permis au Gouvernement de tirer ses conclusions.

Enfin, pour ce qui concerne les parkings – mais je sors un peu du sujet –, j'imagine bien que vos services sont également attentifs à éviter toute imperméabilisation, alors que nous sommes au XXI^e siècle et que nous cherchons en même temps à nous adapter au changement climatique.

Question orale

de Mme Sophie Fafchamps

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'avenir des bus à haut niveau de service
(BHNS) à Liège »**

Question orale

de Mme Diana Nikolic

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le réaménagement du quai des Ardennes »**

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 Fafchamps, sur « l'avenir des bus à haut niveau de service (BHNS) à Liège » ;
- Mme Nikolic, sur « le réaménagement du quai des Ardennes ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, les BHNS, que nous appelons désormais « *busways* », à Liège, et le déploiement des quatre lignes constituent un enjeu majeur pour la mobilité dans la métropole liégeoise. Après la mise en service de la B2 en 2025, les lignes B1, B3 et B4

doivent venir compléter cette ossature structurante et offrir une alternative plus rapide, régulière et capacitaire à la voiture, en complément du tram et des futures lignes CONNECT vers Seraing et Herstal. La mise en service des trois nouvelles lignes est annoncée à l'horizon 2030, tandis que les travaux doivent se poursuivre jusqu'en 2032.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous préciser le calendrier détaillé des différentes étapes devant permettre la mise en service des lignes B1, B3 et B4 à l'horizon 2030, notamment en ce qui concerne les études, les procédures urbanistiques, le début des travaux et les phases de test ? Cette échéance de 2030 est-elle aujourd'hui pleinement confirmée ? Comment expliquez-vous que les travaux doivent se poursuivre jusqu'en 2032, alors que les *busways* doivent être opérationnels à partir de 2030 ? Quels aménagements ou travaux resteront à réaliser après la mise en service des lignes et dans quels secteurs ?

Quelles mesures sont prévues pour garantir la coordination des chantiers et le respect des délais et des budgets, afin d'éviter une répétition des difficultés rencontrées lors du chantier du tram, tout en permettant que ces quatre lignes structurantes forment effectivement, avec le tram et les lignes CONNECT, un réseau cohérent à l'échelle de la métropole liégeoise ?

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

Mme Diana Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, le quai des Ardennes est un axe important pour la mobilité liégeoise, et une des dernières autoroutes urbaines à Liège, sur près de 1,5 kilomètre. Sur la moitié de cet axe, on est vraiment sur un profil de deux fois deux bandes sans aucun passage pour piétons, alors même qu'il y a de nombreux arrêts de bus. Ce dossier a une longue histoire, puisqu'il figurait déjà au plan Infra – qui depuis, a été rebaptisé PIMPT – dès 2019, avec une enveloppe, à l'époque déjà, de 12,4 millions d'euros, qui a été confirmée à plusieurs reprises.

Je ne vais pas vous refaire toute l'histoire – vous la connaissez –, mais il faut juste savoir que les travaux devaient être achevés en 2024. Je crois qu'on peut dire que l'objectif n'a pas été respecté. Entre-temps, le projet a été modifié pour intégrer le passage du futur *busway* – j'imagine que c'est pour cela que la question est jointe à celle de Mme Fafchamps.

En janvier 2025, vous m'annonciez que les travaux de marché pouvaient débuter fin 2027. En fait, tout ce qu'on a vu sur cet axe – en tout cas, sur une partie de cet axe : du pont de Fétinne aux Grosses battes –, c'est un réaménagement provisoire, en 2020.

On est presque en octobre 2026 et le provisoire est toujours là. C'était votre prédécesseur, le ministre Philippe Henry, Ecolo, qui l'avait fait dans le cadre du plan de mobilité de déconfinement – oui, en

octobre 2020, on sortait du premier confinement. Les avis des Liégeois, des riverains et des usagers par rapport à cet aménagement – provisoire, je le répète, puisqu'un réaménagement structurel doit intervenir – sont très contrastés. Toutes les questions et les inquiétudes qui ont mené à la décision de revoir en profondeur cet aménagement se posent toujours avec la même acuité.

Pouvez-vous faire le point sur le dossier du réaménagement du quai des Ardennes ? Le calendrier que vous avez annoncé en janvier 2025 – à savoir un permis pour la fin 2026 et un marché pour la fin 2027 – est-il toujours d'actualité ? Sinon, quel est le nouveau calendrier prévisionnel ? Quand les travaux pourront-ils commencer, et surtout, quand pourront-ils se terminer ?

L'enveloppe de 12,4 millions d'euros, qui date de 2019, a-t-elle été réévaluée à la lumière de l'évolution des coûts de construction, mais aussi de l'intégration du *busway* ? Comment s'organise la concertation avec l'ensemble des parties prenantes ?

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, Mesdames les Députées liégeoises, pour vos questions. Le Gouvernement, dans sa DPR, s'est engagé à renforcer l'offre de transport en commun et sa qualité, notamment vers les pôles d'emploi, ainsi qu'en soirée et le week-end.

L'attractivité des transports en commun repose notamment sur une bonne interconnexion entre les différents modes de déplacement. À cet égard, le futur réseau *busway* constitue l'un des projets structurants pour la métropole liégeoise, prévu par le contrat de service public révisé suivi par l'Opérateur de transport de Wallonie. À ce titre, je l'ai donc sollicité pour répondre à vos questions.

Le projet des quatre *busways* à Liège est un investissement conséquent – 150 millions d'euros – inscrit dans le CSP révisé, visant à :

- offrir une alternative performante à la voiture ;
- renforcer les complémentarités avec le tram et le rail ;
- mieux connecter les principaux pôles d'activité de l'agglomération liégeoise.

Madame Nikolic, vous m'interrogez sur la concertation avec les acteurs locaux. Sachez qu'aujourd'hui, les projets structurants de mobilité collective s'appuient sur une gouvernance claire. Elle découle encore une fois du CSP révisé, mais également du décret de 1989 relatif au transport de personnes, qui, lui aussi, a été revu récemment par votre Parlement.

Concrètement :

- le Gouvernement fixe ses priorités et s'assure que la disponibilité des financements y est – en l'occurrence, la trajectoire des 150 millions d'euros est bien inscrite, et de façon ferme, dans le CSP ;
- l'AOT conseille le Gouvernement et facilite la concertation des gestionnaires de voiries, qu'ils soient communaux ou régionaux ;
- l'OTW assure le pilotage du projet concrètement et l'exploitation des infrastructures ;
- les gestionnaires de voiries concernées – le SPW, la SOFICO et les villes et communes – participent à la construction du projet, notamment pour le choix des tracés, leur intégration dans l'espace public, la prise en compte des contraintes locales ou encore le phasage et la coordination des travaux.

Dans ce cadre, des comités techniques et des comités de pilotage sont mis en place. Ils réunissent l'ensemble des parties prenantes au niveau administratif, technique et décisionnel. Les différents comités techniques sont chargés de l'instruction et de la préparation des dossiers, tandis que les comités de pilotage valident les orientations stratégiques, les choix proposés et les principales avancées du projet.

S'agissant globalement du calendrier – et je me tourne ici vers Mme Fafchamps –, l'OTW m'indique travailler à la finalisation des dossiers en vue du dépôt des demandes de permis d'urbanisme restantes. Elles devront être déposées au plus tard pour la fin du premier trimestre 2027.

J'ai été clair lors du dernier comité de pilotage : je serai extrêmement attentif au respect de cette échéance. Je l'ai rappelé d'ailleurs à l'ensemble des parties prenantes lors de cette fameuse réunion du comité de pilotage élargi, qui s'est tenue à Liège le 18 septembre dernier.

Pour rappel, le permis pour la traversée de Fléron sur la ligne B4 a, lui, déjà été octroyé. Celui relatif au secteur nord de la ligne B1, soit du CHC MontLégia à Fontainebleau, est en cours d'instruction auprès des services du fonctionnaire délégué. La ligne B2 est quant à elle en exploitation depuis septembre 2025.

Vu l'importance des lignes de *busway* pour finaliser la réorganisation du réseau de transport en commun liégeois, l'objectif d'une mise en service à l'horizon 2030 demeure bien sûr la cible opérationnelle poursuivie par l'OTW. Le calendrier détaillé des marchés, des travaux et des phases de mise en service sera consolidé par l'OTW au fur et à mesure de l'avancement du projet, notamment de la délivrance des permis d'urbanisme.

Il est toutefois illusoire de croire que l'ensemble des travaux pourra être totalement réalisé d'ici la fin de

l'année 2030. C'est pourquoi l'échéance finale de l'ensemble des travaux a été fixée à 2032. En effet, il faut distinguer la mise en place des lignes de *busway* de l'ensemble des travaux, d'où la différence entre 2030 et 2032. À certains endroits, il y aura donc des mesures provisoires de mobilité – Madame Nikolic, j'espère qu'ils ne dureront pas aussi longtemps que ceux que vous avez visés – qui prendront la forme de ce que l'on appelle aujourd'hui un urbanisme tactique, ce qui permettra aussi d'approcher les performances attendues en termes de vitesse des véhicules.

À ce stade, vu la phase des permis et des accords communaux qu'il reste à franchir, l'OTW m'indique ne pas être en mesure de déterminer précisément les travaux qui resteront à réaliser entre 2030 et 2032. Il va toutefois de soi que l'expérience du tram doit permettre de mieux anticiper les chantiers ; c'est ce que l'ensemble des bourgmestres m'ont indiqué.

À ce propos, lors du comité de pilotage du 18 septembre dernier, j'ai rappelé les principes suivants :

- les chantiers seront phasés par tronçons afin d'en limiter autant que possible les nuisances et la durée des marchés publics devra être la plus compacte possible ;
- l'accessibilité du centre-ville et des principaux pôles d'activité constituera une priorité ;
- les habitants, les commerçants et les acteurs locaux devront disposer d'une information claire et suffisamment anticipée ;
- le calendrier et le phasage des travaux devront être concertés et coordonnés avec les gestionnaires de voiries concernés et les impétrants ;
- les autorités communales devront prendre attitude dans les prochaines semaines pour chaque choix technique afin que les demandes de permis puissent être introduites fin mars 2027 au plus tard ;
- l'OTW devra s'assurer du respect des délais annoncés en prévoyant, dans le respect du cadre juridique, des mécanismes incitatifs liés au respect, voire à l'anticipation, des délais de chantier par les entreprises.

Madame Nikolic, j'en viens à votre question plus factuelle, mais c'est important de rappeler l'ensemble du projet, puisque le quai des Ardennes que vous visez est concerné par plusieurs de ces tracés des lignes, en l'occurrence particulièrement le secteur de la ligne B1 Ans-Chênée, Quai des Ardennes. L'OTW me confirme que les moyens initialement prévus pour ce réaménagement ont bien été intégrés au projet de *busway*. Je ne sais pas vous dire si l'enveloppe budgétaire a ou va évoluer par rapport à ce qui était annoncé, mais elle est dans les 150 que j'ai énoncés.

Depuis cette intégration, le suivi budgétaire du quai des Ardennes s'inscrit dans l'enveloppe globale du

programme. L'OTW m'indique que, à ce stade, les échanges continuent au sein du comité de pilotage, mais qu'aucun arbitrage définitif n'a encore été arrêté quant au montant et aux choix techniques pour ce tronçon.

Je rappelle à ce propos que l'OTW doit conduire le projet dans le respect de l'enveloppe budgétaire globale, tout en disposant de la souplesse nécessaire pour adapter les montants alloués par tronçons en fonction des choix d'aménagement retenus par l'OTW en concertation avec les autorités communales. Comme je l'ai déjà mentionné, ces choix sont arrêtés au terme d'un processus de concertation et de coconstruction associant les pouvoirs locaux et les services régionaux concernés.

Comme vous l'avez indiqué, le réaménagement du quai des Ardennes ne répond pas uniquement à un objectif d'amélioration de la performance de la vitesse des transports en commun. Il vise également à renforcer la sécurité de l'ensemble des usagers, en particulier celle des piétons et des cyclistes, et à mieux intégrer les différents modes de déplacement dans l'espace public.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour cette longue réponse. C'est parfait, on adore quand on a des réponses bien précises comme celle-ci.

J'ai noté que le budget était bien inscrit dans le nouveau contrat de service public de façon ferme, 150 millions d'euros pour les différents *busways*. Maintenant, il n'y a plus qu'à concrétiser. Vous avez été bien clairs sur le fait que les permis d'urbanisme devraient tous être déposés pour mars 2027. Cela va donc bouger prochainement.

Maintenant, et j'appuie ce que vous avez dit, ce qui sera déterminant, c'est le phasage des différents chantiers. C'est crucial. On ne peut pas revivre des travaux comme ceux du tram de Liège sur les différentes lignes de *busways*. Il en va de la survie des commerces et du bien vivre des riverains.

Vous m'avez plutôt rassurée à ce sujet, mais vous savez que je suivrai cela de très près. Les *busways* sont cruciaux pour la mobilité liégeoise. On y croit énormément, mais la durée des travaux devra être bien réalisée et donc surveillée par nous, parlementaires, notamment.

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

Mme Diana Nikolic (MR). – Merci Monsieur le Ministre, pour tous les éléments de réponse et d'information sur les *busways* et sur leur intérêt pour la mobilité liégeoise. Vous m'avez convaincue, si besoin en était, mais sur le quai des Ardennes, par contre, je vous avoue que j'ai peur d'y voir encore moins clair qu'avant de poser ma question. Pour le quai des Ardennes, 12,4 millions d'euros étaient prévus en 2019

sur son ensemble. Une partie du quai des Ardennes connaît un aménagement provisoire depuis six ans et qui ne fait pas partie du tracé du futur *busway*, de la future ligne Ans-Chênée. Quid de cet aménagement provisoire ? Ce provisoire deviendra-t-il définitif ? Ce n'est évidemment pas ce que je souhaite parce que c'est un aménagement provisoire. Mais si les 12,4 millions d'euros ont été intégrés au *busway* et que cette partie n'est pas incluse, je n'ai pas la réponse à ma question et j'y reviendrai.

Par contre, sur la deuxième partie du quai des Ardennes, là je vous ai entendu et cela me rassure. Il ne s'agit pas que du *busway* ; il y a d'autres usagers et on est là sur un tronçon parmi les plus accidentogènes au niveau liégeois. Vous avez parlé d'urbanisme tactique. Là aussi, j'y reviendrai parce que je crois que ce n'est pas une question de tactique ou de stratégie ; c'est une question de sécurité routière d'apporter des aménagements avant 2030, 2032 ou au-delà, pour sécuriser les cheminements piétons, vélos et même automobiles sur cette partie.

Monsieur le Ministre, je ne vous jette pas la pierre parce que les questions ont été jointes, mais malheureusement, sur le quai des Ardennes, il faudra que j'y revienne, peut-être avec des questions beaucoup plus précises en questions écrites.

**Question orale
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'impact de la hausse du prix des
carburants sur la trajectoire budgétaire du
réseau LeTEC »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la hausse du prix des carburants sur la trajectoire budgétaire du réseau LeTEC ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, la hausse du prix des carburants pèse directement sur de nombreux secteurs, en particulier ceux dont l'activité dépend encore fortement du diesel. Le groupe LeTEC est évidemment particulièrement concerné, compte tenu de l'importance de sa flotte de bus thermiques dans l'exploitation quotidienne du réseau. Dans un contexte déjà marqué par des économies demandées à l'OTW, par une trajectoire budgétaire contrainte et par l'objectif d'augmentation du taux de couverture entre recettes propres et dépenses, cette évolution mérite clairement d'être objectivée.

Je vous avais déjà interrogé sur le sujet en mars 2026, et vous nous faisiez l'état à l'époque d'un dispositif SWAP qui permet d'obtenir un prix fixe avec un coût connu à l'avance sur la période du contrat conclu au niveau de l'OTW – et un peu des éléments de langage similaires, entre parenthèses, en ce qui concerne les contrats d'électricité. Sauf qu'aujourd'hui, la facture augmente de manière tout à fait vertigineuse pour tout le monde et on imagine aussi l'impact que cela peut avoir pour l'OTW, d'autant que l'on sait ces derniers jours que le litre de diesel a dépassé les 2,50 euros. Vous me répondiez en mars 2026 – je reprends les chiffres – que pour l'OTW, annuellement, c'est 50 millions de litres de diesel utilisés pour les directions des bus TEC en Wallonie, ce qui est évidemment un chiffre colossal, eu égard, qui plus est, à l'augmentation des tarifs des carburants.

Quel est aujourd'hui l'impact estimé de la hausse récente et fulgurante des prix des carburants sur les coûts d'exploitation du groupe LeTEC pour 2026 et potentiellement, le cas échéant, avez-vous déjà une estimation pour 2027 ?

Les marchés publics de fourniture de carburant conclus par le groupe prévoient-ils des mécanismes de protection, de plafonnement, de lissage ou de couverture contre des variations de prix aussi vertigineuses que celles que l'on connaît actuellement ? À défaut, quelle est la position réelle de l'opérateur aux fluctuations du marché ? Quelle est la situation à ce stade ? Comment cette hausse est-elle intégrée dans la trajectoire budgétaire de OTW ?

On a parlé, voilà deux semaines, du processus d'électrification des bus, lorsqu'un renouvellement de la flotte s'opère, et la trajectoire annoncée de ce Gouvernement pour l'électrification de la flotte. Avons-nous, dès lors, une trajectoire budgétaire en ce qui concerne l'impact de l'augmentation des prix du carburant pour l'OTW par rapport au matériel thermique actuellement en place dans la flotte des bus TEC ?

Enfin, quel impact cette augmentation des coûts énergétiques aura-t-elle éventuellement – on ouvre la porte pour essayer d'avoir un peu de clarté sur le sujet – sur le taux de couverture entre recettes propres et dépenses, le corollaire étant l'impact sur le prix à l'entrée ?

En pleine discussion budgétaire, le Gouvernement envisage-t-il un soutien spécifique au TEC pour passer le cap des prochaines années en vue, parallèlement, de la trajectoire d'électrification du matériel roulant pour l'OTW ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, les prix des carburants

fossiles sont erratiques depuis six mois, ce qui résulte majoritairement de la guerre au Moyen-Orient. Les prix moyens de 2025 ont retrouvé les niveaux moyens des années 2022 et 2023.

Nous n'avons pas d'influence sur ces prix et leur volatilité ; toutefois, le contrat de service public révisé a opéré un choix majeur : celui de la décarbonation intégrale de la flotte de bus via l'électrification systématique des véhicules au fur et à mesure de leur remplacement, c'est-à-dire chaque année un morceau, ainsi que l'électrification accélérée des dépôts. Ainsi, la flotte devra être 100 % électrique à l'horizon 2045.

Au-delà de ses bénéfices environnementaux, ce choix stratégique du Gouvernement wallon, porté il y a un an, lorsque les prix des carburants fossiles étaient pourtant bas, s'avère aujourd'hui avoir été judicieux, puisqu'il contribue à réduire l'exposition de l'Opérateur de transport de Wallonie aux fluctuations des prix des carburants fossiles. Plus la flotte de bus sera électrifiée, moins l'OTW sera impacté par les prix du pétrole. Chaque année, la résilience de LeTEC au cours erratique du baril progressera et c'est tant mieux.

L'Opérateur de transport de Wallonie, que j'ai consulté pour compléter la réponse que je formule aujourd'hui, m'indique que son exposition aux fluctuations des prix pétroliers est partiellement maîtrisée grâce à des mécanismes de couverture. À ce jour, 75 % de la consommation prévue pour 2026 est couverte, ainsi que 60 % de celle du premier semestre 2027 et 40 % de celle du second semestre. Concrètement, cela signifie qu'une partie importante du carburant nécessaire à l'exploitation a déjà été verrouillée à un prix fixé antérieurement et largement inférieur au prix actuel. Ces couvertures permettent à l'OTW de se prémunir contre les fortes variations des prix du diesel. L'OTW estime que cette stratégie lui a déjà permis d'éviter environ 5 millions d'euros de dépenses supplémentaires en 2026.

Comme vous le voyez, à ce stade, la situation est sous contrôle, sans remise en cause de l'offre de transport. Elle confirme par ailleurs la pertinence de l'électrification progressive de la flotte, qui réduira durablement l'exposition de l'OTW aux fluctuations des prix de l'énergie carbonée.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – J'entends que vous paraphraser mes propos, d'une certaine manière, puisque j'ai moi-même remis la question de l'électrification du matériel roulant comme piste potentielle.

Toutefois, notre inquiétude demeure quant à l'impact budgétaire de l'augmentation des prix des carburants pour les véhicules thermiques et, à terme – on ne l'espère pas –, quant à l'impact potentiel sur l'augmentation des tarifs pour les navetteurs.

Je m'interroge plus particulièrement sur le calendrier. Vous annoncez une électrification totale à l'horizon 2045. J'avais plutôt en tête une trajectoire à l'horizon 2032. Le curseur a-t-il changé en la matière ? On est aujourd'hui en 2026 ; quasiment 20 années pour un changement en la matière, c'est un cap bien peu ambitieux.

La question de la climatisation a été abordée il y a deux semaines, avec un objectif de 100 % à l'horizon 2032, tandis que l'électrification de l'ensemble du matériel roulant est prévue pour 2045. Cette ambition semble un peu faible, voire illusoire, eu égard aux impératifs du secteur.

**Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'adaptation de la fiscalité automobile
régionale à la suite de la hausse du prix des
carburants »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adaptation de la fiscalité automobile régionale à la suite de la hausse du prix des carburants ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, la hausse des prix de l'essence et du diesel pèse directement sur le budget de nombreux ménages et sur les coûts des entreprises. Cette situation est particulièrement sensible en Wallonie, où de nombreux citoyens restent dépendants de leur véhicule pour se rendre au travail ou accéder aux services essentiels, notamment dans les zones rurales, où les alternatives sont plus limitées.

Face à la hausse des coûts de la mobilité, différents États européens examinent et mettent en œuvre des réponses fiscales. L'Italie a notamment annoncé une évolution de sa taxe automobile à partir de 2027, prévoyant une exonération pour une partie importante des véhicules. Sans préjuger de la pertinence ou de la transposabilité d'une telle mesure en Wallonie, cette initiative pose la question des leviers dont disposent les Régions face à une hausse durable du coût des carburants, d'autant que l'arrivée de la vignette autoroutière pénalisera encore un peu plus les automobilistes wallons.

Quelle analyse le Gouvernement fait-il de l'impact de la hausse des prix de l'essence et du diesel sur les ménages wallons ? Le Gouvernement analyse-t-il les

réponses fiscales adoptées ou envisagées ailleurs en Europe, dont l'exemple italien ? Examine-t-il des leviers relevant de ses compétences, notamment en matière de fiscalité automobile, susceptibles d'atténuer l'impact d'une hausse durable des carburants sur les ménages qui disposent de peu d'alternatives à la voiture, notamment ceux des zones rurales ?

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 hausse des prix des carburants constitue une préoccupation pour de nombreuses familles et entreprises qui dépendent de leur véhicule pour leurs déplacements quotidiens.

Toutefois, il convient de rappeler la répartition des compétences fiscales entre les différents niveaux de pouvoir. Les accises sur les produits pétroliers et la TVA perçue relèvent exclusivement de l'autorité fédérale. Les recettes générées par la vente de carburant fossile alimentent donc uniquement le budget fédéral.

Les taxes régionales liées à la fiscalité automobile sont toutes des taxes liées à la possession d'un véhicule, et non à l'intensité de son usage. Or, l'impact des prix à la pompe concerne spécifiquement l'usage de son véhicule.

Dans ce contexte, une réduction de la fiscalité automobile régionale reviendrait en quelque sorte à faire assumer une nouvelle charge à la Région, alors que les recettes liées aux carburants fossiles sont fédérales. Vous comprendrez que c'est un scénario que ne soutient pas le Gouvernement wallon.

Je rappellerai enfin que les prix des énergies fossiles étaient encore plus élevés en 2022 et que le Gouvernement de l'époque n'a pas baissé la fiscalité automobile en Wallonie.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, je n'en attendais pas moins de votre part. Je savais que vous alliez me renvoyer vers des compétences autres que les vôtres. Ce n'est pas du tout la réponse que j'attendais de vous.

Ce sont donc encore les ménages wallons qui vont être impactés. On aurait pu imaginer un système qui permette de les soutenir un minimum, mais j'entends que ce n'est pas du tout le choix que vous faites. Dont acte.

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les mesures pour limiter les impacts de
l'augmentation des prix de l'énergie sur la
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 mesures pour limiter les impacts de l'augmentation des prix de l'énergie sur la mobilité ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, ma question est complémentaire à celle qui vient d'être posée, puisqu'elle part de la même problématique, à savoir l'envol des prix de l'énergie dans le contexte de la guerre en Iran et de la situation au Moyen-Orient. À l'heure de déposer cette question, le prix du diesel avait dépassé le cap symbolique des 2,50 euros. Même si une légère accalmie est annoncée pour demain, cela reste une préoccupation majeure pour un grand nombre de personnes. Par ailleurs, dans un édit, *La Libre* rappelle que la Belgique importe encore 76 % de son énergie et que les produits pétroliers représentent presque la moitié de la consommation finale d'énergie.

Si la Belgique et la Wallonie ne peuvent pas, à elles seules, faire baisser le prix de l'énergie, en revanche, elles peuvent agir pour aider les ménages et réduire leur exposition. De plus, si une telle action s'inscrivait dans une perspective européenne, elle pourrait avoir un impact sur la demande à une échelle significative.

On en revient donc aux messages permanents qui sont systématiquement répétés par les spécialistes de l'énergie :

- rénover les habitations ;
- augmenter la part des transports en commun et des modes actifs de mobilité ;
- amplifier le télétravail.

Bref, agir sur cette palette d'actions qui permet de réduire la consommation.

En avril dernier, je vous ai interrogé par rapport aux mesures proposées, par exemple par l'Agence internationale de l'énergie, dont plusieurs mesures sont liées à la mobilité. L'agence avait, par exemple, évoqué :

- l'encouragement de l'usage des transports publics et du covoiturage ;
- l'augmentation du télétravail des entreprises et l'administration publique, que ce soit une

administration régionale ou une administration locale ;

- l'enjeu de la diminution de la vitesse sur autoroute ;
- la diminution des voyages aériens.

On peut aussi penser – l'agence ne l'avait pas dit – à un travail de réduction ciblé sur les tarifs des transports en commun, en lien avec cette période de crise, pour amener une aide au basculement dans les choix qui sont offerts.

L'idée est donc à chaque fois la même :

- agir pour économiser les énergies fossiles ;
- aider les ménages qui sont captifs ;
- peser sur la demande et potentiellement impacter les prix.

Je voulais donc venir aux nouvelles, puisque six mois plus tard, le même phénomène revient et il est probable qu'il reviendra encore.

Le Gouvernement prend-il de nouvelles initiatives par rapport à cet enjeu ? Quelles mesures le Gouvernement prévoit-il pour aider les citoyens et citoyennes face aux augmentations des prix de l'énergie en termes de mobilité dans ses compétences ? Avez-vous pris des initiatives pour encourager davantage les pouvoirs locaux, en particulier à mettre en place ou à développer le télétravail ? Avez-vous formulé des propositions dans le même sens à votre collègue en charge de la Fonction publique pour ce qui concerne l'administration wallonne, puisqu'elle a tendance à développer une musique inverse ? Avez-vous contacté vos interlocuteurs au niveau régional et fédéral pour mettre en place en la matière une stratégie interfédérale ?

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 je viens de l'indiquer, votre collègue, le Gouvernement wallon n'a aucune prise sur la hausse des prix des carburants fossiles. En revanche, bien sûr, nous pouvons agir pour réduire la dépendance des familles à la voiture individuelle et donc limiter au maximum l'impact des hausses des prix pétroliers sur leur budget.

Dans ce contexte, je rappelle que le choix du Gouvernement, en ce qui concerne le fonds social Climat, a également été de préparer des réponses ciblées pour les ménages les plus vulnérables, tout en renforçant l'offre LeTEC dans les zones rurales insuffisamment desservies ainsi qu'en soutenant l'électrification des taxis sociaux.

Par ailleurs, le transport public, tant LeTEC que la SNCB, reste également au cœur de la stratégie de mobilité wallonne, avec des tarifs très attractifs par rapport aux coûts kilomètres d'une voiture particulière.

J'ajouterai également que le nouveau CSP de l'OTW prévoit de développer des solutions de mobilité en collaboration avec les entreprises, dans une logique de partenariat avec les acteurs économiques, afin de garantir une mobilité plus intégrée. Plusieurs projets sont en préparation.

Je peux également citer les initiatives prises dans le domaine des infrastructures cyclables ou du covoiturage. En matière de report modal, la Wallonie continue le développement des infrastructures cyclables pour que le vélo, y compris le vélo électrique, puisse constituer une alternative pertinente à une partie des déplacements en voiture. Il y aura de ce point de vue – je l'ai déjà dit, ce n'est pas une nouveauté –, au sein du futur plan Infra 2027-2033, un chapitre significatif pour soutenir les infrastructures destinées au mode actif.

Nous avons parlé du covoiturage il y a quelques instants. Je n'y reviens pas.

S'agissant du télétravail, l'administration régionale n'a évidemment pas attendu la crise dans le détroit d'Ormuz pour limiter les déplacements domicile-travail pour les agents, puisque deux jours de télétravail par semaine sont possibles au sein du SPW.

Outre le télétravail, je citerai aussi la prise en charge de 100 % des abonnements bus et de trains, ainsi qu'une indemnité en cas de déplacement vélo.

L'amélioration des pratiques existantes en matière de conduite peut également, vous avez raison, réduire la consommation de carburants fossiles. Les citoyens peuvent agir immédiatement en adaptant leur vitesse et en adoptant une conduite plus sobre.

Des campagnes de sensibilisation relatives à la pression des pneus rappellent également qu'une attention adéquate améliore à la fois la sécurité routière et la consommation de carburants fossiles.

Enfin, pour les pouvoirs locaux, la solution est un peu différente, puisque la mise en place du télétravail au sein des pouvoirs locaux relève de l'autonomie communale. Chaque pouvoir local en fonction de ses spécificités et de ses besoins organisationnels est, bien sûr, libre d'en déterminer l'opportunité et les modalités. Mais reconnaissons-le, une part importante du personnel habite à proximité de son lieu de travail, dans les communes et CPAS, ce qui réduit mécaniquement les distances domicile-travail et augmente aussi les possibilités de rejoindre son lieu de travail à vélo, comme j'ai pu le constater récemment dans la commune de Gerpinnes.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Le ministre a repris les éléments de réponse qui étaient sensiblement les mêmes que sa réponse à la question que j’avais posée il y a six mois. On a donc les éléments de moyen terme ou en cours au sein du Gouvernement.

Je n’oublie pas, par ailleurs, les actions du Gouvernement, qui vont dans le sens exactement inverse lorsqu’ils définancent les transports publics ou les investissements pour le vélo. Ne parlons pas du chaos dans les aides à la rénovation.

Dès lors, ce que je voudrais, c’est que le conclave soit l’occasion d’un réinvestissement dans ces enjeux, tenant compte non seulement de toutes les questions climatiques qui peuvent rallier l’inquiétude d’une partie toujours plus large de la population, mais aussi de ces enjeux très concrets, très quotidiens du prix des énergies fossiles pour nos concitoyens.

Question orale

de M. Loris Resinelli

à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « la nécessaire synchronisation des horaires de la SNCB et du réseau LeTEC »

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Resinelli à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessaire synchronisation des horaires de la SNCB et du réseau LeTEC ».

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, il y a une dizaine de jours, la SNCB a organisé un *railroad* en visioconférence, avec notamment les élus locaux – les parlementaires étaient invités aussi – pour présenter le nouveau plan de transport 2026-2029, dans lequel se retrouvent notamment plusieurs renforcements de différentes lignes. Par exemple, en région du Centre, on parle d’un renforcement de l’offre sur la ligne La Louvière-Binche, ou encore sur la dorsale wallonne.

Ces évolutions offrent une réelle opportunité d’améliorer l’offre d’intermodalité entre le train et les bus, à condition évidemment que l’offre du TEC puisse être adaptée en conséquence. On le sait, cette correspondance assurée entre le train et le bus est un de vos chevaux de bataille, d’ailleurs prévu comme un engagement fort du nouveau contrat de service public du TEC : le bus doit attendre le train.

Dès lors, pour être pleinement efficace, il faut une véritable coordination des horaires afin que les navetteurs qui ont la chance d’avoir peut-être deux fois

plus de trains par heure qu’avant, ne soient finalement pas bloqués à attendre le bus du train suivant. Cela viendrait réduire à néant tout le bénéfice que l’augmentation de l’offre de la SNCB pourrait apporter.

Dès lors, Monsieur le Ministre, pouvez-vous confirmer que LeTEC a pris connaissance des évolutions de l’offre de la SNCB et étudiera ses horaires et ses correspondances pour les y adapter ? Y a-t-il une concertation structurelle entre la SNCB et LeTEC qui permettrait d’anticiper ces changements et de garantir des correspondances efficaces, tant dans le sens train-bus que dans le sens bus-train ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, merci pour votre question. La DPR prévoit qu’« afin de simplifier la vie des citoyens, l’interconnexion et la qualité des correspondances entre les opérateurs de transport public – OTW, SNCB, STIB – seront améliorées ». Pour l’usager, l’intermodalité reste en effet trop souvent vécue comme une contrainte. Il est donc essentiel de mieux coordonner les différents modes de transport.

C’est précisément l’objectif du contrat de service public révisé, dans lequel un nouvel article – le 26, que je vous invite à lire – fixe des obligations claires pour LeTEC. L’OTW devra en effet assurer des correspondances dans un nombre maximal de gares et mettre en place un régime spécifique dit « de correspondances de qualité ».

En décembre prochain au plus tard, LeTEC identifiera les cinq premières gares prioritaires afin d’y déployer dès l’année prochaine des correspondances répondant à des critères de qualité précis. Cela passera notamment par la labellisation des gares et des lignes en correspondance, et par le déploiement du système ARIbus. Ce mécanisme permet de transmettre en temps réel aux conducteurs de bus les informations relatives aux éventuels retards des trains grâce aux données transmises par la SNCB et auxquelles LeTEC est connecté. L’objectif est simple : éviter qu’un voyageur arrivant en train ne voie son bus partir sous ses yeux. Le temps d’attente du bus pourra ainsi être communiqué aux passagers.

Chaque année, 10 gares supplémentaires devront ensuite être identifiées afin d’y aligner les horaires des bus sur ceux des trains. Une réunion de suivi avec mon cabinet est déjà planifiée pour assurer la concrétisation de cette ambition et sa première étape pour l’année prochaine. Cette démarche s’appuie bien entendu sur une coordination régulière entre LeTEC et la SNCB.

En ce qui concerne les projets liés au développement de l’offre ferroviaire, la SNCB en a informé LeTEC en 2025 dans le cadre de la préparation de son Plan de

transport 2026-2029. S'agissant des changements horaires opérés annuellement en décembre par la SNCB, LeTEC est informé au printemps, puis en septembre, sur la base des horaires définitifs. LeTEC et la SNCB échangent par ailleurs régulièrement sur les évolutions de l'offre ferroviaire.

Cette démarche s'inscrit donc dans une concertation structurelle entre la SNCB et LeTEC, qui permet d'anticiper au mieux les adaptations. L'objectif est désormais de traduire cette collaboration en améliorations concrètes pour les usagers : une meilleure articulation entre le train et le bus, des correspondances plus fiables et, au final, un transport public plus simple et plus efficace au quotidien. La logique est que le train est l'élément qui rythme, qui structure fondamentalement le transport en commun en Wallonie et que le bus vient s'accrocher aux horaires de la SNCB.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Vous me rassurez quant au fait que la concertation existe bien, que la SNCB prévoit bien de prévenir LeTEC en temps et en heure. C'est une bonne chose pour arriver à cet objectif qui va se concrétiser petit à petit : par cinq, puis 10 gares, et cetera. C'est une bonne chose. Je l'ai dit dans ma question, si les usagers prennent un train en plus en se disant : « C'est une bonne offre pour moi », mais qu'ils doivent quand même attendre le train suivant parce qu'il n'y a pas de bus entre, ce n'est pas idéal en matière d'intermodalité. Je suis pleinement en accord avec vos objectifs en la matière. Ce n'est qu'ainsi que nous augmenterons de plus en plus le nombre d'usagers de nos lignes de bus.

**Question orale
de M. Julien Liradelfo
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'abandon de la compensation de la
vignette automobile »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Liradelfo à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon de la compensation de la vignette automobile ».

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, souvenez-vous l'été dernier : vous annonciez l'instauration d'une vignette automobile en Wallonie. Vous nous aviez dit à l'époque que l'on ne devait pas paniquer, que l'on n'allait pas la payer. Georges-Louis Bouchez, président du MR, avait même fait une belle vidéo sur le bord de l'autoroute où il disait : « Stop aux

fake news, la vignette ne coûtera pas un euro de plus aux Wallons et aux Wallonnes ». Il avait même été plus loin sur le plateau de LN24 : regardant la caméra droit dans les yeux, il avait dit : « Je m'engage à ce que personne ne paye un euro de plus pour cette vignette ».

Depuis, l'Europe interdit la compensation que vous aviez promise, puisque votre Gouvernement avait promis aux Wallonnes et aux Wallons qu'il n'y aurait pas de nouvelle taxe en Wallonie. Cela devrait signifier une compensation pour celles et ceux qui vont devoir payer 100 ou 125 euros de plus pour pouvoir rouler sur nos routes et nos autoroutes. Finalement, cela représente une nouvelle taxe. La question paraît simple : comment allez-vous tenir vos promesses et faire en sorte que cette nouvelle vignette – cette nouvelle taxe – ne soit pas payée par les Wallonnes et les Wallons ?

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 était initialement posée au ministre-président. L'interview dont vous parlez est celle du ministre-président. Comme je l'ai déjà expliqué à plusieurs reprises, la réforme automobile s'inscrit dans le cadre fixé par la Déclaration de politique régionale du 14 juillet 2024, qui est très claire et indique noir sur blanc, en toutes lettres : « Le Gouvernement décide de s'emparer d'une thématique existante depuis de nombreuses années, pour laquelle aucune solution n'a jusqu'à présent été trouvée, à savoir la volonté de faire participer les usagers, tant belges qu'étrangers, à la qualité du réseau routier wallon qu'ils utilisent. Ainsi, la mise en œuvre d'un droit d'usage (vignette), dans le respect des règles européennes, sera appliquée d'ici la fin de la législature. Ces deux mesures n'auront pour effet ni d'alourdir la pression fiscale actuelle ni d'avoir un impact budgétaire négatif ».

Le Gouvernement entend donc pleinement exécuter ces différents engagements. C'est simple et clair. Différents textes arriveront sur la table du Parlement dans les prochains mois.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, je ne sais pas si cela vous sert de réciter votre Déclaration de politique régionale, puisque vous dites que vous vouliez faire contribuer les véhicules étrangers. C'est ce que vous avez vendu à tout le monde en disant : « Tous ceux qui passent sur nos routes, il faut quand même qu'ils contribuent. » Vous aviez dit que vous alliez trouver une solution pour que les Wallonnes et les Wallons ne la paient pas. C'est un premier mensonge, puisqu'il n'y a pas de compensation aujourd'hui.

Deuxième mensonge, votre Déclaration de politique régionale indique qu'il n'y aura pas de nouvelle taxe en

Wallonie. Or, sans compensation, c'est une nouvelle taxe. Vous êtes pris la main dans le sac et je comprends que vous soyez mal à l'aise par rapport à cela. À un moment donné, quand on fait des déclarations, il faut les assumer. Le président du MR – dont la formation fait partie de votre Gouvernement – dit : « Pas un euro de plus pour les Wallonnes et les Wallons ». Il parle même de compensation. Le ministre-président parle aussi de compensation. Quand vous dites : « Pas de panique, cela ne touchera pas les Wallonnes et les Wallons », vous avez menti aux gens.

Tant que vous ne dites pas aujourd'hui comment vous allez compenser cette taxe, cela reste un mensonge et cela reste une nouvelle taxe. On attend soit que vous disiez la vérité...

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'est souvent celui qui dit qui l'est.

M. Julien Liradelfo (PTB). – C'est petit. Dites la vérité. On peut faire des blagues, mais les gens, cela ne les fait pas rire. Ils paient déjà une taxe de circulation, une taxe de mise en circulation. On a discuté des prix du carburant qui sont en train de flamber. Toutes les taxes sont en train d'augmenter et vous venez avec une nouvelle taxe. Vous croyez que cela fait rire les gens ? Non, cela ne les fait pas rire.

Vous avez menti en disant que l'on ne devait pas paniquer parce que cette taxe n'allait pas nous toucher. Or, aujourd'hui, on va tous payer entre 90, 95, 100, 125 euros. Voilà la réalité. Vous êtes pris la main dans le sac aujourd'hui et c'est ce qui vous embête.

M. le Président. – Je vous propose de suspendre nos travaux quelques instants.

- La séance est suspendue à 15 heures 52 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 15 heures 57 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

Interpellation
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les menaces pour le financement des
communes dans le cadre du conclave budgétaire
2027 »

Question orale
de Mme Isabella Greco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le refinancement des grandes villes »

Question orale
de Mme Isabella Greco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la fin du plan Oxygène et la continuité des
services communaux »

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le maintien indispensable de l'indexation
du Fonds des communes »

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

- M. Lefèbvre, sur « les menaces pour le financement des communes dans le cadre du conclave budgétaire 2027 » ;
- Mme Greco, sur « le refinancement des grandes villes » ;
- Mme Greco, sur « la fin du plan Oxygène et la continuité des services communaux » ;
- M. Hazée, sur « le maintien indispensable de l'indexation du Fonds des communes ».

M. Tzanetatos et Mme Fafchamps se joignent à l'interpellation.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, à l'approche du conclave budgétaire, l'Union des villes et communes de Wallonie lance un avertissement

particulièrement grave sur les économies qui pourraient être imposées aux pouvoirs locaux.

Selon les informations dont elle dispose, le Gouvernement envisagerait notamment de supprimer l'indexation du Fonds des communes. Je souhaite donc vous interpellier sur cette éventualité, mais aussi, plus largement, sur l'accumulation de décisions régionales qui provoquent une érosion progressive des moyens accordés aux communes.

Le Fonds des communes constitue la principale source de financement régional des villes et communes. Il représente en moyenne près d'un quart de leurs recettes ordinaires. Toucher à son indexation aurait donc des conséquences immédiates sur l'ensemble des budgets locaux.

Les communes ont pourtant déjà été mises à contribution. Depuis 2025, la majoration de 1 % qui s'ajoutait à l'indexation du fonds a été supprimée. Les moyens consacrés aux aides à la promotion de l'emploi ont également été réduits et gelés. Plusieurs nouvelles dotations, notamment celles relatives aux investissements, aux grandes villes ou à la cohésion sociale, ne sont pas indexées.

Il subsiste, en outre, des incertitudes sur l'avenir du complément régional et des compensations liées au plan Marshall. L'Union des villes et communes de Wallonie estime que la seule suppression de l'indexation du Fonds des communes entraînerait une perte de 57 millions d'euros dès 2027. Sans multiplier les chiffres, cette estimation donne la mesure du risque auquel les pouvoirs locaux seraient confrontés.

Ces pouvoirs locaux ne peuvent pourtant pas geler leurs principales dépenses. Les rémunérations de leur personnel seront indexées. Les factures énergétiques augmentent, les charges de pension progressent. Les communes doivent également couvrir les déficits de leurs CPAS et de leurs zones de police. Elles devront également contribuer au financement des conséquences de la limitation dans le temps des allocations de chômage.

Il serait dès lors particulièrement injuste de présenter la suppression de l'indexation comme un simple gel budgétaire. En réalité, il s'agirait d'une diminution structurelle des moyens des communes, puisque leurs dépenses continueraient, elles, à augmenter.

La question est alors simple : où les communes devront-elles réaliser ces économies ? Faudra-t-il réduire les services à la population, fermer certaines infrastructures, ne plus remplacer les travailleurs, augmenter les taxes et redevances locales ou reporter encore davantage les investissements ?

Les investissements communaux ont déjà fortement diminué. Or, derrière chaque chantier abandonné ou reporté, ce sont des voiries qui se dégradent, des

bâtiments publics qui ne sont pas rénovés, des entreprises qui perdent des marchés et des emplois privés qui sont menacés.

Les communes sont également en première ligne pour répondre aux besoins essentiels de la population : l'action sociale, l'accueil de la petite enfance, l'enseignement, le logement, la sécurité, la culture, le sport, l'entretien de l'espace public ou encore la transition énergétique.

Réduire leurs moyens, c'est donc inévitablement toucher aux services rendus quotidiennement aux citoyens.

Les grandes villes seraient particulièrement exposées. Elles concentrent une part importante des déficits communaux, assurent de nombreuses missions qui dépassent largement les limites de leur territoire et doivent parallèlement faire face à l'extinction du plan Oxygène.

Vous êtes chargés des pouvoirs locaux. À ce titre, Monsieur le Ministre, il vous revient de défendre les communes au sein du Gouvernement et de veiller au respect du principe de neutralité budgétaire des décisions les impactant. Pouvez-vous confirmer ou démentir que la suppression ou la suspension de l'indexation du Fonds des communes est envisagée dans le cadre du budget 2027 ? Pouvez-vous garantir le maintien intégral de cette indexation, ainsi que celle du Fonds spécial de l'aide sociale ? Quelles garanties pouvez-vous apporter concernant le complément régional et les compensations liées au plan Marshall ? Comment comptez-vous empêcher l'érosion progressive des dotations qui ne bénéficient déjà plus d'un mécanisme d'indexation, notamment celles relatives aux investissements, aux grandes villes, à l'emploi local et à la cohésion sociale ?

Une évaluation globale de l'ensemble des décisions régionales affectant les finances communales a-t-elle été réalisée avant le conclave budgétaire ? L'Union des villes et communes de Wallonie et les représentants des pouvoirs locaux ont-ils été consultés ? Dans l'affirmative, quelles demandes ont-ils formulées et quelles réponses leur avez-vous apportées ?

Enfin, pouvez-vous garantir que le rétablissement des finances régionales ne sera pas réalisé par un nouveau transfert de charges vers les communes, leur CPAS et, en définitive, vers leurs citoyens ?

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

Mme Isabella Greco (PS). – Monsieur le Ministre, en vue du conclave, la Ville de Charleroi vous a aussi adressé une note qui expliquait la situation financière de la Ville de Charleroi et a exposé notamment que pour 2027, on annonçait un déficit à hauteur de près de

100 millions d'euros et à hauteur de 130 millions pour 2031.

Liège et Mons connaissent des situations plus ou moins comparables. Liège se trouve dans une situation qui peut être comparable, et Mons s'attend aussi des réponses de votre part en termes de suivi du plan Oxygène.

En ce qui concerne Namur, on ne peut pas vraiment affirmer qu'elle se situe dans une situation financière des plus sereine. Cela prouve bien qu'il ne s'agit pas d'un problème de gestion, mais bien de problèmes structurels.

Si je prends deux problèmes structurels que connaît la Ville de Charleroi – et je pense que je ne vais rien vous apprendre –, il y a l'effet de centralité qui est occasionné par le phénomène des grandes villes à hauteur, à Charleroi, de 50 à 70 millions d'euros pour des services dont bénéficie tout le bassin de vie, mais qui sont payés uniquement par les Carolos. Forcément, cela occasionne des complications linéaires au niveau budgétaire. Il y a également les dépenses de transfert telles que les quatre P – pompiers, et cetera. Certes, le petit P est en voie d'être géré, mais les quatre autres P, bien énormes, sont toujours un problème. On sait qu'à Charleroi, notamment en 2027, cela va atteindre 245,3 millions d'euros, c'est-à-dire plus de 40 % des dépenses communales et près de la moitié des recettes.

On ne peut pas continuellement faire mieux avec moins. Charleroi a fait preuve – on en a déjà parlé et vous vous étiez montré plutôt compréhensif sur la question –, dans la gestion de ses finances depuis deux ans, d'une démarche dont personne d'autre en Wallonie ne peut se vanter, en tout cas pas à la hauteur de ce qui a été entrepris à Charleroi. On est sur une économie de 10 % de nos recettes, des frais de représentation et de fonctionnement qui sont en dessous de partout ailleurs, une diminution de 200 personnes en ce qui concerne les moyens humains, sans s'attaquer au personnel, mais en restructurant de manière plus efficace. C'est du jamais vu.

C'est six à sept fois l'effort qui a été entrepris ici par ce Gouvernement en Région wallonne. Toutefois, à ce stade, et c'est l'objet de ma de mon interpellation, qui suit les nombreux contacts que vous avez avec la Ville de Charleroi, c'est que l'on est au bout du bout. Aujourd'hui, l'effort qui a été fait ne pourra plus aller plus loin sans s'attaquer directement aux services publics eux-mêmes, que ce soit à Charleroi ou ailleurs dans les grandes villes. On ne va pas fermer des crèches, sauf si vous me dites que c'est une solution, sachant qu'il manque des places partout en Wallonie. On ne va pas fermer des piscines, sachant que c'est un enjeu de santé publique et d'éducation, sauf si vous estimez que c'est une solution. Ce qu'il va falloir faire – c'est pour cela que je voulais en discuter aujourd'hui –, c'est de s'attaquer aux vrais problèmes structurels. La situation

financière de la Ville de Charleroi est en corrélation avec la situation financière de sa population et de son bâti.

Aller plus loin dans les taxes et les redevances, tel que c'est demandé par le plan Oxygène, et s'attaquer toujours plus au portefeuille des Carolos ne va qu'accentuer la problématique. On va se retrouver dans une situation où c'est le chat qui se mord la queue. En effet, outre les dépenses importantes, que ce soit en matière d'effet de centralité ou de dépenses de transferts, Charleroi dispose de moins de rendement additionnel qu'ailleurs. C'est toujours l'histoire du chat qui se mord la queue. On a été de bons élèves, on a fait le job, on ne pourra pas aller plus loin.

On attend aujourd'hui des réponses par rapport à la Wallonie. On attend de votre part un pas vers nous. Notamment quel sera le suivi du plan Oxygène après 2027 ? Si vous avez déjà une réponse, à quelle hauteur ? Les charges de centralité ont-elles été objectivées dans votre réflexion ? Seront-elles compensées dans une réforme quelconque ? Avez-vous pris des démarches auprès du Fédéral pour des compensations sur les coûts, notamment des trois P – police, secours et pensions – qui restent ?

Comment votre Gouvernement va-t-il garantir le maintien des missions obligatoires par les villes, comme le nettoyage des écoles ou la sécurité autour des événements, quand on sait ce que vous avez analysé – l'impact de la diminution des effectifs communaux sur l'exercice de ces missions obligatoires, notamment ? Il serait bien utile également d'évaluer les conséquences d'une aide qui serait inférieure aux réels besoins de ces services, comme les crèches, les piscines, ou la sécurité des événements.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, j'avais également été alerté, comme M. Lefèbvre, par la communication de l'Union des villes et communes de Wallonie le 18 septembre dernier, exprimant ses plus vives inquiétudes – ce sont ses mots – quant à l'hypothèse d'une suppression de l'indexation de l'enveloppe affectée au Fonds des communes. Elle rappelle que les communes et villes wallonnes ont déjà subi des mesures particulièrement néfastes, qui n'avaient d'ailleurs été annoncées par aucun des partenaires de la majorité lors des engagements préélectoraux, qu'il s'agisse de la fin de la majoration annuelle du 1 % du même fonds des communes ou encore de la non-indexation de l'enveloppe APE.

On peut aussi citer toute une série de programmes qui ont pris fin : POLLEC, investissements en matière de mobilité active, et cetera, sans compter l'impact de la réforme des exclusions du chômage qui a été fixé par la majorité fédérale miroir et que la majorité régionale a

défendu avec ardeur. M. Lefèbvre a évoqué les estimations budgétaires de l'Union des villes et communes de Wallonie : 57 millions d'euros pour la seule année 2027, une perte cumulée qui s'élèverait à 275 millions à l'échéance de fin 2029. Nous sommes donc avec des sommes considérables dans un contexte où – c'était il y a quelques jours – le secteur de la construction, notamment, mettait en exergue et s'alarmait de la baisse des commandes publiques et notamment des investissements communaux.

Votre administration a-t-elle étudié l'impact d'une décision de suppression ou de suspension de l'indexation de l'enveloppe du Fonds des communes par année ? Le cas échéant, cette estimation rejoint-elle celle qui a été effectuée par l'Union des villes et communes de Wallonie ? Cette mesure fait-elle partie des pistes qui sont réellement discutées ? Je ne vous demande pas de nous donner les conclusions du conclave avant qu'il ne soit conclu. Par contre, savoir si le point est en discussion ou non est un élément qui peut apaiser, le cas échéant. Des concertations sont-elles prévues avec les pouvoirs locaux ? De quelle manière le Gouvernement a-t-il prévu de soutenir les communes face aux conséquences de l'inflation, si le mécanisme structurel qui a ce but est maintenant mis à mal ?

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

M. Nicolas Tzanetatos (MR). – Monsieur le Ministre, les communes, et surtout les grandes villes, ont difficile. Les bourgmestres en charge s'en plaignent suffisamment pour qu'on l'entende et en prenne conscience. Cependant, soyons de bon compte : la Région a, elle aussi, difficile. Si la Région doit faire les mêmes efforts qu'elle demande aux communes, il y a lieu de prendre des mesures.

À titre personnel, je pense que l'indexation a au moins le mérite de toucher toutes les communes – pas seulement les grandes villes – par cette suspension éventuelle de l'indexation. Il ne faut pas croire que tout le monde fera des efforts, sauf les communes et les grandes villes dont on parle. Charleroi plus précisément, Liège – on l'a évoqué – et Mons ont également besoin de rentrées complémentaires. Le plan Oxygène vient à échéance, et il y a des tractations entre ces dites communes, votre cabinet et le Gouvernement, pour bénéficier d'aides financières supplémentaires pour aller combler le trou.

Je vais le dire comme je le pense : cela me fait un peu rire d'entendre – je l'ai dit au Conseil communal de Charleroi – les socialistes se plaindre, et demander au ministre des Pouvoirs locaux de solutionner ce qu'ils ont été incapables de faire au cours des 30 dernières années. Parce que sur les 36 années de ce Gouvernement de la Région wallonne, on a eu un ministre socialiste aux Pouvoirs locaux pendant 26 ans. Aujourd'hui, il faudrait que cette nouvelle majorité –

parce que les socialistes sont dans l'opposition – donne ce qu'ils ont été incapables de faire.

Ce qu'ils ont fait, Monsieur le Ministre, c'est vous demander de renouveler – à travers notamment les questions concernant ce qu'il se passera après Oxygène –, de continuer à donner de l'argent aveuglément, non pas pour aller restructurer une situation compliquée, mais pour aller mettre un petit mouchoir pour cacher le trou béant de la gestion catastrophique de ces grandes villes, car c'est cela qui s'est passé.

Je peux comprendre qu'il y ait des difficultés. Mme Greco a évoqué les quatre P qui sont – je m'excuse de le préciser – différents des dépenses de transfert, en tout cas en partie. Sur les quatre P, il y en a un qui est déjà géré. Votre bourgmestre socialiste à Charleroi est en train de dire que cette économie, par le transfert des pompiers, sera compensée par l'éventuelle aggravation du budget ou de la dotation du CPAS. C'est un des P dont on s'est occupé. On l'avait dit, on l'a fait.

Il y a de toute évidence des problèmes de gestion. Je ne veux pas vous demander d'être le scalp des grandes villes, loin de là. Je viens d'une grande ville et je suis fort attaché à la mienne, Charleroi.

En revanche, Monsieur le Ministre, si je dois vous demander quelque chose, c'est : si vous prêtez encore de l'argent, vous devez le faire dans des conditions tout à fait encadrées et strictes. Ce qui s'est fait jusqu'à présent, c'était de mettre des conditions en contrepartie de l'argent que l'on donnait, mais sans jamais respecter ces conditions. Un contrat impose des droits et des obligations dans le chef des deux parties.

Aujourd'hui, ce que les grandes villes doivent comprendre, c'est que si elles veulent encore avoir de l'argent du contribuable wallon – cela ne veut pas dire seulement les Carolos, seulement les Liégeois, seulement les Montois, tous les Wallons payent pour les grandes villes –, elles doivent, elles aussi, respecter leurs obligations. C'est nécessaire pour avoir un avenir au sein de ces grandes villes.

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 dire d'emblée que l'on partage tous le constat du calendrier. Les communes sont en train de réfléchir à leur budget, de le boucler. Elles ont besoin de savoir vers où elles vont et de se projeter. Elles ont besoin de visibilité relativement vite. C'est vrai pour le Fonds des communes, le Fonds spécial de l'aide sociale et pour le complément régional.

Nous ne voulons pas, nous, que le débat soit limité uniquement à la situation des neuf grandes villes. Je ne conteste pas les difficultés spécifiques des grandes villes. On sait que le déséquilibre n'est pas seulement conjoncturel, mais qu'il est structurel. Une ville-centre

finance des infrastructures et des services pour tout son bassin de vie, alors qu'une part des recettes fiscales liées à ces mêmes personnes part vers leur commune de résidence.

Vous y ajoutez un poids plus lourd pour les CPAS, les zones de police, les pensions et une structure budgétaire où les additionnels à l'IPP pèsent moins qu'ailleurs. Le phénomène de centralité est bien réel et mérite d'être objectivé.

Cependant, reconnaître la centralité ne peut pas revenir à nier les autres communes. Les communes rurales ou les communes moyennes ont aussi dû couper dans leurs dépenses. Elles ont reporté des investissements, elles ont gelé des engagements, elles ont augmenté des redevances, et elles l'ont fait sans plan de sauvetage. Elles ne comprendraient pas qu'on leur demande de financer par un effort supplémentaire le rattrapage de déficits qui ne sont pas tous imputables à la seule centralité. La solidarité régionale ne peut pas fonctionner à sens unique.

Le plan Oxygène, il s'éteint. Or, la bonne réponse, ce n'est pas un plan Oxygène *bis*. C'est un mécanisme durable, assorti de trajectoires réalistes et d'une véritable responsabilisation. Un soutien qui s'accompagnerait d'engagements vérifiables, avec des échéances, avec des conséquences si ces échéances ne sont pas tenues. Un soutien sans contrepartie, ce n'est pas de la solidarité, c'est juste reporter le problème.

La situation financière de la Région impose la responsabilité. Les décisions du conclave devront tenir deux exigences : les contraintes budgétaires régionales et la soutenabilité financière des pouvoirs locaux.

Monsieur le Ministre, dans ce contexte, le facteur de centralité sera-t-il objectivé dans les travaux en cours ? Si oui, sur la base de quels critères ?

Le dispositif qui succéderait au plan Oxygène serait-il assorti de trajectoires contraignantes ? Comment garantirez-vous que l'effort demandé aux grandes villes ne soit pas transféré aux communes qui, elles, ont bien tenu leurs comptes ? Quand les communes disposeront-elles d'une réponse claire sur leurs dotations ? D'avance, je vous remercie.

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, vous êtes plusieurs à m'interroger aujourd'hui sur le financement des pouvoirs locaux, et plus particulièrement sur les décisions qui pourraient être prises dans le cadre de l'actuel conclave budgétaire. Je comprends pleinement vos questions, mais, en résumé, vous me demandez de présenter le résultat d'un conclave budgétaire qui est en cours.

Premièrement, concernant le plan Oxygène mis en place en 2022, le dispositif actuellement prévu porte sur les tranches arrêtées jusqu'en 2026. Nous travaillons à définir une réponse plus structurelle et soutenable pour les années à venir. Les modalités de cette réponse sont bien sûr au cœur des discussions du Gouvernement. Il serait donc prématuré, à ce stade, de préjuger de la suite.

Madame Greco, vous avez raison : le déficit de Charleroi est estimé à 130 millions d'euros en 2027. À lui seul, le déficit de la Ville de Charleroi estimé pour 2027 correspond à 52 % du déficit de l'ensemble des neuf grandes villes sous plan Oxygène tel qu'il est estimé en 2027. C'est évidemment interpellant, comme chiffre. Ce n'est pas un déficit neuf. Il résulte bien sûr d'une situation socioéconomique difficile pour Charleroi, mais aussi d'une gestion historique qui peut, sous certains aspects, poser question. Mais ce n'est pas vers le passé que je souhaite être tourné, mais vers le futur. C'est le travail qui est entrepris par le SPW IAS, le CRAC et mon cabinet avec les services de la Ville de Charleroi. Un travail similaire est également en cours avec les Villes de Liège, de Mons et de Namur. Les autres villes POx ne seront pas oubliées, bien sûr, mais c'est sur ces quatre grandes villes que se concentre le déficit.

Ce travail doit aboutir à une trajectoire financière crédible, qui doit permettre d'assurer la continuité des missions essentielles qui incombent aux pouvoirs locaux. Cet impératif doit pleinement être intégré quand la commune réalise sa trajectoire financière. Il relève ensuite de sa responsabilité d'affecter prioritairement ses ressources à l'exercice de ses missions légales et des services publics essentiels à la population, et de hiérarchiser ces autres interventions en fonction des moyens dont elle dispose.

Devais-je dire que c'est finalement le métier de tout responsable politique – faire des arbitrages en fonction de ce qu'il juge prioritaire ? C'est un choix politique, porté par une majorité issue des élections démocratiques et qui vient devant l'électeur, à intervalles réguliers, rendre compte des choix qu'elle a faits. On ne peut donc pas à la fois exiger davantage d'autonomie et demander en parallèle un chèque en blanc régional.

Concernant la centralité, j'entends bien sûr, Madame la Députée, que la Ville de Charleroi a fait une estimation des coûts liés à la centralité, coûts qui varient entre 28 et 82 millions d'euros – soit une fourchette assez large, vous en conviendrez.

Je rappelle que, dans le cadre du Fonds des communes, il existe une tranche dont la vocation est de financer les services rendus par une commune qui bénéficient à une population plus large qui ne réside pas dans la commune et qui ne participe qu'indirectement au financement du service rendu. Elle peut le faire de manière indirecte avec différents moyens de contribution. Charleroi est la première bénéficiaire de

cette tranche du Fonds des communes à hauteur de 97 millions d'euros.

Le travail visant à établir un modèle durable du financement des grandes villes a déjà débuté par la réforme de divers mécanismes. J'entends le poursuivre, mais il ne peut dédouaner les villes des efforts de maîtrise de leurs dépenses.

Monsieur Lefèbre, vous m'interrogez sur le complément régional. Le groupe de travail mis en place à la suite du gel de la réforme a réalisé ses travaux avec l'administration, le cabinet du ministre-président, le ministre Jeholet ainsi que les représentants des pouvoirs locaux et du monde économique. L'objectif est de trouver un mécanisme qui concilie l'attractivité et la réindustrialisation de la Wallonie, ainsi que la soutenabilité du dispositif pour les finances régionales. À ce stade, le débat budgétaire est en cours et les décisions sont liées au conclave.

Vous l'aurez compris, plusieurs des questions soulevées aujourd'hui trouveront leur réponse à l'issue des arbitrages actuellement menés par le Gouvernement à l'occasion du conclave budgétaire. Nous aurons naturellement l'occasion de revenir sur ces décisions lorsqu'elles auront été arrêtées et d'en débattre dans le cadre des travaux budgétaires de cette commission.

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

M. Bruno Lefèbre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, et merci aux différents intervenants. Tout mettre sur le dos des communes et des villes aujourd'hui en difficulté, ce n'est pas correct. La neutralité des mesures que vous prenez aux différents niveaux de pouvoir, c'est bien cela l'essentiel et c'est là qu'il y a un problème.

Si la police, les pensions et les services de secours étaient intégralement payés par les autorités responsables, les villes et communes vivraient plutôt bien, en ce compris les grandes villes. Nous ne demandons pas des plans Oxygène *bis*, mais un véritable soutien de la Wallonie. Nous souhaitons à tout le moins le maintien de l'indexation du Fonds des communes et du Fonds spécial de l'aide sociale. Nous voulons des garanties sur les compensations liées aux mesures du plan Marshall et, surtout, préserver les capacités d'investissement des villes et communes, car ce sont elles les moteurs de notre Région. Il ne faut pas tout mélanger. Aujourd'hui, les communes et les grandes villes sont en grande difficulté, et vous le savez toutes et tous, ici, autour de la table. Arrêtez donc de tirer sur l'ambulance.

Monsieur Tzanetatos, quand vous dites qu'il n'y a jamais eu d'obligations à respecter en échange des aides fournies, c'est totalement faux. J'ai été bourgmestre d'une ville surendettée et, durant cette période, on a réduit l'endettement de 25 % grâce aux aides régionales parce que l'on a joué le jeu. Il y avait donc moyen

d'avancer, en fonction des obligations qui nous étaient proposées. Néanmoins, ce n'était pas suffisant.

Aujourd'hui, on demande aux communes de tout assumer. Ce n'est pas un problème de gestion, mais c'est bien pire que cela. Elles sont exsangues des mesures qu'on leur impose. En outre, les grandes villes ont des missions de centralité, Mme Fafchamps l'a rappelé : elles doivent les assumer et ne sont jamais compensées.

Finalement, quand on fait le bilan de tout cela, ce n'est pas une question d'ego, mais c'est chaque fois le citoyen qui est le dindon de la farce et qui va se retrouver à payer parce qu'on n'aura pas pu accompagner nos villes et communes de manière correcte.

Je vous informe que je dépose une motion à la suite de cette interpellation.

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

Mme Isabella Greco (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. On n'aura pas appris grand-chose aujourd'hui, puisque vous êtes en cours. Je reviendrai donc avec des éléments plus précis. Néanmoins, je vais aussi surfer, comme vous, sur ce qui a été dit.

Dans cette situation, on peut décider d'apporter des solutions médiatiques – comme font certains pour le buzz –, mais qui ne répondent en rien aux problèmes structurels, soit décider d'analyser la situation, d'objectiver les vrais problèmes et d'apporter des solutions avec des données précises. Je pense que c'est ce que Charleroi a fait. On peut aussi décider d'y apporter des solutions, comme je vous le demande, avec une vision sur le long terme, de manière juste et équilibrée.

Supprimer un échevin, comme certains proposent ici dans la presse, en annonçant que ce serait une économie de 2 millions d'euros, est un mensonge. En effet, cela représente très exactement une fourchette entre 400 000 et 450 000 euros pour un cabinet complet et un échevin.

Ce n'est donc pas vrai, mais, en plus, au travers de cette perte d'échevins, on perdrait des liens humains, des contacts privilégiés avec nos associations, avec nos citoyens, des choses qui sont difficilement comptabilisables dans vos tableaux Excel froids, déshumanisés et bien loin de la réalité de terrain. Alors, quand on tente d'apporter des solutions purement médiatiques, on va essayer de ne pas mentir.

Quant aux subsides facultatifs, qui ont aussi été évoqués, on parle de 5 % du budget total. Ainsi, pendant que l'on parle du petit P qui est géré – merci, c'est très bien –, on a un énorme P qui s'aggrave. On parle de 50 millions d'euros supplémentaires cumulés jusqu'à 2029 rien que pour la Ville de Charleroi. Si c'est tout ce que vous avez comme solutions pour votre ville,

Monsieur Tzanetatos, sachez que vous me décevez toujours un peu plus chaque jour. Personne ne sera étonné de cette situation.

Monsieur le Ministre, puisque c'est à vous que je posais la question – mais vu que je suis tout le temps interpellée par mon amoureux transi, il faut bien que je lui réponde –, vous avez entendu la voix des Carolos aujourd'hui, celles et ceux qui veulent vraiment faire avancer leur ville, qui veulent vraiment protéger les citoyens au passage. Puisque vous êtes tourné vers l'avenir, moi aussi. Nous, aujourd'hui, on a fait le job, Monsieur le Ministre. On l'a fait avec rigueur, sérieux et responsabilité – plutôt eux que moi, parce que je n'étais pas là, puisque j'étais ici avec vous. On a continué à tenter de protéger les plus démunis, mais aujourd'hui, on vous attend. On a besoin de la Région wallonne, on a besoin que vous soyez au rendez-vous, pas comme un Mister Cash, mais bien comme un partenaire essentiel à la survie des grandes villes.

Les grandes villes concentrent 88 % du déficit communal wallon. Ce n'est pas anodin. Vous devez, comme nous, faire un petit bout du chemin pour que l'on puisse se retrouver à un moment donné sur la route et trouver des solutions dans l'intérêt des citoyens et des citoyennes. Rappelons que la situation socioéconomique de Charleroi n'est pas des plus prospères. Cela veut dire que ce sont celles et ceux qui trinquent déjà plus tous les jours. Il ne faudrait pas que demain, de par vos réformes, ils trinquent davantage, parce que, à un moment donné, ce ne sera plus possible.

M. le Président. – Monsieur Tzanetatos, vous pouvez répondre, mais on n'est pas au conseil communal de Charleroi ; on est en commission au Parlement de Wallonie.

La parole est à M. Tzanetatos.

M. Nicolas Tzanetatos (MR). – Je pense que l'on peut être d'accord. Je remercie d'ailleurs M. Lefèbvre d'avoir rappelé qu'il y avait effectivement des obligations dans les contrats et dans les plans. Ce que j'ai dit, ce n'est pas qu'il n'y avait pas d'obligations en contrepartie, c'est que certaines villes – dont la mienne, Charleroi – ne les respectaient pas. C'est le travail de votre président de parti, M. Magnette.

C'est d'ailleurs ce que pointait le CRAC. J'ai retrouvé une question que j'ai posée à M. Collignon à l'époque : le CRAC pointe les dépenses facultatives, un dérapage dans le programme d'embauche, des dépenses de transfert au-delà des limites établies, une sous-alimentation du fonds de pension, une gestion active de la dette déficitaire à long terme... Voilà ce que le CRAC disait. C'est la raison pour laquelle Charleroi a aujourd'hui un endettement qui représente 52 % de l'endettement des neuf grandes villes de Wallonie.

Des solutions, j'en ai, mais je fais juste une parenthèse : je n'ai pas dit qu'un cabinet coûtait

2 millions d'euros par an à Charleroi, et heureusement. Le bourgmestre m'a d'ailleurs écrit ce matin que, dans ce cas, il aurait préféré être échevin plutôt que bourgmestre. Non, ce sont 2 millions d'euros sur une mandature. Les chiffres de Mme Greco pointent même encore une économie supplémentaire, puisqu'elle arrive à 450 000 euros par an. Multiplié par six, cela fait 2,7 millions d'euros. Tant mieux. Voilà déjà une bonne piste d'économies. Cela veut donc dire qu'elle n'est pas superflue.

En revanche, j'entends la centralité. Vous avez pointé le grand écart que fait le bourgmestre en disant que cela oscille entre 28 et 80 millions d'euros. Cependant, la centralité a aussi des retours positifs. Quand on reçoit de la Fédération Wallonie-Bruxelles, par le biais de contrats-programmes, de l'argent pour investir dans des pôles culturels, cela favorise la Ville de Charleroi, tout comme cela favorise la Ville de Liège avec l'Opéra royal, et cela encourage les gens à venir sur place. La centralité est un mot derrière lequel on ne peut pas tout cacher. Elle a évidemment des effets négatifs, mais aussi des effets positifs. Mesurons-la correctement.

Il y a des mesures à prendre. On a manifestement vécu au-dessus de ses moyens.

Peut-on arrêter ce petit bruit de fond ? C'est vraiment fatigant.

Si l'on n'avait pas vécu au-dessus de ses moyens comme cela a été fait pendant 15 ou 20 ans à Charleroi et ailleurs, on ne serait pas dans cette situation aujourd'hui. Commençons par faire des efforts ; on verra ensuite de quelle manière on pourra être aidé.

Madame Greco, si j'avais été une femme, j'aurais pu faire comme vous en disant : « C'est parce que je suis une femme que vous m'interrompez ».

(Réactions dans l'assemblée)

M. le Président. – Puis-je vous demander un peu de calme et de respect, s'il vous plaît ? Merci beaucoup. Je rappelle que nous ne sommes pas au Conseil communal de Charleroi.

La parole est à Mme Fafchamps.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je ne viens pas d'une grande ville ; je n'ai pas l'habitude de tels conseils communaux.

(Rires)

Merci, Monsieur le Ministre, pour les réponses apportées. Je comprends tout à fait que vous ne puissiez pas donner plus de chiffres et de garanties pour le moment. Pour nous, ce qui est important, c'est que si l'on apporte un nouveau soutien financier aux grandes villes – et cela pourrait se comprendre avec le rôle de

centralité qu'elles jouent –, il faudrait alors absolument qu'il y ait des contraintes et un contrôle du respect de celles-ci. Quoi qu'il en soit, si cela devait arriver, cela ne doit en aucun cas nuire aux petites et aux moyennes communes qui font tout ce qu'elles peuvent pour tenir des finances saines et des services de qualité.

M. le Président. – Des motions sont déposées en conclusion de l'interpellation de M. Lefèbvre. La première, motivée, est déposée par M. Lefèbvre, Mme Greco et M. Crampon (Doc. 698 (2026-2027) N° 1) et la seconde, pure et simple, par Mme Fafchamps et M. Tzanetatos (Doc. 699 (2026-2027) N° 1).

L'incident est clos.

**Question orale
de Mme Dorothée De Rodder
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le cadre du contrôle exercé par les
conseillers de l'action sociale »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le cadre du contrôle exercé par les conseillers de l'action sociale ».

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, je vous ai déjà interrogé à plusieurs reprises, et cela a commencé il y a à peu près six mois, au sujet de la fausse demande d'aide sociale introduite par un conseiller de l'action sociale MR auprès du CPAS de Tournai afin, selon ses explications, d'en tester le fonctionnement. Plusieurs mois se sont désormais écoulés.

Où en est précisément l'instruction du dossier de cette fausse demande du conseiller de l'action sociale au CPAS de Tournai ? Votre administration vous a-t-elle remis ses conclusions ? Dans l'affirmative, quelles suites leur avez-vous données ?

Au-delà de ce cas particulier, celui-ci soulève la question plus générale des modalités et limites du contrôle exercé par les conseillers de l'action sociale. Quel cadre régit précisément ce contrôle ? Quelles démarches un conseiller peut-il légitimement entreprendre pour vérifier le fonctionnement de son institution et quelles limites doit-il respecter, notamment dans ses relations avec les agents ? Votre administration a-t-elle connaissance, dans d'autres CPAS, de difficultés ou de signalements concernant les modalités d'exercice de ce contrôle ? Envisagez-vous de rappeler ou de

préciser à l'ensemble des CPAS et de leurs mandataires les droits, obligations et limites liés à cette mission, afin de garantir conjointement l'exercice du contrôle démocratique ? Comme je vous l'avais signalé lors d'une précédente intervention, je n'avais jamais entendu que l'on ait fait une telle démarche dans le cadre d'un mandat. La création d'une charte ne pourrait-elle pas permettre de réaffirmer les principes devant guider l'action des conseillers CPAS ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, merci pour votre question qui a été jointe à celle de Mme Vandorpe. Je répondrai à l'ensemble des questionnements qui m'ont été adressés.

L'analyse de mon administration m'a été transmise durant l'été. Elle contient un rapport qui inclut notamment les éléments d'explications de l'intéressé. Sur cette base, le 17 août dernier, j'ai adressé au conseiller de l'action sociale concerné un courrier constituant un avertissement formel.

Je reviens sur les faits. La plainte portait sur plusieurs éléments qu'il convient de distinguer. Elle dénonçait, d'une part, un contrôle politique excessif du travail des agents du CPAS et l'utilisation présumée de Google Maps, lors de réunions du comité spécial du service social, pour apprécier la situation matérielle des demandeurs et orienter les décisions d'octroi d'aide. Sur ces aspects, le SPW IAS a estimé que les éléments recueillis n'étaient pas suffisamment précis et étayés pour fonder une procédure disciplinaire. Le CPAS a notamment indiqué qu'aucune décision du comité n'avait été motivée sur la base de recherches effectuées via ladite application web. La plainte concernait, d'autre part, un fait qui, lui, était documenté : l'introduction par le conseiller, en son nom et depuis l'étranger, d'une demande fictive portant sur la prise en charge de 1 000 litres de mazout, via la plateforme CPAS Online.

L'intéressé a reconnu cette démarche, qu'il a présentée comme un test destiné à identifier d'éventuelles failles de la plateforme, notamment la possibilité d'introduire une demande sans authentification par carte d'identité électronique ou Itsme. Il a demandé l'annulation dès le lendemain, présenté ses excuses et salué la rapidité du service.

Le fait d'avoir utilisé une procédure d'aide sociale à des fins de test personnel ne relève en aucun cas des attributions d'un conseiller de CPAS. Un conseiller de CPAS dispose de bien d'autres moyens pour questionner une procédure existante, par exemple, en interpellant le conseil du CPAS ou le directeur général de celui-ci. Cette démarche était donc totalement inappropriée et

inadéquate. Elle ne relevait aucunement de l'exercice normal de la fonction de conseiller de CPAS.

Elle a, en outre, inutilement mobilisé les services du CPAS : ouverture et instruction d'un dossier, rédaction d'un rapport social et examen par le comité spécial du service social qui a dû statuer formellement sur la demande.

Dans mon courrier d'avertissement formel, j'ai également souligné qu'un tel comportement était de nature à fragiliser la confiance entre les mandataires, les services et les bénéficiaires de l'aide sociale. Je le dis clairement : tant les agents du CPAS que les conseillers du CPAS doivent pouvoir consacrer leurs ressources aux missions qui leur sont confiées et aux personnes sollicitant réellement leur intervention.

Enfin, j'ai fermement rappelé aux conseillers les limites de ces prérogatives, le respect dû à l'autonomie de fonctionnement des services et aux procédures de traitement des demandes d'aide sociale. Je lui ai expressément demandé de s'abstenir à l'avenir de toute initiative comparable et de tout comportement outrepassant sa charge.

Une copie du courrier d'avertissement a également été adressée à la présidente du conseil de l'action sociale de Tournai, au gouverneur de la province de Hainaut, ainsi qu'à la plaignante, Mme De Rodder.

Vous m'interrogez également plus largement sur le cadre dans lequel les conseillers de l'action sociale peuvent exercer leur mission de contrôle au sein des CPAS. À cet égard, la loi organique des CPAS définit les prérogatives qui leur sont reconnues. Les conseillers de l'action sociale ne disposent d'aucun pouvoir hiérarchique à l'égard des membres du personnel.

Leur mission doit s'exercer dans le respect des compétences que leur confère la loi, mais également de la confidentialité des dossiers, de l'autonomie professionnelle des travailleurs sociaux et de la dignité des personnes accompagnées par le CPAS. Le cadre légal fixe les limites de cette mission de contrôle. Il revient à chaque mandataire de l'exercer dans le respect de ces balises et des responsabilités inhérentes à sa fonction.

Par ailleurs, mon administration ne m'a pas fait état à ce jour de difficultés similaires concernant les modalités d'exercice de ce contrôle dans d'autres CPAS. Dans ce contexte, la création d'une charte spécifique ne me paraît pas opportune dès lors que le cadre légal existe déjà et définit les prérogatives ainsi que les limites applicables.

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre. Par cette sanction – qui en est une –, vous reconnaissez la violation du

règlement. Je salue votre prise de responsabilité face à ce que j'avais dénoncé il y a plusieurs mois. C'est un fait rarissime.

Heureusement qu'il y a des garde-fous qui existent – que vous représentez – face à ce conseiller MR qui a commis cet acte et qui le minimise, ou face à celle qui tente de nous faire taire à coups de menaces et de poursuites judiciaires – elle se reconnaîtra. Je suis évidemment satisfaite de constater que les droits de nos travailleurs et de nos institutions sont protégés par vous, et je continuerai personnellement d'y veiller.

J'adresse désormais un message à celles et ceux qui cautionnent ou qui excusent ces actes au sein de la classe politique tournaisienne et je les invite à prendre avec sérieux et à concrétiser cet avertissement que le ministre vient de donner par des mesures à la hauteur de la gravité des faits constatés et des manquements relevés par la tutelle de ce dernier.

**Question orale
de Mme Isabella Greco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le développement des enveloppes
d'ensevelissement »**

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 « le développement des enveloppes d'ensevelissement ».

La parole est à Mme Greco pour poser sa question.

Mme Isabella Greco (PS). – Monsieur le Ministre, on a déjà eu l'occasion d'en parler et vous m'aviez rappelé que ce dossier des enveloppes d'ensevelissement avait fait l'objet de travaux techniques approfondis, que ces travaux avaient abouti à la définition de critères précis qui portaient notamment sur la résistance des matériaux, sur l'étanchéité temporaire et l'opacité, ainsi que la biodégradabilité. Cela avec l'objectif de concilier dignité des funérailles et exigences d'hygiène et d'environnement. Dans ce cadre, vous avez rencontré plusieurs acteurs de terrain, tant du côté des communes que du secteur funéraire.

Aujourd'hui, beaucoup s'inquiètent et se questionnent sur les modalités concrètes de mise en œuvre de ce dispositif. J'ai rencontré plusieurs personnes qui m'ont demandé d'essayer de faire toute la lumière avec vous aujourd'hui. Où en est la mise en place de ce dispositif ? Quand sera-t-il réellement concret et quand pourra-t-on utiliser ces enveloppes ?

Quelles mesures avez-vous prévues pour garantir une application harmonisée de ces nouveaux dispositifs sur l'ensemble du territoire, afin de ne pas laisser à interprétations ou à pratiques divergentes d'une commune à l'autre ? Avez-vous prévu un accompagnement spécifique du Gouvernement, à destination des communes qui seront en première ligne pour vérifier les exigences techniques ? Ce n'est quand même pas simple, car cela va demander de nouvelles dispositions et de nouvelles manières de faire. Dès lors, il y a une certaine forme de pédagogie à apporter auprès des communes pour éviter toutes charges administratives ou juridiques non anticipées.

Ensuite, si j'ai bien compris, vous évoquez un sac mortuaire. Certains acteurs que j'ai rencontrés m'ont demandé de faire toute la clarté avec vous : ce qui avait été demandé à la base, c'était la possibilité d'enterrer des défunts en linceul, donc pas dans un sac, mais bien dans un tissu, d'un point de vue environnemental et communautaire pour répondre à certaines cultures.

Par ailleurs, pourquoi n'a-t-on pas fait comme à Bruxelles ? J'ai eu des retours de la part d'acteurs de terrain qui disent qu'à Bruxelles ils le font depuis des années et que c'est autorisé. Pourquoi n'a-t-on pas copié le modèle bruxellois ?

Au niveau pratico-pratique, pour en avoir discuté avec l'échevin des Cimetières à Charleroi, en parallèle de vous, ils travaillaient déjà en interne avec les acteurs de terrain. D'abord, ils n'ont pas été consultés. Je vois que vous avez consulté des personnes au niveau des communes, et cetera, mais lui ne semble pas avoir été consulté. C'est dommage parce qu'il avait un *modus operandi* qu'il aurait bien voulu partager avec vous. L'idée concernait la problématique de toucher le corps du défunt, qu'il soit dans un sac mortuaire ou dans un linceul. Il suggérait de descendre le défunt sur une espèce de planche en bois, puis de remonter le contour et de laisser la planche au sol par un système qui se déferait. Je vous le transmets, parce que c'est ce que les fossoyeurs de la Ville de Charleroi ont apporté comme solution. Je me demandais si vous pouviez aussi accueillir cette idée.

Je sais que vous avez rencontré beaucoup de communautés, notamment des cultes, comme le Conseil musulman de Belgique. Avez-vous abordé le sujet ? Avez-vous discuté de ce sac mortuaire ? Cela peut-il répondre à leur demande de base ?

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'arrêté du Gouvernement wallon du 28 août 2025, il y a un peu plus d'un an, fixe les critères techniques applicables aux enveloppes d'ensevelissement et précise les types de

sépultures dans lesquelles elles peuvent être utilisées. Ces dispositions entreront en vigueur le 1^{er} novembre prochain. Les critères sont ainsi définis de manière uniforme par la réglementation wallonne. Ils s'appliqueront à l'ensemble des communes de Wallonie, à l'exception des neuf communes germanophones, garantissant ainsi une application cohérente sur l'ensemble du territoire.

Cette modification ne crée aucune nouvelle charge pour les communes. Les enveloppes d'ensevelissement, dont les caractéristiques sont définies par la réglementation, s'intègrent dans les contrôles de conformité déjà exercés par celles-ci. L'arrêté prévoit également que les entreprises de pompes funèbres doivent être en mesure de démontrer par écrit que les enveloppes d'ensevelissement répondent aux exigences fixées par la réglementation en fournissant une fiche technique.

La Cellule de gestion du patrimoine funéraire accompagne très concrètement les communes sur les plans juridique, technique et administratif. Cet accompagnement se poursuivra dans le cadre de la mise en œuvre de cette nouvelle réglementation. J'invite les communes qui le souhaitent à prendre contact avec ce service qui est bien connu de la part des services communaux concernés.

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

Mme Isabella Greco (PS). – Merci pour la réponse, Monsieur le Ministre. Effectivement, en novembre, un dispositif sera mis en place sur toutes les communes wallonnes, mais celui-ci ne tiendra pas compte de la demande initiale des communautés, me semble-t-il, qui était de pouvoir enterrer leurs défunts en linceuls.

Je suis très étonnée que cela ait pris cette tournure-là, parce que quand je vous avais questionné la première fois, vous m'aviez dit que vous étiez sur cette réflexion pratico-pratique, pour rester sur du linceul et pas sur un sac mortuaire. On s'est écartés de la donnée de la demande initiale, alors que vous aviez rencontré les acteurs qui connaissent bien mieux que moi cette demande.

Je ne comprends toujours pas pourquoi on n'a pas travaillé sur la méthode bruxelloise. Je pensais qu'on était en bonne voie et, au final, je vais retourner vers tous ces acteurs en leur disant qu'une fois de plus, on est passés à côté de ce qu'ils demandaient. Je trouve cela vraiment dommage.

Question orale
de Mme Dorothée De Rodder
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le suivi des conflits d'intérêts potentiels
entourant un projet immobilier tournaisien »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi des conflits d'intérêts potentiels entourant un projet immobilier tournaisien ».

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

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, le 16 septembre dernier, je vous ai interrogé sur de potentiels conflits d'intérêts entourant un projet immobilier à Tournai. Selon les informations publiées, le chef de cabinet de la bourgmestre de Tournai exerce parallèlement une activité privée consistant notamment à accompagner des entreprises dans leurs démarches auprès des autorités publiques et à faciliter l'obtention d'un permis d'urbanisme.

Des interrogations concernent plus particulièrement le projet immobilier Texo-Deback, à Kain, qui prévoit plus de 120 logements. La société Urban Top présente comme partenaires le promoteur et l'architecte de ce projet, lequel implique plusieurs décisions des autorités communales, notamment en matière de voirie.

Lors de notre précédent échange, vous avez indiqué ne pas vouloir vous prononcer sans disposer du dossier ni d'un rapport de votre administration. Vous avez toutefois rappelé que vous pouviez faire instruire les situations de conflit d'intérêts dans le cadre de l'exercice de la tutelle.

Monsieur le Ministre, quelle suite avez-vous donnée à ce dossier depuis lors ? Avez-vous chargé votre administration d'examiner la situation ? Vous êtes-vous saisi d'initiative ou avez-vous reçu une réclamation sollicitant l'exercice de la tutelle ? Avez-vous demandé à la Ville de Tournai de transmettre les documents permettant d'établir si le chef de cabinet de la bourgmestre de Tournai est intervenu, directement ou indirectement, dans ce dossier ? Votre administration a-t-elle identifié les actes communaux susceptibles de faire l'objet d'un contrôle, notamment la délibération relative au chemin numéro 34 ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, comme je vous

l'indiquais lors de la dernière séance plénière du Parlement, j'ai pris connaissance de cette situation à la suite des informations qui ont paru dans la presse. Comme je vous l'indiquais également dans ma réponse, j'ai demandé à mon administration d'instruire ce dossier et d'examiner les différents éléments soulevés.

Vous comprendrez que, compte tenu du très court délai écoulé depuis notre précédent échange, cette analyse n'a évidemment pas pu être menée à terme, dans le respect également des principes du contradictoire, par l'administration régionale. Il serait donc prématuré de ma part – sauf à violer le principe général d'impartialité qui commande à l'autorité de tutelle de faire preuve de prudence – de me prononcer sur les différents éléments que vous évoquez, qu'il s'agisse des actes communaux concernés ou d'une éventuelle intervention de la personne que vous citez. Je souhaite laisser à l'administration le temps nécessaire pour mener cette instruction de manière complète et rigoureuse.

Quant à l'information communiquée au Parlement, l'usage du pouvoir de tutelle n'implique pas de communication à l'Assemblée. Je répondrai cependant bien sûr à vos questions parlementaires sur le sujet.

M. le Président. – La parole est à Mme de Rodder.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, je note qu'une instruction est en cours, et c'est très bien comme cela. La question est évidente : peut-on être rémunéré par une entreprise qui fait du lobbying immobilier, être chef de cabinet de la ville de Tournai et avoir un œil sur les investissements immobiliers et les demandes de permis ? Peut-on être aussi représentant de la Région wallonne pour le MR, dans une société de logements sociaux qui fait de facto de la construction immobilière, et être rémunéré toujours par la même entreprise. Ce sont les questions que je poserai encore.

J'aimerais aussi que vous soyez attentif à protéger les parlementaires que nous sommes, que je suis, lanceurs d'alerte et en permanence menacés de toute une série de poursuites judiciaires quand on veut la transparence.

À Tournai, les tentatives d'effacement de la norme et de la règle sont malheureusement légion. On impose aux autres, mais ces élus se trouvent toujours de bonnes excuses pour bafouer les règlements. La Fontaine disait que « selon que vous serez puissant ou misérable, les jugements de cour vous feront blanc ou noir ».

Monsieur le Ministre, vous êtes le garant du respect des règlements et de la loi. Je compte sur vous pour faire cesser toutes les violations au règlement dans les Pouvoirs locaux, et plus particulièrement à Tournai.

**Question orale
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le soutien aux zones de secours et aux
communes à la suite de l'incendie dans les
Hautes-Fagnes »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soutien aux zones de secours et aux communes à la suite de l'incendie dans les Hautes-Fagnes ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, ce 18 septembre, lors du conseil de la zone Vesdre-Hoëgne et Plateau – la zone 4 –, son commandant a fait état de 13 500 heures de prestations pour la seule première semaine de l'incendie dans les Hautes-Fagnes. Cela représente un coût de quelque 550 000 euros. Pour une semaine, au total, on est à plus de 1 million d'euros pour la zone 4.

Il faut encore tenir compte de la poursuite des interventions, du matériel endommagé ou perdu, de la remise en état des véhicules et des importants moyens logistiques mobilisés, ainsi qu'aux frais de personnel. Pour la zone 5, on est à 500 000 euros de frais de personnel. On parle d'un montant important : 1 500 000 euros.

La facture définitive n'est toujours pas connue, et la nature exacte des dépenses qu'elle devra couvrir doit encore être précisée. Se pose la question de leur prise en charge de ce 1 500 000 euros. Comment va-t-on faire pour que cela ne pèse pas uniquement sur les zones de secours, et indirectement, sur les communes qui les financent ?

De plus, ces dépenses exceptionnelles risquent de peser sur les communes, mais pourraient aussi se reproduire sur d'autres zones.

Disposez-vous déjà d'une première estimation consolidée des surcoûts supportés par les zones de secours et les communes concernées ? Avez-vous pris contact avec les zones afin d'identifier précisément leurs besoins ? Je fais la banquière, envisagez-vous une intervention ou un mécanisme exceptionnel de soutien, afin d'éviter que ces coûts ne soient répercutés sur les communes ? Avez-vous pris des contacts au niveau du Gouvernement fédéral, pour qu'il puisse prendre en charge tout ou une partie de ces dépenses exceptionnelles ? Quelles initiatives comptez-vous prendre pour que les zones et les communes concernées

ne doivent pas supporter seules les conséquences financières de cette catastrophe ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, il convient tout d'abord de rappeler que le financement et les missions des zones de secours relèvent des prérogatives exclusives du niveau fédéral.

Les montants actuellement avancés à la suite de l'incendie des Hautes-Fagnes font état de dépenses importantes pour les zones de secours concernées, vous avez cité des chiffres. Ces estimations demeurent provisoires, et devront être consolidées, notamment au regard de la poursuite des interventions, du matériel endommagé ou perdu et des différents moyens logistiques mobilisés.

S'agissant de la prise en charge de ces dépenses exceptionnelles, il appartient dès lors en premier lieu à l'autorité fédérale compétente, en concertation avec les zones de secours concernées, d'examiner les besoins objectifs, ainsi que les éventuelles modalités de soutien qui pourraient être mobilisées.

Comme ministre des Pouvoirs locaux, j'entends soutenir leurs éventuelles démarches vis-à-vis de l'autorité fédérale. Je vous invite à m'en adresser copie. De façon plus générale, je reste extrêmement attentif aux éventuelles conséquences de cette situation sur les pouvoirs locaux wallons.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. C'est le Fédéral qui gère les services de secours. Vous allez y être attentif, j'aurais voulu que ce soit un peu plus puissant que cela comme parole. Vos partis nous ont dit qu'il y avait des majorités miroirs pour travailler ensemble, faire des politiques parallèles, et cetera.

Dans ce cadre, j'espère que vous allez y être attentif, que vous allez répercuter les demandes des services de secours et des communes en tant que ministre des Pouvoirs locaux, et j'espère que vous allez être entendu.

La mission, que je vous donne aujourd'hui, Monsieur le Ministre, est d'être entendu par le Fédéral pour éviter que cette catastrophe environnementale et économique au niveau de la biodiversité ait des répercussions catastrophiques sur les finances des communes. On ne parle pas de quelques dizaines d'euros, on est déjà à 1,5 million d'euros et, vous l'avez dit, la facture n'est pas encore clôturée. Les zones et les communes concernées sont assez tracassées, sachant que ce type d'incendie pourrait se répéter.

Trouver une façon de fonctionner, peut-être différente pour les Fagnes ou pour ailleurs, serait positif dans le cadre du réchauffement climatique.

Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le soutien aux pouvoirs locaux à la suite de
la hausse du coût de l'énergie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soutien aux pouvoirs locaux à la suite de la hausse du coût de l'énergie ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, la hausse du prix de l'énergie, notamment du mazout de chauffage, est susceptible de peser à nouveau sur les finances des pouvoirs locaux. Les communes doivent assurer le chauffage et le fonctionnement de nombreux bâtiments et équipements, comme les administrations, les écoles, les crèches, les infrastructures sportives ou encore culturelles. Certaines restent particulièrement dépendantes du mazout. Cette hausse peut entraîner des dépenses supplémentaires, dans un contexte où les marges budgétaires de nombreuses communes sont déjà très réduites. Elles pourraient également avoir un effet indirect sur les CPAS, confrontés à une augmentation des dépenses et des demandes d'aide de ménages, rencontrant ainsi des difficultés pour payer leurs factures énergétiques.

À cela, faut-il encore ajouter l'impact du prix des carburants sur le charroi communal ? Disposez-vous d'une première estimation de l'impact de la hausse des prix de l'énergie sur les finances communales ? Des mesures de soutien aux pouvoirs locaux sont-elles envisagées ?

Avez-vous pris contact avec les représentants des pouvoirs locaux afin d'identifier les communes et les CPAS les plus exposés ?

Enfin, le Gouvernement envisage-t-il un accompagnement spécifique des communes et CPAS les plus touchés afin d'éviter que ces surcoûts ne pèsent sur les services rendus aux citoyens et sur les investissements 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, l'impact d'une hausse des prix des énergies fossiles sur les finances communales, dépend de son ampleur, de sa durée, de la sensibilité de l'entité communale au prix du baril.

Je ne dispose pas d'une estimation consolidée de l'impact de cette hausse sur les budgets communaux. Les premiers effets pourront être appréhendés à l'issue de la réception des dernières modifications budgétaires 2026, et une analyse complète et consolidée de l'impact réel ne pourra être réalisée que sur la base des comptes 2026.

La situation peut varier très fortement d'une commune à l'autre, en fonction de ses équipements, de son niveau de dépendance ou non aux énergies fossiles ou encore des contrats d'approvisionnement qu'elle a conclus. Il convient de suivre l'évolution de la situation avant de pouvoir en mesurer précisément les conséquences sur les finances locales, ou de prendre d'éventuels contacts avec les représentants des pouvoirs locaux. C'est d'autant plus vrai que les communes disposent d'une autonomie importante, très large même, dans la gestion de leurs dépenses, de leurs bâtiments et de leurs infrastructures.

Il importe également de poursuivre les efforts permettant aux pouvoirs locaux de réduire structurellement leur consommation d'énergie fossile, et de réduire leur exposition aux fluctuations erratiques des prix de ces dernières. Comme j'ai déjà pu l'indiquer, les investissements dans la rénovation et l'isolation des bâtiments publics ainsi que dans la production d'énergies renouvelables constituent à cet égard des leviers importants. Les dispositifs régionaux en matière de rénovation énergétique, notamment UREBA, participent à cet objectif. Le FERi, qui offre davantage de souplesse aux communes dans le choix de leurs investissements, peut également être mobilisé pour la rénovation de leurs bâtiments, en fonction des priorités qu'elles se fixent. Pour l'ensemble des outils, je vous invite à vous adresser à ma collègue en charge de l'Énergie.

Je profite également de l'occasion, Monsieur le Député, pour sensibiliser les communes au déploiement des énergies renouvelables et des infrastructures de stockage énergétique sur leur territoire, ou encore à la participation des communes à des communautés d'énergie. On ne peut pas à la fois se plaindre des prix élevés des énergies fossiles et s'opposer systématiquement à tout projet de production d'énergie décarbonée sur son territoire. Vous en conviendrez, Monsieur le Député, il faut aussi de la cohérence. Chaque commune doit assumer une juste part de cet enjeu et, bien sûr, négocier au mieux les retombées locales de ces projets pour réduire la facture énergétique, tout en contribuant à la décarbonation de nos territoires. Certaines communes l'ont déjà bien compris, vous le savez.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Les communes sont prises à l'étau et l'augmentation est clairement brutale : les hausses d'énergie, le coût important du carburant pour leur charroi et les demandes auprès des CPAS ne font qu'augmenter. C'est maintenant que les gens vivent cette difficulté et que les pouvoirs locaux sont en difficulté par rapport à cette situation.

Je vous entends bien, il faut faire les investissements en matière de transition énergétique, j'en conviens. Avouons que cela prend du temps. Même si on le décide aujourd'hui, on n'aura des résultats que dans quelques années.

C'est maintenant que les pouvoirs locaux ont besoin de soutien, plus particulièrement les CPAS. En effet, leur public et leurs bénéficiaires vont être confrontés à toutes ces difficultés. Ils vont devoir répondre aux multiples demandes qui sont sur la table. Je crains que ce soit encore une fois le citoyen qui paie la facture.

**Question orale
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la réallocation des moyens mis à
disposition des communes sinistrées en 2021 »**

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 « la réallocation des moyens mis à disposition des communes sinistrées en 2021 ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, je reviens avec une question habituelle. Vous m'aviez donné le délai du mois de septembre et nous sommes fin septembre. Petit retour en arrière, nous étions le 15 juillet dernier, vous me confirmiez que les communes sinistrées par les inondations de 2021 pouvaient espérer une réallocation des reliquats des droits de tirage issus du volet « Reconstruction » du Plan de relance.

Vous m'aviez rappelé qu'il y avait deux enveloppes : 25 millions d'euros pour le droit de tirage n° 1 et 137 millions d'euros pour le droit de tirage n° 2, qui étaient répartis entre les volets « Territoire » et « Berges », donc entre vous et votre collègue, Mme Dalcq. Tous les deux, vous aviez demandé à vos administrations de préciser les montants affectés à chaque volet, afin d'identifier les reliquats disponibles

et, le cas échéant, de les réallouer aux communes touchées.

Je reviens vers vous pour savoir où en est ce travail d'identification. Avez-vous reçu l'analyse des administrations ? Quels montants restent disponibles sur le volet « Territoire » et sur le volet « Berges » ? Selon quel calendrier ces reliquats pourront-ils être réalloués ? Les communes pourront-elles les utiliser pour aménager les terrains acquis, reconstruire des bâtiments publics de manière plus résiliente, restaurer des espaces d'expansion de crues ou renforcer l'adaptation du territoire aux changements climatiques ? Quelles garanties donnez-vous aux communes sinistrées, pour que ces moyens ne restent pas bloqués administrativement, alors que des projets de reconstruction ou de sécurisation sont attendus sur le terrain ? J'espère que votre sourire sera positif pour votre réponse.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, depuis les inondations de juillet 2021, la Wallonie a mobilisé des moyens importants pour accompagner les communes les plus durement touchées, soutenir leur reconstruction et renforcer durablement la résilience de leur territoire.

Le Gouvernement entend naturellement poursuivre cet accompagnement, avec une ligne claire : permettre aux communes de mener à bien les opérations qui ont été engagées, tout en veillant à une utilisation rigoureuse et efficace des moyens régionaux.

Dans le cadre du deuxième droit de tirage – celui sur lequel vous m'interrogez –, le Gouvernement wallon a mobilisé une enveloppe de 137 millions d'euros au bénéfice des 9 communes les plus durement touchées. Ces moyens doivent permettre de financer l'acquisition et la démolition de biens sinistrés, selon des critères plus souples que ceux qui prévalaient dans le cadre du premier droit de tirage.

Les arrêtés ministériels du 20 juillet 2023 permettent aux communes de mobiliser ces moyens jusqu'au 14 juillet 2028. Les opérations sont toujours en cours et les enveloppes ont été intégralement liquidées aux communes concernées. L'argent a été versé.

Avec ma collègue, la ministre Anne-Catherine Dalcq, nous avons demandé à nos administrations respectives d'établir une situation consolidée de la consommation réelle des deux volets, à savoir le volet « Aménagement du territoire » et le volet « Berges ».

Une première analyse a été réalisée, mais elle doit encore être complétée. Tous les rapports trimestriels attendus n'ont pas encore été transmis et les informations disponibles ne permettent pas, à ce stade,

pour chaque opération, de distinguer avec suffisamment de précision les dépenses relevant du volet « Territoire » de celles relevant du volet « Berges ». Quelques communes se font attendre, ne répondant pas aux demandes répétées de l'administration régionale. Je ne donnerai pas de noms en séance, mais vous devinerez peut-être.

Je ne souhaite dès lors pas avancer de montants qui ne seraient pas suffisamment consolidés aujourd'hui. Les administrations poursuivent leur travail avec les communes, afin de préciser, pour chaque opération, le volet concerné, le montant engagé et l'état d'avancement.

Dans ces conditions, il est prématuré de déterminer l'existence et le montant de reliquats effectivement disponibles. Les possibilités évoquées, telles que l'aménagement des terrains acquis, la reconstruction résiliente de bâtiments publics, la restauration d'espaces d'expansion de crue ou l'adaptation du territoire au changement climatique présentent un intérêt évident au regard des objectifs de reconstruction et de résilience.

Leur financement ne peut toutefois être confirmé de manière générale à ce stade. Il devra être examiné au regard du cadre juridique et budgétaire déterminé par le précédent Gouvernement et des chiffres à éclaircir.

Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, ma priorité est de finaliser rapidement une vue complète, fiable et partagée de la consommation des enveloppes, sans perturber les opérations déjà engagées par les communes. Cette volonté est partagée avec ma collègue Anne-Catherine Dalcq. C'est sur cette base objectivée que le Gouvernement pourra examiner, le moment venu, l'existence de moyens non utilisés ainsi que les conditions d'une éventuelle réaffectation au bénéfice de projets de reconstruction et de sécurisation des territoires sinistrés.

Vous aurez compris entre les lignes, Madame la Députée, que la patience de la Région wallonne vis-à-vis des communes qui ont bénéficié d'aides et qui n'en justifient pas correctement l'utilisation commence tout doucement à toucher ses limites.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Vous restez dans la même ligne. J'aurais voulu avoir une réponse, mais je comprends qu'en l'absence d'information, vous ne savez pas me la donner. J'espère que les dossiers vont être rentrés au plus vite, puisque, quand vous êtes venu dans notre belle vallée, vous vous êtes rendu compte que c'est maintenant que les communes doivent prendre des décisions de faire certains travaux ou non.

Certaines communes ont déjà mis au placard certains projets. Il serait dommage, in fine, que nous ne puissions pas restaurer les choses correctement ou

adapter le territoire correctement et que, en cas de nouvelles inondations, de canicule ou de sécheresse, nos citoyens et nos citoyennes ne soient pas sécurisés.

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

**Question orale
de M. Maxime Daye
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les travaux relatifs au service public local
intégré »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les travaux relatifs au service public local intégré ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, vous avez indiqué à plusieurs reprises que les travaux relatifs au service public local intégré se poursuivaient, avec l'objectif d'aboutir à des projets de textes pour la fin de l'année 2026. Un premier avant-projet permettant notamment la désignation d'un directeur général commun à la commune et au CPAS a par ailleurs déjà été adopté en première lecture. Le second volet de la réforme, relatif au SPLI, poursuit quant à lui son élaboration.

Vous avez également rappelé que la fusion juridique complète entre une commune et son CPAS nécessitait une modification de la loi organique fédérale du 8 juillet 1976, celle-ci imposant actuellement une personnalité juridique propre au CPAS.

À cet égard, interrogée à la Chambre des représentants, la ministre fédérale de l'Intégration sociale, Anneleen Van Bossuyt, a indiqué être favorable à une modification de l'article 2 de la loi organique et avoir lancé la préparation des textes législatifs nécessaires.

Pouvez-vous confirmer que les travaux wallons se poursuivent indépendamment de cette modification du cadre fédéral et que l'objectif de présenter les projets de textes d'ici la fin de l'année 2026 reste d'actualité ? Où en est aujourd'hui plus particulièrement la rédaction du second volet relatif au SPLI ?

Par ailleurs, avez-vous pris contact avec la ministre fédérale afin de connaître l'état d'avancement de la modification annoncée de la loi organique des CPAS et d'assurer l'articulation entre les deux réformes ?

Disposez-vous aujourd'hui d'un calendrier plus précis concernant l'initiative législative fédérale ?

Enfin, l'absence, à ce stade, de modification de l'article 2 de la loi organique est-elle susceptible d'avoir une incidence sur le contenu ou le calendrier des textes wallons, ou ceux-ci peuvent-ils continuer à avancer comme prévu dans l'attente de l'évolution du cadre fédéral ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, vous savez qu'il est toujours important de relire un petit peu la Déclaration de politique régionale, même si certains, comme je l'ai entendu tantôt, se permettent encore, après la lecture, de dire que l'on apprend des choses, que ce n'était pas nouveau. La DPR existe depuis deux ans et est publique. Il faut évidemment lire tous les mots et ne pas faire une lecture sélective, mais ce n'est pas à votre attention que je m'adressais. De temps en temps, cela fait du bien.

La DPR prévoit que « tout en maintenant, renforçant et préservant l'accompagnement social actuel, le Gouvernement intégrera les CPAS aux institutions communales, en deçà d'un certain seuil d'habitants ».

Comme vous le précisez, j'ai déjà indiqué à plusieurs reprises que les travaux relatifs au service public local intégré se poursuivent avec l'objectif d'aboutir à des projets de textes, déposés en première lecture sur la table du Gouvernement d'ici la fin de cette année.

Un premier avant-projet de décret permettant notamment la désignation d'un directeur général commun à la commune et au CPAS – directeur financier, directeur général adjoint – a été adopté en première lecture. Il a fait l'objet d'une négociation avec les organisations syndicales, et a reçu les avis de la fonction consultative. Il sera soumis d'ici peu au Gouvernement pour sa deuxième lecture.

Sur la question de la fusion juridique complète entre une commune et son CPAS, elle nécessite effectivement une modification de la loi organique fédérale du 8 juillet 1976, celle-ci imposant actuellement une personnalité juridique propre aux CPAS.

Le Fédéral travaille, comme prévu par la Déclaration de politique fédérale, à une modification de l'article 2 de la loi organique. À ma connaissance, en parallèle, une initiative parlementaire serait en cours à la Chambre sur le sujet.

Les travaux wallons se poursuivent indépendamment du travail mené par le Fédéral, que ce soit à l'échelle de l'Exécutif ou du pouvoir législatif.

L'objectif est de présenter les projets de textes d'ici la fin de cette année.

Je reste très attentif à toute modification de la partie fédérale de la loi organique de 1976 sur les CPAS, afin d'assurer la meilleure articulation possible entre la réforme entreprise en Wallonie et celle possible au niveau fédéral.

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

M. Maxime Daye (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour la réponse. Je vous avoue que, dans les discussions relatives – on va bientôt l'entendre encore avec une question sur la fusion des communes –, on se rend compte que, quand on discute avec les municipalistes, l'idée d'une fusion – il faut l'évoquer comme telle – entre les communes, les villes et leur CPAS devient plus raisonnable, buvable – je ne sais pas ce qu'il faut dire – qu'une fusion des communes.

Parallèlement, le Fédéral est en train d'avancer fortement sur le sujet ; la Flandre avance de son côté également. Ce serait dommage que la Wallonie rate le train, d'autant plus qu'à la grande cérémonie des 50 ans des CPAS, j'avais l'impression – je dis bien que c'est une impression – d'entendre un peu moins d'enthousiasme à avancer dans lesdites réformes.

Je resterai attentif, et vivement la fin de l'année pour que l'on puisse voir les textes aboutir ici sur nos buvards.

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

Question orale de M. Chris Massaki Mbaki à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la première étape officielle à la fusion des communes de Jurbise et de Lens »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Massaki Mbaki à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la première étape officielle à la fusion des communes de Jurbise et de Lens ».

La parole est à M. Massaki Mbaki pour poser sa question.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Monsieur le Ministre, le sujet de la fusion volontaire des communes wallonnes revient souvent sur la table au sein de cette Commission. En effet, il s'agit d'une volonté du Gouvernement de soutenir et d'accompagner les communes qui envisagent de fusionner, notamment au

moyen d'incitants financiers. C'était inscrit dans la DPR.

À ce titre, une première étape vient d'être franchie en ce sens, puisque la Commune de Jurbise a décidé de consulter la Commune de Lens pour proposer la création de groupes de travail pour analyser et étudier les différents aspects d'une éventuelle fusion entre les deux communes voisines.

Si, dans un premier temps, la Commune de Lens se donne le temps de la réflexion pour répondre, ces travaux devront d'abord être menés entre les bourgmestres et les grades légaux de deux entités. En outre, il convient de préciser que ce type de travail demande un accompagnement important pour qu'une des deux communes ne se sente pas lésée.

Comment accueillez-vous cette première étape franchie dans l'optique d'une fusion hypothétique des Communes de Lens et de Jurbise ? Le Gouvernement wallon est-il consulté de près ou de loin dans ce cadre ? Quelles sont les différentes prochaines étapes à franchir pour aboutir à terme à une fusion ? Comment la Région wallonne devrait-elle être associée à ce processus à moyen terme ?

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 nouveau, je vais relire la Déclaration de politique régionale qui prévoit que le Gouvernement soutiendra et accompagnera les fusions volontaires de communes. Je me réjouis que certaines communes s'engagent dans une réflexion concrète en ce sens.

S'agissant plus particulièrement de Jurbise et de Lens, j'ai effectivement pu lire dans les médias qu'une première démarche avait été engagée à l'initiative unilatérale – pour l'instant, si j'ai bien compris – de Jurbise, avec la volonté d'examiner les différents aspects d'une fusion possible entre ces deux entités.

Toutefois, à ce stade des préliminaires entre autorités locales, aucune interaction de la Région n'est nécessaire. Comme je le disais en paraphrasant la Déclaration de politique régionale, il s'agit ici d'un mariage volontaire. Ainsi, l'intervention de la Région n'est évidemment pas nécessaire ni utile. Elle serait même plutôt contreproductive.

Cela ne signifie évidemment pas que les communes sont laissées seules dans leurs démarches. L'administration régionale et le SPW IAS se tiennent à leur disposition dès le stade des préparatoires, investigations ou explorations afin de les informer sur les procédures et le calendrier, ainsi que les aspects juridiques, financiers et organisationnels que peut impliquer l'option d'une fusion.

Le Code de la démocratie locale et de la décentralisation prévoit que la démarche se formalise lorsque les conseils communaux concernés adoptent des délibérations concordantes en faveur de la fusion. S'il y a volonté de part et d'autre du couple, alors la Région peut agir. Ces délibérations constituent donc le préalable indispensable et nécessaire à la transmission d'une demande formelle auprès de l'autorité wallonne. La proposition commune de fusion doit alors être transmise au gouvernement au plus tard le 31 octobre de la deuxième année précédant la date de fusion. Vous ferez le décompte vous-même. Le gouvernement vérifie ensuite le respect des conditions prévues par le cadre décretaal, tandis que la fusion elle-même doit être consacrée par un décret voté par le Parlement de Wallonie.

Enfin, je rappelle que l'avant-projet de décret réformant le dispositif des fusions volontaires a récemment été adopté en première lecture. Le texte que j'ai proposé vise à offrir aux communes qui souhaitent librement s'engager dans cette union un cadre plus stable, incitatif et sécurisé, sur la base des enseignements tirés de l'expérience de la fusion entre les Communes de Bastogne et de Bertogne. Différents aménagements et adaptations procédurales ont été prévus et seront confirmés dans les prochains mois. Bien entendu, la Région continuera à accompagner et encourager les communes qui souhaitent avancer dans cette démarche de façon volontaire.

M. le Président. – La parole est à M. Massaki Mbaki.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ce rappel de ce qu'indique la DPR sur la volonté des deux communes. Comme vous l'avez très bien dit, pour l'instant, nous n'avons qu'une volonté unilatérale. Il n'y aura pas de mariage forcé, c'est clair, mais étant donné la proximité entre les bourgmestres et les deux communes, ce serait tout à fait louable et une bonne chose.

Je rappelle notamment l'étude de l'Itinera Institute, qui indiquait qu'une commune wallonne n'était économiquement viable qu'à partir de 15 000 habitants. J'ai même cru entendre que, en Flandre, on évoquait jusqu'à 50 000 habitants pour être économiquement viable.

Je resterai attentif par rapport aux évolutions, mais je me réjouis de voir qu'un groupe de travail a pu être lancé.

Quant au calendrier, comme vous l'avez dit, étant donné la longueur de la procédure, il serait dommage de se lancer dans des fusions à l'approche d'éventuelles élections.

**Question orale
de M. Chris Massaki Mbaki
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'implémentation de l'intelligence
artificielle (IA) dans les processus administratifs
des communes wallonnes »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Massaki Mbaki à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'implémentation de l'intelligence artificielle (IA) dans les processus administratifs des communes wallonnes ».

La parole est à M. Massaki Mbaki pour poser sa question.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Monsieur le Ministre, l'IA prend toujours plus de place dans notre quotidien. Les communes wallonnes ne sont d'ailleurs pas en reste, puisqu'elles hébergent de plus en plus d'outils d'intelligence artificielle, que ce soit dans leurs processus de travail ou dans leur rapport aux citoyennes et citoyens.

Certaines d'entre elles travaillent à accroître son importance dans leurs services. Par exemple, la Ville de Mons a annoncé son intention de faire appel à un service de consultance pour monter en puissance sur le sujet et identifier les points où l'administration pourrait recourir à l'IA, tout en maintenant un cadre éthique et en assurant la primauté humaine quant au choix final.

Au nord du pays, le Gouvernement flamand soutient l'initiative « Gemeentehuis van de toekomst », qui vise à appuyer les communes flamandes dans leur volonté de moderniser les administrations communales au moyen d'outils numériques.

Disposez-vous d'un état des lieux du recours à l'intelligence artificielle au sein des communes wallonnes ? Comment mutualiser les bonnes pratiques existantes au sein des communes wallonnes pionnières en matière d'intelligence artificielle ? La Région wallonne dispose-t-elle d'un dispositif de soutien ou d'accompagnement spécifique destiné à aider les communes qui souhaitent intégrer des outils d'intelligence artificielle dans leur fonctionnement ? Une initiative comparable à celle menée en Flandre et adaptée aux besoins des communes wallonnes est-elle envisagée ?

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'intelligence artificielle offre de nombreuses perspectives pour les pouvoirs

locaux, notamment dans le traitement des demandes citoyennes, la recherche documentaire, l'analyse de données ou la préparation de dossiers. Son déploiement doit toutefois respecter les exigences de protection des données, de sécurité et de transparence, et garantir le maintien d'une intervention humaine dans les décisions finales.

La Région ne dispose pas d'un inventaire exhaustif des outils utilisés par l'ensemble des communes wallonnes. Elle bénéficie néanmoins d'une connaissance significative des besoins et des expérimentations menées grâce aux actions de Digital Wallonia. Depuis 2021, 58 communes, villes et centres publics d'action sociale ont été accompagnés dans l'identification de cas d'usage et l'élaboration de feuilles de route. Les usages recensés concernent principalement :

- le traitement et l'orientation des demandes citoyennes ;
- l'assistance à la rédaction de documents administratifs ;
- la recherche dans les réglementations et documents internes ;
- l'analyse de dossiers ;
- l'exploitation de données territoriales.

Le droit de tirage prévu dans le cadre de Top3 constitue un levier complémentaire permettant de soutenir le financement de solutions numériques intégrant l'intelligence artificielle ainsi que leur déploiement et la formation des utilisateurs. Parallèlement, nous initions une réflexion sur la modernisation du guichet des pouvoirs locaux pour offrir tant aux agents du SPW qu'aux agents des pouvoirs locaux des solutions d'intelligence artificielle pour les soutenir dans leur travail quotidien.

L'objectif poursuivi est de développer des usages maîtrisés, mutualisables et utiles, tant pour les agents que pour les citoyens, et ce, dans une logique d'efficacité et de modernisation des services publics locaux, tout en préservant l'indispensable lien humain propre aux missions de proximité qu'exercent les communes et les CPAS.

M. le Président. – La parole est à M. Massaki Mbaki.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. En fait, au Conseil communal de Mons, on a voté justement pour une charte IA avec l'administration. C'est un point d'attention que je souligne. On a lancé une initiative que je salue et qui est tout à fait louable, mais, d'un autre côté, je trouve que les communes devraient se concerter pour pouvoir travailler ensemble et voir, lorsqu'on va développer la charte de Mons – ou d'autres communes –, quels sont les points qui méritent un peu plus d'approfondissement et les points dont on ne peut clairement pas se passer.

Aujourd'hui, j'ai l'impression que l'on risque d'avoir de nouveau des dépenses dans chaque commune, chacun travaillant de son côté. Au final, des concertations seront manquées et de l'argent risque d'être gaspillé.

**Question orale
de Mme Éliane Tillieux
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la demande de liquidation du Carrefour
régional et communautaire de la citoyenneté et
de la démocratie (CRECCIDE) »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la demande de liquidation du Carrefour régional et communautaire de la citoyenneté et de la démocratie (CRECCIDE) ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, depuis près de trois décennies, le CRECCIDE – Carrefour régional et communautaire de la citoyenneté et de la démocratie – accompagne les communes. Dans quoi ? La formation des plus jeunes à la démocratie. Que fait-il ? Il forme, il outille, il rassemble, il transmet et il permet à des milliers d'enfants et de jeunes de comprendre exactement et concrètement ce qu'est la démocratie : débattre, écouter, décider ensemble, respecter la parole de l'autre, agir pour sa commune.

Sa disparition ne peut pas être traitée comme une simple ligne budgétaire. C'est un outil de terrain, aujourd'hui, Monsieur le Ministre, qui s'éteint, une équipe qui perd son emploi, une expertise construite patiemment avec les communes qui disparaît, et une mémoire de la participation citoyenne des enfants et des jeunes qui risque d'être effacée.

La situation est d'autant plus affligeante qu'elle était connue. Le CRECCIDE avait alerté à plusieurs reprises les autorités depuis 2024. Des démarches avaient été entreprises, des rendez-vous sollicités et des solutions recherchées.

Il faut rappeler que, lors de la législature 2017-2019 déjà, le CRECCIDE avait vu ses subventions réduites de 148 000 euros à 40 000 euros. Un premier coup avait déjà été donné. En mai 2026, l'association lançait un appel au secours aux parlementaires de Wallonie et de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Des soutiens avaient été évoqués, mais face à une association qui devait payer ses salaires, ses factures et ses charges, les procédures administratives ont pris le pas sur l'urgence humaine et démocratique.

L'assemblée générale du 17 septembre dernier a décidé d'entamer une procédure de mise en faillite de l'ASBL CRECCIDE. Ce sont donc 28 années de travail au service de l'accompagnement des conseils communaux, d'enfants et de jeunes, la formation de coordinateurs et animateurs, mais aussi l'accompagnement des communes dans leurs démarches de participation citoyenne qui risquent de passer à la trappe.

Pourtant, le ministre-président et vous-même aviez été sensibilisés à la situation depuis plusieurs mois. Votre cabinet avait aussi envisagé un subside pour cette année. Le ministre-président parlait de 40 000 euros et vous aviez parlé de 25 000 euros. Faute de concrétisation, les membres de l'ASBL ont dû se résigner à malheureusement mettre fin à cette belle aventure.

Quelles solutions êtes-vous prêts à mettre en œuvre ? La liquidation de la subvention envisagée par le ministre-président et vous-même pourra-t-elle se concrétiser afin d'éviter la mise en faillite ? Pourquoi les alertes répétées n'ont-elles pas permis d'éviter cette issue ? Pourquoi les aides évoquées n'ont-elles pas pu être concrétisées à temps ? Quelles garanties seront données pour préserver, d'une manière ou d'une autre, ces missions essentielles jusqu'ici assurées par l'association ?

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 pris connaissance avec regret de la décision de l'assemblée générale du CRECCIDE d'entamer une procédure de mise en faillite. Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer au sein de cette commission, mon cabinet et moi-même connaissons bien la situation de l'association et avons rencontré ses responsables à plusieurs reprises.

Je tiens à saluer le travail mené par le CRECCIDE en matière de participation citoyenne des enfants et des jeunes, notamment auprès des communes.

Dans le cadre de mes compétences, un soutien de 25 000 euros lui avait été accordé en 2025 pour son travail auprès des pouvoirs locaux.

Je rappelle toutefois que le financement principal du CRECCIDE relève de la compétence de la Jeunesse en Fédération Wallonie-Bruxelles. Le soutien apporté au titre des Pouvoirs locaux n'a donc pas vocation à se substituer à lui seul au financement structurel de l'association.

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – Sérieux, c'est tout ce que vous avez à dire ? Sérieusement ? On parle de la

démocratie. Dans un contexte où l'écart entre les institutions, y compris les institutions locales, se creuse et que l'on voit un fossé énorme avec les citoyens ; à un moment où l'Europe s'interroge avec l'accession de l'extrême droite à de nombreux gouvernements ; à l'heure où tout le monde s'interroge sur les fondements et les valeurs démocratiques, vous faites le renvoi de balle. Vous indiquiez que vous aviez 25 000 euros l'année dernière, rien du tout dans mon escarcelle cette année. Vous ne parlez même plus de 2026 et vous rejetez la balle vers la Fédération Wallonie-Bruxelles, en considérant que ce sont les budgets de la Jeunesse qui doivent s'occuper de cela. Dans vos budgets pour les pouvoirs locaux, on ne parle pas des conseils communaux des jeunes, on ne parle pas de l'apprentissage de la démocratie dans les conseils communaux. Cela n'a pas l'air de vous concerner.

Franchement, quand une association – qui a pour objectif d'apprendre la démocratie aux enfants – disparaît après avoir alerté depuis plus de deux ans, vous ne pouvez pas dire que vous ne saviez pas. Que reste-t-il des grands discours ? On octroie aujourd'hui les prix de « Passeurs de mémoire » dans ce parlement à une majorité MR-Engagés, et cette même majorité au Gouvernement ne peut pas soutenir des associations qui s'engagent à cela depuis presque 30 ans ?

Je vous rappelle votre Déclaration de politique régionale et votre engagement gouvernemental en faveur du rapprochement des jeunes et des institutions locales. C'est concrètement l'apprentissage de la citoyenneté, l'apprentissage du fonctionnement communal. Qu'en reste-t-il ? Apparemment, vous n'en avez pas grand-chose à faire et le CRECCIDE est malheureusement victime des multiples coups de votre majorité gouvernementale.

Quand on supprime, que l'on retarde ou que l'on fragilise les moyens des associations de terrain, ce ne sont pas des structures abstraites, Monsieur le Ministre : ce sont des femmes, des hommes qui perdent leur emploi, des communes qui perdent un partenaire et des enfants qui perdent un lieu précieux d'apprentissage de la démocratie.

Question orale
de M. Jori Dupont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'utilisation de moyens publics du CPAS
de Tournai à des fins de promotion partisane »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dupont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'utilisation de moyens publics du CPAS de Tournai à des fins de promotion partisane ».

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

M. Jori Dupont (Indépendant). – Monsieur le Ministre, après la fausse demande d'un conseiller MR du CPAS de Tournai, après le chef de cabinet de la bourgmestre de Tournai qui avait un lien avec un projet immobilier, un troisième événement a eu lieu à Tournai. En avril dernier, la présidente du CPAS de Tournai déclarait dans la presse qu'il faut un comportement irréprochable dans la gestion publique. Cela faisait suite à cette fameuse fausse demande. Cependant, six mois plus tard, la réalité rattrape les déclarations de Mme la Présidente.

Pour l'inauguration d'un potager communautaire ce vendredi, l'invitation officielle, financée avec les deniers publics, estampillée du logo du CPAS et de l'Union européenne, se transformait en tract politique. Seuls deux députés wallons y étaient mis à l'honneur – tous deux issus du MR –, en grand, au milieu du tract. Plus révélateur encore, la seule élue de Wallonie picarde mise en avant n'est autre que la mère de la présidente du CPAS, au mépris le plus total des autres parlementaires de la circonscription.

Pour toute défense, la présidente du CPAS a invoqué le faible coût d'impression et l'absence de sa mère le jour J pour raisons de santé. Nous savons effectivement notre collègue en arrêt maladie depuis plusieurs mois ; nous lui souhaitons un prompt rétablissement. Néanmoins le sujet n'est pas en soi la présence physique ni même la facture de l'imprimeur. Le problème est politique, éthique : l'outil institutionnel et les fonds destinés à l'action sociale ont-ils à financer, directement ou indirectement, la promotion d'une écurie politique ?

En tant que ministre de tutelle, quelle est votre analyse quant à l'utilisation de supports officiels pour mettre en avant, de manière exclusive, des élus d'une seule formation politique ? L'argument du faible coût est-il recevable au regard des obligations de neutralité et d'impartialité qui s'imposent à tout exécutif local ? Comptez-vous rappeler aux exécutifs du CPAS les règles régissant l'usage des budgets de communication institutionnelle ? Quelles mesures ou vérifications comptez-vous prendre pour garantir que les moyens du

CPAS de Tournai soient exclusivement consacrés à leur mission de service public ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, j'ai pris connaissance des éléments que vous évoquez concernant l'inauguration organisée par le CPAS de Tournai. J'ai demandé à mon administration d'instruire ce dossier afin de vérifier les conditions dans lesquelles les moyens du CPAS ont été mobilisés pour la communication relative à cet événement. Cette instruction étant en cours, vous comprendrez que je ne souhaite pas en préjuger les conclusions.

Mon rôle dans le cadre de la tutelle est de veiller au respect des règles applicables et à la bonne utilisation des moyens publics. C'est donc sur cet aspect que j'ai demandé au SPW IAS de procéder aux vérifications nécessaires, comme je le fais à chaque fois que je suis sollicité par une question parlementaire sur un tel sujet ou par des élus locaux.

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

M. Jori Dupont (Indépendant). – Merci. Je vais noter, comme Mme De Rodder, qu'une instruction est en cours. C'est une bonne chose en soi. À Tournai, on a une expression : « On va qu'mincher, les Tournaisiens sont là », que l'on pourrait traduire par « On peut lancer la bataille parce que les Tournaisiens sont là ». Vous avez compris avec les questions de Mme De Rodder et les miennes qu'on ne laissera rien passer et que l'on continuera à ne pas accepter ces méthodes, à toujours batailler contre et ne pas avoir peur des menaces de poursuites quand on ose dénoncer ces pratiques peu acceptables. Nous pourrions y revenir.

D'ailleurs, pour le coup, je n'ai pas reçu cette invitation à l'inauguration en présence des députés MR. Toutefois, Mme Renard a dit sur les réseaux sociaux que tous les députés étaient les bienvenus. Je vous invite donc tous à venir vendredi à l'inauguration de ce potager. Je compte en tout cas y aller.

**Question orale
de Mme Éliane Tillieux
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le développement anarchique des boîtes à
colis »**

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 « le développement anarchique des boîtes à colis ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, je vais revenir sur l'échange que nous avons eu en séance plénière, le 16 septembre dernier, au sujet des boîtes à colis en question d'actualité. Pour être précise, à la faveur de votre réponse, vous avez indiqué qu'une boîte à colis située sur l'espace public n'aurait pas besoin de permis. Confirmez-vous cette réponse informative à ma question ?

Les boîtes à colis connaissent une croissance spectaculaire : leur nombre pourrait atteindre près de 4 300 fin 2026, soit une hausse de 48 % en un an à peine. Bpost vise même 4 500 boîtes à colis d'ici 2029. Ces casiers s'installent désormais sur les parkings, près des gares, des stations-service, des supermarchés ou dans tout lieu de passage, même en pleine campagne.

Ainsi, ces équipements envahissent progressivement l'espace public ou même semi-public. Ils génèrent un accroissement du trafic, multiplient les arrêts-minute, engendrent du bruit, parfois des livraisons nocturnes, et posent des questions d'accessibilité et de partage de l'espace. Ils constituent aussi une concurrence réelle pour les petits commerces et les points relais, notamment en centre-ville. Les commerçants perdent non seulement les revenus liés au traitement des colis, mais aussi le passage en magasin, essentiel à leur activité.

C'est pourquoi un cadre doit être réfléchi quant à leur localisation, à leur intégration dans l'environnement et aux potentielles nuisances qui y sont liées. Comment entendez-vous réguler l'implantation de ce type d'installations ? Comment éviter leur développement anarchique et une certaine forme d'envahissement de l'espace public ?

Les communes disposent-elles d'outils suffisants pour encadrer leur implantation ? Comment les nuisances en matière de mobilité, de bruit et d'occupation de l'espace sont-elles prises en compte ?

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 confirme – et je vais donc répéter – les éléments que j’ai déjà eu l’occasion d’exposer en séance plénière, ainsi que dans différentes réponses à des questions écrites.

Je vous relis donc un extrait de ma réponse à la question écrite 1724, accessible in extenso sur le site du Parlement : « Du point de vue de l’aménagement du territoire, il convient tout d’abord d’opérer une distinction selon que l’implantation des boîtes à colis intervient sur le domaine public ou sur un terrain relevant du domaine privé.

S’agissant du domaine public, conformément aux dispositions du Code du développement territorial, l’installation de boîtes à colis relève des actes et travaux exonérés de permis d’urbanisme, en vertu de la rubrique W18 de l’article R.IV.1-1, qui vise expressément le placement ou le déplacement de boîtes postales sur le domaine public. Il importe toutefois de souligner que cette dispense de permis d’urbanisme n’équivaut pas, pour autant, à une autorisation d’occupation du domaine public, laquelle demeure subordonnée à l’accord du gestionnaire du domaine concerné.

En ce qui concerne le domaine privé, notamment les emplacements situés sur les parkings de grandes surfaces commerciales, l’installation de telles boîtes constitue, quant à elle, un acte soumis à permis d’urbanisme préalable. À défaut de ce permis, il revient à la commune compétente de constater l’éventuelle infraction urbanistique.

Enfin, lorsqu’il s’agit d’un déploiement en intérieur, par exemple au sein d’une gare ou d’une galerie commerciale, l’installation de ces équipements n’est soumise à aucune autorisation spécifique en dehors de l’autorisation du propriétaire. » Notez que, dans ce cas, il n’y a pas de problème de mobilité, car on est dans un milieu intérieur fermé.

Quand je parle d’autorisation du gestionnaire du domaine public, dans le cadre du placement de ces boîtes postales, il n’y a pas beaucoup de possibilités : c’est soit une commune, soit la Région, voire la SNCB, Infrabel, la province ou une UAP pour quelques sites particuliers, mais ce genre de cas se compte sur les doigts d’une main. Bref, ce sont toujours des autorités publiques qui décident. Je rappelle, en outre, que, par définition, l’occupation d’un domaine public est précaire. C’est donc loin d’être l’anarchie : en extérieur, il faut un permis d’urbanisme ou une autorisation domaniale.

S’agissant de leur localisation et des nuisances éventuelles, l’accessibilité, la mobilité, la sécurité routière ou la bonne intégration dans l’environnement peuvent parfaitement motiver un refus, tant dans le

cadre des permis d’urbanisme que dans celui de l’autorisation domaniale. Chaque situation doit être examinée au cas par cas par l’autorité publique au regard des enjeux locaux. Il y a donc bien un cadre complet pour l’ensemble des situations.

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, cela ne vous étonnera pas, mais je ne suis pas du tout convaincue par votre réponse. Tout d’abord, parce que la législation relative au placement ou au déplacement de boîtes postales date, savez-vous de quelle année, Monsieur le Ministre ?

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Je pense que c’était un tout autre dispositif que ces murs à colis. On n’est plus du tout dans le même état d’esprit. Les dimensions ne sont pas pareilles. Les allées et venues par rapport à ces colis ne sont pas pareilles non plus. Il y a une différence entre une boîte postale et les murs à colis.

Au-delà de cela, vous dites que ce n’est absolument pas l’anarchie. Cependant, il y a une multitude de décideurs, parfois publics : la Région, la province, la commune, parfois un commerce, parfois un privé si c’est à l’intérieur. Comment voulez-vous que tout ce petit monde s’organise pour essayer de répartir au mieux ces boîtes à colis sur le territoire ? Il n’y a aucune vision d’ensemble de la répartition de ces murs à colis au sein de nos communes et sur le territoire wallon. Il n’y a rien de prévu.

Je ne suis donc pas du tout satisfaite de votre réponse. Nous continuerons à suivre ce dossier de très près.

**Question orale
de M. Chris Massaki Mbaki
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la dématérialisation du permis
d’urbanisme »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Massaki Mbaki à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la dématérialisation du permis d’urbanisme ».

La parole est à M. Massaki Mbaki pour poser sa question.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Monsieur le Ministre, la première phase pilote de la dématérialisation des permis d’urbanisme a été lancée

début juin. Concrètement, ce sont 20 communes wallonnes qui participent à cette première phase qui ne concerne que les permis d'urbanisme relevant de la compétence du fonctionnaire délégué ou du Gouvernement wallon. Une deuxième phase visant les permis de compétence communale sera lancée en février 2027, avant une généralisation progressive. L'un des objectifs de ces phases pilotes est de s'assurer de la bonne application de la mesure au sein des communes wallonnes, dont les réalités et possibilités en matière de simplification administrative sont différentes.

Après plus de quatre mois de phase pilote, quelle remontée des communes wallonnes pouvez-vous nous communiquer ? Disposez-vous de premiers indicateurs quant à l'effet de cette dématérialisation sur les délais de traitement des permis d'urbanisme concernés ?

Comment se déroule l'application de cette mesure dans les communes en coordination avec le fonctionnaire délégué ? D'éventuelles difficultés techniques ou administratives ont-elles été identifiées ? Le cas échéant, comment vos services y répondent-ils pour améliorer le processus ?

Enfin, comment le Gouvernement travaille-t-il à la préparation de la seconde phase pilote qui concernera les permis d'urbanisme de compétence communale ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, j'entends employer la dématérialisation des permis comme un levier de la politique de simplification administrative et de modernisation des procédures. La dématérialisation doit faciliter les démarches des demandeurs, améliorer la traçabilité des dossiers et renforcer l'efficacité de leur traitement par les différents services administratifs. Cette première phase pilote permet précisément de tester le dispositif en conditions réelles avant sa généralisation progressive.

Lancée le 1^{er} juin dernier, cette première phase pilote qui concerne les UFD – c'est-à-dire les permis d'urbanisme relevant des fonctionnaires délégués –, a déjà permis, au 14 septembre, le dépôt de 139 dossiers auprès des deux directions extérieures pilotes, celles de Namur et de Mons, et des 20 communes participantes. Ces premiers résultats sont encourageants. À ce stade, un dossier a achevé l'ensemble de son parcours administratif. Ce nombre limité de dossiers finalisés ne permet pas encore d'évaluer de manière représentative l'incidence de la dématérialisation sur les délais de traitement.

Je rappelle par ailleurs que les permis demeurent soumis au délai de rigueur fixé par le Code du développement territorial, qu'ils soient déposés de manière physique ou dématérialisée. Cependant,

l'avantage, quand vous appuyez sur la touche envoi de votre ordinateur, c'est que la date d'envoi est certaine. Elle ne dépend pas d'un aléa postal ou de jours fériés.

La phase pilote remplit pleinement son rôle. Elle permet d'identifier des incidents techniques inhérents au déploiement d'un nouvel outil, de les corriger et d'améliorer progressivement certains aspects du processus. Les communes participantes et les directions extérieures concernées collaborent dans ce cadre afin d'assurer le suivi des dossiers et de consolider les nouveaux modes de travail numériques. Les enseignements tirés de cette première phase servent déjà à préparer la deuxième phase pilote prévue pour les permis dits UCO.

Les permis UCO sont les permis d'urbanisme relevant de la compétence communale. Quantitativement, ils sont beaucoup plus nombreux. Ils permettront d'adapter les outils, d'en renforcer le suivi technique et de poursuivre les actions d'accompagnement et de communication nécessaires à la poursuite du déploiement.

Les premiers retours des administrations communales sont positifs. Ils mettent notamment en avant une meilleure traçabilité des dossiers, un accès facilité à l'information, la modernisation des procédures et des manutentions beaucoup plus simples.

Les administrations communales poursuivent naturellement l'appropriation de ces nouvelles méthodes de travail. La transition numérique doit améliorer le service rendu sans laisser personne de côté. L'accompagnement des citoyens reste donc au cœur du dispositif, mais il est vrai que, tant pour les agents régionaux que pour les agents communaux, c'est une transformation de leur métier au quotidien qui s'amorce.

M. le Président. – La parole est à M. Massaki Mbaki.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Pour l'anecdote, le jour où j'ai appris que je devenais député, le premier citoyen qui m'a contacté m'a parlé de la dématérialisation des permis d'urbanisme. Je me réjouis donc d'entendre cette bonne nouvelle, attendue par énormément de citoyens.

Vous avez déjà donné un retour assez positif au niveau de la première phase. La seconde phase reste néanmoins très importante et à surveiller, étant donné que l'on inclut vraiment le travail au niveau communal pour l'ensemble des agents. Vous avez également mentionné que les premiers retours des agents sont assez positifs. J'imagine que les citoyens se réjouissent également.

Je resterai attentif aux avancées, mais je vous félicite déjà pour le travail réalisé.

(M. Lefebvre, doyen d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme des charges d'urbanisme ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, en juillet dernier, le Gouvernement a adopté un avant-projet de décret prévu pour mieux encadrer les charges d'urbanisme. Il prévoit que les communes souhaitant imposer des charges d'urbanisme pour les projets de logements devront préalablement adopter un règlement communal. À défaut, elles ne pourront plus imposer de telles charges après le délai prévu. Cette responsabilisation des communes me paraît cohérente : si une commune souhaite imposer des charges, il est normal qu'elle fixe préalablement des règles claires et prévisibles.

Dans une précédente réponse à une question parlementaire, vous indiquiez vouloir « mieux encadrer à la fois les critères de calcul et les modalités d'affectation des charges », en précisant : « À cette fin, le règlement communal devra déterminer à l'avance les montants maximaux applicables, ainsi que les modalités de mise en œuvre du mécanisme. Cette approche permettra aux porteurs de projet de connaître plus clairement les conditions susceptibles de leur être imposées avant même l'introduction de leur demande de permis ».

Je salue cette volonté, mais il faut que les communes disposent d'un cadre suffisamment clair et sécurisé pour le faire. Plusieurs éléments devront être précisés, notamment la méthodologie pour déterminer les montants de référence, le référentiel régional, la procédure d'adoption et le régime de tutelle applicable.

Pouvez-vous préciser comment vous comptez accompagner concrètement les communes dans la mise en œuvre de cette réforme ?

Le référentiel régional, une méthodologie claire et un modèle type de règlement juridiquement sécurisé seront-ils disponibles dès l'entrée en vigueur du dispositif ?

Enfin, les communes disposeront-elles bien de l'ensemble de ces outils avant que ne commence à courir l'éventuel délai prévu pour adopter leur règlement ?

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 de partager la cohérence du projet de réforme mené, qui vise à la fois à renforcer la transparence et la prévisibilité pour les porteurs de projet, à garantir un meilleur respect du principe de proportionnalité dans la fixation des charges et à préserver l'autonomie communale, tout en assurant une plus grande cohérence sur l'ensemble du territoire wallon.

Comme vous le soulignez, le concours des communes est indispensable. En l'état actuel du dispositif, pour les soutenir dans ce processus, plusieurs habilitations sont prévues et devront être mises en œuvre au travers de la partie réglementaire, qui est en cours d'élaboration et dont l'adoption sera coordonnée avec celle du nouveau dispositif décréteil.

Sans être exhaustif, la partie réglementaire proposera un référentiel de montants maximaux de référence pour aider les communes et la méthodologie à appliquer en vue de calculer ces montants, en ce compris les règles potentielles à mettre en œuvre en matière d'indexation de ceux-ci.

Par ailleurs, un modèle de règlement communal ainsi qu'un modèle de décision du conseil communal seront également arrêtés et diffusés auprès de l'ensemble des communes. Ce modèle sera, comme tous les autres outils de cette réforme, concerté avec les parties prenantes – l'UVCW, Embuild et l'UPSI. Ces outils ont précisément vocation à accompagner les communes dans l'élaboration de leur règlement communal et à garantir une mise en œuvre homogène et juridiquement sécurisée du dispositif sur l'ensemble du territoire wallon.

La date d'entrée en vigueur de l'avant-projet de décret sera déterminée par le Gouvernement lors de l'adoption de la partie réglementaire. À compter de cette entrée en vigueur, les communes disposeront d'un an pour s'inscrire dans ce nouveau dispositif. Ma volonté est que l'ensemble des outils indispensables à la mise en œuvre du nouveau dispositif soit bien sûr disponible dès son entrée en vigueur. Ils pourront naturellement être complétés ou adaptés par la suite au regard des besoins identifiés sur le terrain.

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, vous auriez pu répondre « oui » à mes trois questions, puisque vous avez répondu positivement à toutes les

demandes. Cela fera plaisir à ma collaboratrice parlementaire, qui est très férue de cette réforme et de cette question – et dont c’est l’anniversaire aujourd’hui. Ces trois « oui » lui feront un très beau cadeau.

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

M. le Président. – Je vous propose de suspendre nos travaux quelques instants.

- La séance est suspendue à 17 heures 51 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 17 heures 54 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

(Suite)

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’état d’avancement de la réforme des 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’état d’avancement de la réforme des ports autonomes ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, on connaît l’objectif et le calendrier : la fusion des quatre ports autonomes wallons au sein d’une société anonyme de droit public, avec l’objectif d’une structure pleinement opérationnelle début 2028.

Lors de notre dernier échange, vous aviez indiqué viser une première lecture du décret avant l’été 2026, tout en garantissant une transition progressive, la coexistence temporaire des structures et le respect des droits des travailleurs. Sauf erreur de ma part, il ne me semble pas avoir vu, dans les ordres du jour du Gouvernement, l’adoption dudit texte en première lecture.

Qu’en est-il ? Le cas échéant, le calendrier de début 2028 est-il toujours réaliste ?

Cette réforme est stratégique. Le transport fluvial est sous pression, mais il reste essentiel pour le report modal, la décarbonation du fret, la logistique industrielle et la valorisation de sites comme Chertal, Engis, Athus ou les plateformes multimodales wallonnes.

Quels arbitrages restent ouverts sur la gouvernance, les statuts, les missions, les actifs, le personnel et l’association éventuelle du privé ? Où en est la concertation avec les ports, les travailleurs, les chargeurs et les opérateurs économiques ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme le prévoit la Déclaration de politique générale, « une gestion plus moderne, efficace et efficiente des quatre ports fluviaux wallons sera mise en place ». Je vous confirme que les travaux relatifs à la réforme des Ports autonomes ont progressé depuis notre dernier échange. Ces travaux intègrent la nécessité d’approfondir les modalités juridiques, patrimoniales et fiscales de cette importante transformation. Plusieurs consultations juridiques ont ainsi été menées afin de sécuriser la mise en œuvre de la réforme. L’avant-projet de décret et le projet de statuts sont aujourd’hui à un stade avancé de leur élaboration.

Je reste attentif au calendrier de cette réforme et à l’objectif d’une mise en place de la nouvelle structure à l’horizon 2028. Je souhaite toutefois que les différentes étapes soient franchies dans le respect des procédures requises et sur la base d’un dispositif juridiquement sécurisé.

À ce stade, vous comprendrez que la primeur du contenu de l’avant-projet de décret est réservée au Gouvernement. Celui-ci sera ensuite soumis au Parlement, où nous aurons pleinement l’occasion d’en débattre.

Concernant les travailleurs, comme je l’ai déjà indiqué à plusieurs reprises, les droits de chacun seront pleinement respectés dans le cadre de la réforme. Cette ligne demeure inchangée.

Enfin, les ports sont associés aux travaux préparatoires depuis le lancement de la réforme.

L’objectif demeure donc bien de doter la Wallonie, pour 2028, d’un acteur portuaire unique, disposant d’une gouvernance unifiée tout en préservant un ancrage territorial fort. Une réforme de cette ampleur nécessite de sécuriser chacune des étapes de sa mise en œuvre afin d’assurer la continuité des activités et de construire la future structure sur des bases juridiques, patrimoniales et organisationnelles solides.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, vous n’avez pas répondu à toutes mes questions, mais comme nous allons de toute façon en rediscuter prochainement, je serai attentif au suivi.

**Question orale
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la rétribution due par les provinces pour
l’utilisation de la plateforme Powalco »**

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 rétribution due par les provinces pour l’utilisation de la plateforme Powalco ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, disposez-vous de données précises sur l’utilisation de Powalco par chacune des cinq provinces au cours des dernières années ? Combien de dossiers de programmation, de coordination et de demandes d’autorisation ont-ils été traités par l’intermédiaire de la plateforme ? Quel est, pour 2025 et 2026, le montant de la rétribution due par chacune des provinces ? Comment ces montants se rapportent-ils au nombre de dossiers effectivement traités ?

Confirmez-vous qu’un groupe de travail consacré à la révision de la législation examine actuellement, au sein de la Commission de coordination des chantiers, la définition des cours d’eau entrant dans le champ d’application du décret ? La proposition visant à distinguer les voies hydrauliques des cours d’eau non navigables et, le cas échéant, à sortir ces derniers du champ d’application du décret, est-elle étudiée dans ce cadre ? Quelle est votre position sur cette piste et quels en seraient, selon votre administration, les avantages et les difficultés juridiques ou opérationnels ?

À défaut d’une modification du champ d’application du décret, le Gouvernement examine-t-il la possibilité d’adapter le régime de rétribution applicable aux gestionnaires de cours d’eau non navigables, afin que leur contribution soit davantage proportionnée à leur utilisation effective de la plateforme, puisque c’est bien là que se situe le nœud du problème aujourd’hui ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, l’article 43 du décret du 30 avril 2009 relatif à l’information, la coordination et

l’organisation des chantiers impose aux personnes visées à l’article 8, notamment les gestionnaires de voiries et de cours d’eau, de s’inscrire à Powalco et d’acquitter une rétribution. C’est la loi.

Le cas des provinces, gestionnaires des cours d’eau non navigables de deuxième catégorie, est effectivement discuté au sein de la Commission de coordination des chantiers dans le cadre de la révision du décret « Impétrants ». J’ai évoqué la réforme de ce décret à l’occasion de l’examen d’un texte il y a quelques semaines au sein du Parlement.

Les provinces invoquent notamment la spécificité de leurs travaux et les nombreuses interventions dispensées de programmation. L’usage de Powalco comme point d’entrée unique permettrait cependant de centraliser les démarches, tout en maintenant les exigences propres aux cours d’eau.

Concernant l’utilisation effective de Powalco par les provinces, les données disponibles pour l’année 2023 font apparaître quatre chantiers créés par celle-ci. Aucun dossier d’autorisation pour lequel une province était identifiée comme gestionnaire compétent n’avait été traité, et aucune réponse provinciale n’avait été apportée aux validations des états des lieux créés durant cette période. Ces quatre chantiers ont été encodés par la seule province du Brabant wallon.

Ces données doivent être nuancées. Elles ne couvrent que les dossiers encodés, et non toutes les interventions réalisées, dont certaines auraient sans doute dû être encodées. Sur les quatre chantiers 2003, trois concernent des travaux de voirie pour des communes et un seul un cours d’eau. Je ne dispose pas d’un relevé exhaustif par province et par année des programmations, coordinations et autorisations traitées. Les données disponibles indiquent néanmoins un usage limité de Powalco pour la gestion provinciale des cours d’eau.

La sortie des provinces du champ d’application du décret est donc envisagée, mais doit encore faire l’objet d’une décision finale. Ce point sera soumis au Gouvernement dans le cadre des travaux relatifs à l’adoption du projet de décret réformant celui d’avril 2009. D’ici là, le cadre actuel s’applique : les provinces doivent utiliser Powalco et payer la rétribution. C’est une obligation légale. Une tarification selon l’usage réel n’est pas envisagée parce que ce n’est pas le cadre qui est prévu. Elle serait par ailleurs complexe à appliquer. Elle pourrait encourager le sous-encodage des chantiers : si vous ne payez qu’en fonction du nombre de chantiers, il risque d’y avoir effectivement un effet pervers.

Une éventuelle sortie ne réglerait pas automatiquement les rétributions dues ou transitoires. On ne peut pas changer ce qui est dû pour le passé. Les créances et les dettes existent. Leur traitement devra

donc être fixé dans un cadre financier réglementaire clair, sans remettre en cause la logique de forfait. Vous le voyez, nous devons trancher cette question dans les prochaines semaines.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, de travailler sur le sujet, puisque les provinces ont toutes exprimé que leur utilisation effective de Powalco est faible par rapport à la rétribution qu'elles doivent financer. Cela vaut le coup, à un moment où chaque centime a une valeur sans doute plus importante qu'auparavant, que nous nous posions sur le sujet.

**Question orale
de M. Arnaud Dewez
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la gestion des incidents sur les bandes de
circulation isolées lors de chantiers
autoroutiers »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dewez à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la gestion des incidents sur les bandes de circulation isolées lors de chantiers autoroutiers ».

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, il s'agit d'une question un peu plus précise par rapport à certains chantiers. Depuis le début du mois d'août, un chantier de réhabilitation de l'autoroute E40/A3 est mené entre les échangeurs de Vottem et les Hauts-Sarts, et on peut dire que les délais ont été respectés – je pense qu'il faut le souligner également.

Durant la première phase, deux bandes de circulation ont été maintenues dans chaque sens avec, en direction d'Aachen, une bande basculée à contresens sur la chaussée vers Bruxelles. Cette bande, qui a été bien utile pour fluidifier le trafic, encadrée par des séparateurs provisoires en béton et la berme centrale, ne permet pas aux véhicules de se ranger sur le côté en cas de panne ou d'accident. Un véhicule immobilisé peut dès lors bloquer complètement le passage des autres véhicules.

Depuis le début des travaux, au moins trois incidents m'ont été rapportés et ont entraîné un blocage prolongé de cette bande. J'ai été moi-même pris dans un de ces incidents. Trois véhicules étaient devant moi. Une voiture est tombée en panne d'essence sur cette bande-là en pleine nuit – pas de bol. Au final, après avoir appelé les services de secours pour dégager les voitures, ce sont

des utilisateurs qui ont quitté leur voiture et ont poussé sur l'autoroute, pendant 1,5 kilomètre, la voiture pour la sortir de la zone de la bande unique, ce qui était assez insécurisant étant donné que les voitures venant de Aachen vers Bruxelles roulaient à toute allure. On pouvait sentir leurs vibrations – il y avait une borne en béton, bien entendu.

Cette configuration soulève également la question du passage des véhicules prioritaires. Une ambulance engagée dans la file pourrait se trouver immobilisée sans possibilité de changer de voie ou de voir le passage libéré par les autres usagers, avec des conséquences potentiellement graves en cas d'urgence.

Si ce chantier illustre concrètement ces difficultés, la problématique concerne plus largement les chantiers autoroutiers nécessitant une circulation sur une bande isolée. Les enseignements tirés de cette situation pourraient donc être utiles pour la préparation de futurs chantiers.

Comment les risques liés à l'immobilisation d'un véhicule sur une bande isolée sont-ils pris en compte lors de la préparation des chantiers autoroutiers ? Des modalités d'accès et d'intervention sont-elles systématiquement définies avec la police, les services de secours et les dépanneurs ? Quel retour d'expérience vos services tirent-ils des incidents survenus entre Vottem et les Hauts-Sarts, notamment concernant les difficultés d'accès et les délais de dégagement des véhicules ?

Quelles solutions peuvent être prévues pour faciliter les interventions et limiter la durée des blocages dans ce type de configuration ? Des accès intermédiaires, des possibilités de dégagement ou d'autres dispositifs adaptés aux contraintes des lieux sont-ils étudiés ?

Le risque qu'une ambulance ou un autre véhicule prioritaire se trouve lui-même bloqué dans la file est-il spécifiquement pris en compte ? Quelles dispositions permettent de prévenir ou de gérer cette situation ? Quelles adaptations sont envisagées pour l'organisation de futurs travaux présentant une configuration similaire ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la question que vous soulevez est essentielle, puisqu'elle porte sur la sécurité.

Pour l'instant, le SPW MI travaille à adapter et à réformer en profondeur la façon dont il organise des chantiers, tant en termes de planification et de prévisibilité qu'en ce qui concerne concrètement l'espace visé.

Sur une bande isolée, un véhicule immobilisé peut effectivement bloquer la circulation et compliquer l'intervention des secours. C'est pourquoi la préparation des chantiers autoroutiers fait l'objet d'une concertation approfondie avec la police, les services de secours et les intervenants chargés du dépannage. Leurs observations sont prises en compte lors de l'établissement des mesures de circulation. La réglementation impose des séparateurs de trafic lorsque au moins deux bandes sont maintenues dans un même sens. Dans le cas que vous évoquez, il y en avait deux d'un côté et une de l'autre. Ces dispositifs préviennent notamment des collisions frontales et sont évidemment importants.

Sur le chantier entre Vottem et les Hauts-Sarts, les séparateurs temporaires utilisés mesurent 50 centimètres de haut. Les secouristes peuvent donc les franchir si leur intervention l'exige, tout en maintenant une sécurité suffisante en cas d'impact d'un véhicule contre ces séparateurs.

Les services de secours adaptent également leurs modalités d'intervention à la configuration du chantier : la concertation préalable doit permettre de tenir compte de leurs conditions d'accès, y compris lorsqu'un véhicule prioritaire risque de se retrouver bloqué dans la circulation.

Le retour d'expérience de ce chantier devra nourrir la préparation des travaux présentant une configuration comparable, notamment en ce qui concerne les conditions d'intervention et les possibilités de dégager un sas d'accès. J'ai d'ailleurs récemment eu l'occasion d'évoquer ce type de situation avec les directions générales du SPW MI et de la SOFICO ; effectivement, la perspective est de permettre que l'on puisse enlever les séparateurs à des intervalles plus réguliers qu'aujourd'hui – certains étant en béton, d'autres plus légers –, de façon à créer des portes qui permettent de dégager plus rapidement les véhicules qui se retrouveraient coincés dans ce type de configuration. Notre objectif est clair : réaliser les travaux nécessaires, mieux coordonner les chantiers, mieux informer les usagers et réduire les perturbations sans relâcher les exigences de sécurité.

J'ajouterai qu'un renforcement de l'entretien préventif de nos routes par du raclage-pose permet aussi de mieux protéger nos infrastructures de travaux plus lourds, qui sont les plus longs et, donc, les plus perturbants pour la mobilité. C'est un choix majeur que je défends dans le cadre du tout prochain plan Infra 2027-2033.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour la prise en considération de cette problématique.

Cette expérience personnelle que j'ai vécue m'a donné quelques idées. On a remarqué qu'un camion était bloqué et qu'il empêchait les autres véhicules de passer, même en se calant complètement sur le côté. Je me pose donc la question suivante : les camions doivent-ils pouvoir utiliser cette bande unique ? Dans le cas présent, on devrait peut-être les forcer à rester sur les deux autres bandes.

Vous avez aussi parlé des glissières de sécurité centrale, qui étaient à droite des véhicules, où il y a une bande enherbée. C'est vrai que si certaines glissières étaient bougées tous les 200 mètres, par exemple, avec un espace où l'on mettrait temporairement du déchet de raclage pour évacuer une voiture, je crois que ce serait une piste de solution très technique, car il n'y a pas de miracle dans ces cas-là.

Il faut évidemment continuer à utiliser ces bandes uniques, mais il faut une réflexion pour les dégager le plus rapidement possible, parce que de telles pannes se produiront encore.

ORGANISATION DES TRAVAUX (Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Desalle, sur « la fin des travaux de la future ligne M5 du métro léger de Charleroi » ;
- Mme Vandorpe, sur « le suivi du dossier de fraude au CPAS de Tournai » ;
- Mme Vandorpe, sur « la limitation de vitesse à 90 kilomètres par heure sur l'E403-A17 entre Tournai et Mouscron » ;
- Mme Nikolic, sur « la programmation des chantiers routiers wallons » ;
- Mme De Bue, sur « la gestion, la planification et l'impact des chantiers wallons sur la mobilité » ;
- M. Tzanetatos, sur « le dossier de la rocade au sud de Charleroi » ;
- Mme Nikolic, sur « la résilience des voies navigables wallonnes face au changement climatique » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont transformées en questions écrites.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 18 heures 9 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés
M. Grégory Chintinne, MR
M. Vincent Crampont, PS
Mme Veronica Cremasco, Ecolo
M. Maxime Daye, Président
Mme Dorothée De Rodder, PS
Mme Valérie Dejardin, PS
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux
M. Arnaud Dewez, MR
M. Jori Dupont, Indépendant
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés
Mme Isabella Greco, PS
Mme Mélissa Hanus, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
Mme Marie Jacqmin, Les Engagés
Mme Anne Lambelin, PS
M. Bruno Lefèbvre, PS
M. Julien Liradelfo, PTB
M. Chris Massaki Mbaki, MR
Mme Diana Nikolic, MR
M. Loris Resinelli, Les Engagés
Mme Éliane Tillieux, PS
M. Nicolas Tzanetatos, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

AOT	Autorité organisatrice du transport
APE	aide(s) à la promotion de l'emploi
ASBL	association sans but lucratif
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BHNS	bus à haut niveau de service
BU	business unit (unité commerciale)
CEP	cellule(s) d'éducation et de prévention
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
CHC	Centre hospitalier chrétien (devenu le Groupe Santé CHC)
CIM	conférence interministérielle
CoDT	Code du développement territorial
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
covid-19	coronavirus disease 2019 (maladie à coronavirus 2019)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CRECCIDE	Carrefour régional et communautaire de la citoyenneté et de la démocratie (ASBL)
CSP	contrat(s) de service public
DAL	Direction de l'aménagement local
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
FRIC	Fonds régional des investissements communaux
GAFAM	Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft (cinq géants du web)
GT	groupe de travail
IA	intelligence artificielle
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
IPP	impôt des personnes physiques
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
LeTEC	société de transport en commun (anciennement TEC)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PIMACI	plan(s) d'investissement mobilité active communal(-aux) et intermodalité
PIMPT	plan "Infrastructures et mobilité pour tous"
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMR	personne à mobilité réduite
POLLEC	politique locale Énergie-Climat
Powalco	Plateforme wallonne de coordination de chantiers
PPP	partenariat public-privé
PRPdS	périmètres de révision du plan de secteur
SDC	schéma(s) de développement communal(-aux)
SDT	Schéma de développement du territoire
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPLI	Service public local intégré
SPW	Service public de Wallonie
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
SWAP	Service wallon d'accompagnement à la prospection
TEC	Société de transport en commun
TLPE	Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie (SPW)

TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UAP	unité(s) d'administration publique
ULiège	Université de Liège (anciennement ULg)
UPSI	Union professionnelle du secteur immobilier
UREBA	renovation énergétique des bâtiments (subventions)
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie
ZAC	zone d'aménagement concerté