CRAC n° 41 (2026-2027)
4e session de la XIIe 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 17 novembre 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

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 et 2) – Auditions.....1

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. Jean-Paul Bastin – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. Germain Mugemangango.

La réforme institutionnelle wallonne – Auditions.....2

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. Jean-Paul Bastin – M. Stéphane Hazée – M. Germain Mugemangango – Mme Caroline Cassart-Mailleux.

La grille tarifaire du groupe LeTEC – Auditions.....5

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Germain Mugemangango – M. Stéphane Hazée – Mme Sophie Fafchamps.

Rapport de la Cour des comptes.....8

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

AUDITIONS.....9

Mise en œuvre de l'article 15 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public.....9

Désignation d'un rapporteur.....9

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – Mme Sophie Fafchamps.

Audition de M. Desquesnes, ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.....9

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

Échange de vues.....9

Intervenants : Mme la Présidente – M. Bruno Lefèbvre – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.

Confiance au président et au rapporteur.....10

PROJETS ET PROPOSITIONS.....10

Pétition relative aux aménagements sécuritaires de la Route de Givet à 4560 Pailhe.....10

Désignation d'un rapporteur.....10

Intervenants : Mme la Présidente – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. Vincent Crampont.

Présentation de la pétition.....11

Échange de vues.....11

Intervenants : Mme la Présidente – M. Jean-Paul Bastin – Mme Caroline Cassart-Mailleux.

Vote.....11

Confiance au président et au rapporteur....11

Pétition concernant le projet « À deux pas » qui permet à une famille d'installer sur son terrain un petit logement modulaire et mobile pour un parent âgé ou une personne en perte partielle d'autonomie....11

Désignation d'un rapporteur....11

Présentation de la pétition....11

Échange de vues....11

Intervenants : Mme la Présidente – M. Vincent Crampont – M. le Président.

Vote....12

Confiance au président et au rapporteur....12

Pétition pour mettre fin à l'inégalité fiscale automobile : alignement de la Wallonie sur les tarifs flamands....12

Désignation d'un rapporteur....12

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – Mme Caroline Cassart-Mailleux.

Présentation de la pétition....12

Vote....13

Confiance au président et au rapporteur....13

Pétition pour autoriser l'installation de bornes de recharge pour les maisons de rangées....13

Désignation d'un rapporteur....13

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – Mme Caroline Cassart-Mailleux.

Présentation de la pétition....13

Vote....13

Confiance au président et au rapporteur....13

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES....13

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité d'une stratégie coordonnée de réduction de la vitesse en agglomération »....13

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

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en fonction des radars en province de Liège »....15

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

Question orale de M. Hervé Fiévet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la prévention de la conduite sous influence de l'alcool à l'occasion des marchés de Noël et des fêtes de fin d'année »....16

Intervenants : M. le Président – M. Hervé Fiévet – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression de la ligne Express Huy-Waremme » ;

Question orale de Mme Marie Jacqmin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la restructuration de la ligne Express E22 Huy-Waremme » ;

Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression de la ligne Express E22 au 1er décembre 2026 »....18

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – Mme Marie Jacqmin – Mme Caroline Cassart-Mailleux – 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 neutralité budgétaire de la réduction de la taxe de circulation pour les communes »....21

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conséquences de la grève du 9 novembre 2026 et les réponses à apporter aux chauffeurs de bus privés » ;

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la grève des chauffeurs de bus privés » ;

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le mouvement social au sein des sociétés sous-traitantes du groupe LeTEC »....22

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

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'amélioration de l'intermodalité en Brabant wallon » ;

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les correspondances bus-train avec le plan SNCB de décembre 2026 »....25

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

Question orale de M. Vincent Palermo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fermeture de la RN60E à hauteur de Péruwelz »....27

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Palermo – 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 « les parkings-relais liés aux busways liégeois à Fléron et à Chênée »....28

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

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les enseignements du tableau de bord de la mobilité 2026 »....30

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon du projet de vote électronique » ;

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 du vote électronique en Wallonie »....31

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – Mme Sophie Fafchamps – 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 risques d'affaiblissement du pluralisme démocratique portés par la proposition de réduction du nombre de conseillers communaux »....33

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

Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement du dispositif de sanctions administratives communales en matière de vitesse excessive »....35

Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – Mme le Présidente – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'opération « Touche pas à ma commune ! » »....36

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la publicité faite concernant la possibilité pour les communes d'avoir recours aux flexi-jobs »....37

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) concernant la politique d'accueil des Gens du voyage »....39

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

REPRISE DE LA SÉANCE....40

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)....40

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la protection des élus locaux contre le cyberharcèlement »....40

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

Question orale de Mme Alice Bernard à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soutien régional à Seraing face aux exclusions du chômage »....41

Intervenants : M. le Président – Mme Alice Bernard – 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'identité visuelle des actions financées par la dotation « Initiatives du vivre-ensemble » »....42

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le cri d'alarme des architectes wallons face à la complexité administrative wallonne »....43

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la prise en compte des besoins des usagers faibles dans les projets commerciaux »....45

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – 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 réorganisation du service d'hiver » ;

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le nouveau dispositif territorial du plan Hiver pour les routes wallonnes »....46

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

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la création d'un rond-point entre la N5 et la N99 »....48

Intervenants : M. le Président – M. Eddy Fontaine – 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 calendrier de réalisation des travaux de la RN54 »....49

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – 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 réalisation de la route d'accès à Pairi Daiza »....50

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 « les investissements de sécurisation des barrages-réservoirs »....51

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

Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'entretien et le curage des bassins d'orage »....52

Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux – 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 dégradation des conditions de navigation sur les voies navigables wallonnes »....53

Intervenants : M. le Président – M. Arnaud Dewez – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'évolution du chantier du pont Capitte »....55

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du chantier du Métrobus »....55

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la vente annoncée du site de Claire-Fontaine »....56

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de présentation officielle du plan Infrastructures 2027-2033 »....57

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les travaux de rénovation de la route de Mons (N90) »....58

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les enseignements à tirer du chantier du pont 45 »....59

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

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation du carrefour au croisement de la RN632 et de la route de G'hâstêr »....59

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

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)....61

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....61
Interpellations et questions orales retirées.....61

LISTE DES INTERVENANTS.....62

ABRÉVIATIONS COURANTES.....63

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 8 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Personne. Merci.

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 et 2) – Auditions

M. le Président. – Nous avions demandé aux groupes de nous remettre leurs demandes par rapport aux organismes qui pourraient être auditionnés. Nous avons reçu l'ensemble des propositions des groupes. M. le Secrétaire en a déposé une version papier sur chacun des buvards de chacun des groupes. Vous aurez probablement remarqué comme moi que nous avons 24 sollicitations. Je vais vous céder la parole par rapport à cette proposition et nous verrons comment nous nous organisons.

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – M. le Secrétaire vient de nous transmettre une liste de personnes et organismes à auditionner. Afin d'être constructif, et comme il s'agit d'une initiative du PS, je vous propose que mon groupe prenne le leadership pour convoquer un groupe de travail réunissant l'ensemble des groupes afin d'avoir une liste d'environ cinq personnes ou organismes à auditionner et de choisir lequel nous remettra un avis écrit.

Le cas échéant, nous nous engageons à faire un rapport complet lors de la prochaine commission. L'idéal serait que nos collaborateurs aient un mandat de négociation, afin d'avoir une proposition complète à soumettre à la Commission du 1er décembre prochain. Nous pourrions ainsi procéder aux auditions début 2027.

M. le Président. – Monsieur Crampont, vous avez lu dans mes pensées. C'est magnifique.

La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Par rapport à cette proposition de liste de 24 noms, je propose que les différents groupes puissent se concerter sur les noms et voir quels sont les doublons attendus.

En ce qui concerne les auditions – et cela rencontre l'ambition de M. Crampont –, il s'agirait de voir ce qui peut être demandé en avis écrit et ce qui est considéré comme opportun, que ce soit sur base de coordination ou de concertation. Et tant mieux si nous pouvons aboutir sur une liste commune d'ici la prochaine Commission.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – J'irai dans le même sens : c'est vrai qu'avec 24 personnes à auditionner, il faut que l'on fasse un peu le tri et que l'on voie comment on peut organiser les choses, sur base, parfois, de demandes écrites, qui sont aussi intéressantes, ou d'auditions.

Le fait de revenir avec une proposition commune à la Commission du 1er décembre et d'organiser cela fin janvier, début février 2027, me paraît évidemment être une bonne solution.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je voudrais juste marquer mon accord par rapport à la proposition formulée par M. Crampont. La liste fournie est effectivement large et probablement très intéressante,

mais je crois qu'il serait tout à fait judicieux de se mettre ensemble pour organiser les travaux.

M. le Président. – Parfait. Je vous propose que les différents groupes puissent, sur base des propositions, revenir à l'initiative du groupe PS.

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Nous lancerons dès aujourd'hui les convocations pour une réunion de travail.

M. le Président. – Parfait ! Merci beaucoup.

La réforme institutionnelle wallonne – Auditions

M. le Président. – Le 5 novembre dernier, notre Commission s'est réunie conjointement avec la Commission des affaires générales, du budget, des relations internationales et du bien-être animal, dans le cadre d'un débat très large sur la réforme institutionnelle wallonne.

Lors de cette réunion, certains ont formulé l'idée d'organiser des auditions sur cette thématique. Cela a été rappelé en Conférence des présidents, puisqu'il avait été suggéré d'auditionner l'Union des villes et communes de Wallonie, l'Association des provinces wallonnes, les syndicats de la fonction publique et Wallonie-Bruxelles Enseignement. Dès lors, je mets formellement le point en organisation des travaux pour recueillir l'avis de tout un chacun.

La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Président, merci pour ce rappel. Lors de notre échange du 5 novembre, nous avons clairement indiqué notre disponibilité pour examiner une évolution de notre organisation institutionnelle.

Nous ne sommes pas opposés à une réforme par principe, mais nous n'avons pas davantage donné notre accord à la suppression des provinces. Nous avons surtout posé une série de questions fondamentales auxquelles nous devons pouvoir apporter des réponses avant de nous prononcer. Quel avenir pour les missions actuellement exercées par les provinces ? Comment garantir le maintien des services publics, notamment dans les territoires ruraux ? Comment assurer la neutralité financière des transferts ? Quelles garanties pour les travailleurs et pour la solidarité entre les communes ?

Ces questions ne sont pas accessoires, elles sont vraiment au cœur de cette réforme. C'est pourquoi nous souhaitons entendre, comme vous venez de le rappeler, l'Union des villes et communes de Wallonie, l'Association des provinces wallonnes, les organisations syndicales et Wallonie-Bruxelles Enseignement. Notre demande ne vise évidemment pas à retarder les travaux, mais à les éclairer.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci pour la proposition. Comme cela a déjà été évoqué, notamment en Conférence des présidents, je voudrais souligner la démarche inédite de la majorité tant qu'à présent, et singulièrement celle du Gouvernement, avec une première réunion à laquelle ont été invités quatre groupes politiques – deux de la majorité et deux de la minorité – pour présenter les contours, l'ambition, le projet et la méthode de la réforme.

À la suite de cette réunion, il y a eu une commission conjointe réunissant celle du ministre-président et celle du ministre des Pouvoirs locaux, où les différents enjeux et les contours de la méthode ont été débattus longuement. Chaque groupe politique représenté ici au Parlement, ainsi que les députés indépendants, a pu poser ses questions aux deux ministres directement concernés. Par ailleurs, une ouverture reste disponible par rapport à des groupes techniques sur l'état d'avancement.

Dès lors, à ce stade, sachant que les interlocuteurs proposés pourront remettre un avis écrit, vos demandes ne nous semblent pas adéquates en termes de calendrier. Lorsque les travaux auront avancé de manière plus substantielle et lorsque nous disposerons des premières orientations écrites, il sera encore temps de discuter de l'opportunité ou non de recevoir ces parties prenantes au sein du Parlement.

Enfin, je rappelle qu'une ouverture existe pour permettre aux groupes d'apporter leurs questionnements ou leurs contributions sur les balises qu'ils estiment importantes.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je voulais prolonger le propos de M. Lefèbvre, puisque, après la commission conjointe, qui a permis un débat nécessaire et utile, nous avons également proposé, d'une part, que le débat puisse se poursuivre, puisque le Gouvernement n'avait pas encore répondu à propos d'un certain nombre d'enjeux. Ce n'était pas problématique en soi, car il est normal que les choses s'éclairent progressivement. D'autre part, nous avons aussi proposé que des auditions puissent intervenir.

J'entends que des groupes de travail techniques peuvent se réunir, mais les questions qui restent aujourd'hui à éclairer sont d'abord profondément politiques. Il était notamment question de voir clair sur la destination des différentes missions provinciales et sur les éventuelles options alternatives, puisque le ministre a évoqué l'existence de plusieurs hypothèses

pour certaines missions, ainsi qu'une vue itérative dans sa dynamique de travail, ce qui est positif en soi.

Dès lors, il semble nécessaire que le Gouvernement précise son projet par rapport au financement et aux enjeux de supracommunalité. Ces derniers constituent une question majeure, mais encore peu prise en compte aujourd'hui.

Tous ces éléments nous ont conduits à proposer que le débat se poursuive. Cela peut se faire en commission conjointe, mais cela peut aussi avoir lieu au sein de cette Commission si cela facilite, allège ou simplifie l'organisation du travail.

En parallèle, que ce soit en commission conjointe ou dans cette Commission, nous souhaiterions tenir des auditions. M. Lefèbvre a opportunément proposé d'entendre l'Union des villes et communes de Wallonie, ainsi que les organisations représentatives des travailleurs et travailleuses. Nous soutenons ces propositions. M. Lefèbvre a aussi évoqué l'Association des provinces wallonnes. Si la majorité le préfère, cela peut aussi être les présidents des collèges provinciaux, puisque c'est une autre façon d'entendre cette sensibilité. Enfin, M. Lefèbvre a évoqué WBE, pourquoi pas.

Pour notre part, nous avons proposé d'entendre un représentant du Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles ou de son administration, puisque les enjeux pour la Fédération sont majeurs. L'enseignement en fait partie, mais il y en a d'autres.

Il nous semble important que ce travail nécessaire pour la Wallonie avance, mais qu'il le soit d'une façon publique et éclairée par des avis qui interviennent à un moment où c'est encore utile, puisque nous sommes précisément devant un travail en construction.

Il a été question de porte ouverte ou de main tendue. J'ai donc été surpris, hier, que cette demande d'audition soit directement refusée. Elle n'est même pas ajournée, elle est refusée. En effet, nous pouvons y revenir et interpeller le ministre pour voir comment le débat évolue. Nous ne manquerons pas de le faire si la porte est fermée. Cependant, s'agissant d'une main tendue, j'ai l'impression qu'elle a été de très courte durée puisqu'elle est directement retirée.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Nous ne sommes pas surpris de la position des uns et des autres, vu que l'on a eu le même débat en commission du ministre-président hier.

D'abord, nous soutenons la demande d'auditions qui me semble tout à fait légitime. Des réponses ont été données lors de la dernière commission conjointe, en même temps, quand on écoute les interventions des uns et des autres, et les déclarations de MM. Desquesnes et Dolimont, ils ont posé un certain nombre de questions qui n'ont pas trouvé réponse, comme :

- la question concernant la manière dont les travailleurs seront traités en termes de mobilité ;
- la question du financement à long terme des compétences transférées.

Je le rappelle, ces compétences en enseignement supérieur, en santé mentale, en soins apportés aux personnes porteuses de handicap, sont essentielles pour nos concitoyens et concitoyennes. Ces éléments n'ont pas encore été éclaircis.

Même la question de la gouvernance a posé plus de questions qu'elle n'a apporté de réponses. En dernier lieu, il y a également la question du périmètre de cette réforme, appelée maintenant « réforme institutionnelle ».

Toute une série de questions reste totalement sans réponse. Cependant, elles vont être posées d'une manière ou d'une autre. Le faire dans le cadre d'auditions me paraît tout à fait pertinent, comme d'entendre les personnes qui connaissent ces structures et le terrain, c'est tout à fait logique. Si l'on veut avancer de manière un peu sérieuse sur une réforme de cette ampleur, je ne comprends pas l'attitude de la majorité qui est de freiner sur des auditions qui devraient renforcer leur discours, s'ils sont confiants dans leur réforme.

Je trouve cela étrange. C'est un choc sur la latte, comme on dit à Charleroi, de ne pas pouvoir mettre en place ces auditions.

Ensuite, ce qui m'interroge, comme je l'ai dit hier, » ai été surpris d'entendre Mme De Bue – M. Bastin vient de l'évoquer – parler d'un groupe technique à mettre en place pour deux raisons. Premièrement, ces débats ne sont pas techniques, mais totalement politiques, comme l'a dit M. Hazée. La majorité réduit cela à un groupe technique pour faire croire que tout va bien aller et qu'aucune question ne se pose. Deuxièmement, on ne connaît pas du tout le contour de ce groupe technique. Cela va-t-il encore être un groupe confidentiel, loin des oreilles et des yeux de nos concitoyens et concitoyennes, avec l'exclusion du PTB ? Ou cela va-t-il être un débat ouvert, comme cela doit l'être pour une réforme aussi importante au sein du Parlement ?

J'ai posé la question à ce sujet hier, mais je n'ai pas eu de réponse ; peut-être en aurai-je une aujourd'hui, mais on ne sait pas du tout comment ce débat va se poursuivre. Je trouve inquiétant, pour une réforme aussi importante, que l'on refuse cette démarche d'auditions qui pourrait approfondir le débat de manière publique.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Président, j'ai bien entendu chacun et chacune. Comme l'a dit M. Bastin, nous avons d'abord eu une première réunion de travail, puis une réunion conjointe, il y a 15 jours, avec de longs échanges sur cette réforme, au cours desquels les différentes positions ont pu être exprimées et entendues.

Les acteurs que vous souhaitez auditionner seront de toute façon amenés à prendre part au débat parlementaire sur des projets de décret spécial et ordinaire. Nous aurons les avis des différentes institutions que vous voulez auditionner.

Il y a une réunion de travail et une commission conjointe, les enjeux sont importants, mais le travail parlementaire est en train de se poursuivre sans aucun souci. Les avis écrits seront demandés, mais il est trop tôt pour demander des auditions. Laissons le travail se poursuivre. Ce n'est pas un refus, puisqu'il y a eu des échanges et qu'il y aura des avis écrits.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci à chacun, à MM. Hazée et Mugemengango pour le soutien à notre proposition.

Nous avons eu une réunion publique conjointe de quatre heures, pour un sujet aussi important que la réforme des provinces. Il y a aujourd'hui énormément de questions en suspens en termes de transferts, de garanties pour le personnel et de garanties du service public. Vous avez vous-même indiqué que vous n'aviez pas encore toutes les réponses aux questions.

Le Gouvernement nous invite à participer à une réforme institutionnelle qui nécessite une majorité des deux tiers, je le rappelle. Cette invitation au dialogue doit naturellement s'accompagner de la possibilité, pour le Parlement, d'entendre les principaux acteurs concernés, en toute transparence, de manière publique. Il serait difficilement compréhensible que nous soyons invités à nous prononcer sur la disparition d'un niveau de pouvoir sans entendre l'ensemble des acteurs qui seraient potentiellement appelés à reprendre ses missions demain. Nous souhaitons donc que notre Commission procède à cette audition et nous demandons un vote.

M. le Président. – Effectivement, je ne ressens pas de consensus, contrairement au point précédent. Je vous propose donc de voter à main levée sur l'organisation d'auditions.

Nous allons voter sur la demande d'auditions.

Par 6 voix contre 4, la Commission décide de ne pas procéder à des auditions.

La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Président, si vous le permettez, je souhaiterais réagir. Je trouve cela vraiment dommageable dans le cadre de cette réforme. Mme Cassart-Mailleux a rappelé que le Parlement travaille sur le sujet, mais, en fait, le Parlement ne travaille absolument pas sur le sujet. Il voudrait travailler sur le sujet et nous souhaiterions entendre les premières personnes concernées, mais, aujourd'hui, il n'y a pas de travail parlementaire ; seul le Gouvernement travaille dans son coin, en catimini, sur une réforme qui va potentiellement toucher plus de 10 000 personnes et des services publics extrêmement importants pour notre population, pour les pouvoirs locaux et pour les communes. Je trouve cela vraiment dommageable et dramatique.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – C'est effectivement le Gouvernement qui a l'initiative et qui travaille sur le dossier. Vous avez raison, Monsieur Lefèbvre. Par contre, un travail a été lancé de notre côté : nous avons tenu un groupe de travail, puis une commission conjointe qui a donné lieu à quatre heures de débats, durant lesquels on a pu poser les différentes questions. De plus, en tant que parlementaire, vous avez tout à fait le droit de suivre le dossier à travers des questions écrites, des questions orales et des interpellations.

À ce stade, il est prématuré de demander des auditions, car nous recevrons évidemment des avis écrits. Ce n'est ni un déni ni un refus ; nous disons simplement que le dossier suit son cours. Le Gouvernement travaille, mais le Parlement peut aussi – c'est son droit – l'interroger sans aucun problème.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie Mme Cassart-Mailleux de nous rappeler le règlement et l'existence de la possibilité d'interroger le ministre. Heureusement, cette possibilité existe encore et je n'ai entendu personne la remettre en cause. Nous pourrons évidemment emprunter cette voie, a minima.

Toutefois, au-delà de cela, en ce qui concerne le travail sur une réforme d'ampleur, je regrette quand même la fermeture de la majorité. On a ici une proposition qui a été formulée par le Gouvernement. Je n'ai entendu aucun groupe politique s'exprimer contre le principe de ce qui a été avancé, ce que je trouve être un signal intéressant dans la dynamique à construire. Dès lors, il convient, à présent, de créer un chemin de confiance pour pouvoir travailler sur un enjeu comme celui-là, surtout lorsqu'on sait la majorité qu'il doit réunir.

En l'espèce, je crains que la majorité n'enclenche une dynamique de l'échec en refusant ces auditions. J'espère en tout cas que, dans les prochains jours, on pourra retrouver une dynamique qui permette de poursuivre le travail publiquement, que ce soit par une audition ou par une autre procédure qui permette d'entendre publiquement les acteurs en présence et, ainsi, de créer, petit à petit, la dynamique de confiance nécessaire à l'aboutissement du dossier. Je ne voudrais pas que la majorité cherche à préparer à un scénario du genre « Ils n'ont pas été gentils avec nous, ils n'ont pas été d'accord de travailler avec nous », alors même que les éléments du dossier restent aujourd'hui à clarifier.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Président, puisque vous m'y invitez avec insistance, je ne peux que répondre.

Je remercie les différents intervenants pour les éléments qu'ils ont exposés. Je ne suis pas étonné des positions des uns et des autres. Je suis parfois un peu étonné de la tonalité, puisque, à la suite de ce qui a été fait, non seulement de la part de la réunion qui a eu lieu au Gouvernement et de la longue Commission, nous ne disons pas qu'il n'y aura pas d'auditions.

Nous disons que, pour le moment, il nous semble prématuré qu'il y en ait, d'autant plus que des avis écrits permettront à ces intervenants de souligner les différents éléments et que, quand ceux-ci seront non seulement analysés, intégrés, qu'il y a effectivement une main tendue par rapport à cette notion de commission technique.

Après, le Parlement pourra pleinement jouer son jeu et avoir tous les éléments de discussion, de questionnement, d'interpellation, voire d'auditions, quand cela arrivera. La différence de fond est plus sur le calendrier et sur la méthodologie que sur le travail et la main tendue proposée qui est toujours bien présente par rapport à ce cheminement. Au contraire, nous essayons de nous mettre dans les conditions de la réussite et dans un délai qui est aussi acceptable pour les uns ou les autres, puisqu'il y a une volonté d'avancer relativement rapidement. Le délai de la mandature avance, il est important aussi que l'on puisse travailler sur des choses les plus concrètes. Voici, Monsieur le Président, ce que je voulais joindre au débat et à la discussion.

M. le Président. – Ceci clôture le débat, mais nul doute que l'on y reviendra.

La grille tarifaire du groupe LeTEC – Auditions

M. le Président. – Nous avons également une demande d'auditions pour la grille tarifaire du groupe LeTEC. Par courrier conjoint du 12 novembre dernier, Mme Morreale, MM. Mugemangango et Hazée ont fait part de leur souhait que le président du conseil d'administration de l'OTW, l'Opérateur de transport de Wallonie, soit auditionné sur la nouvelle grille tarifaire du groupe LeTEC. Ils nous indiquent que ces auditions pourraient être également être élargies aux représentants des usagers, tels que la Ligue des familles, le Réseau wallon de lutte contre la pauvreté ou encore la FEF, la Fédération des étudiants francophones.

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Vous avez en effet été saisi de ces demandes que nous portons avec mon groupe, mais également avec le groupe PTB et le groupe Ecolo, de pouvoir entendre l'administrateur général de l'OTW, le président du conseil d'administration, en ce qui concerne ce dossier important que constitue la nouvelle grille tarifaire du TEC. Je ne vais pas revenir sur la proposition de décret que j'ai défendue il y a une quinzaine de jours et qui visait à permettre au Gouvernement de reprendre la main. Malheureusement, cette proposition n'a pas été entendue par la majorité.

À partir du moment où le Gouvernement n'exerce plus directement de contrôle sur la grille tarifaire, il nous semble tout à fait opportun, au vu de la séquence qui s'est déroulée ces dernières semaines, d'entendre l'administrateur général de l'OTW et aussi le président du conseil d'administration, à la fois pour entendre la mécanique qui s'est déroulée ces dernières semaines, mais aussi pour entrevoir l'avenir sur les évolutions potentielles qui pourraient intervenir de cette grille tarifaire.

Voilà pour la justification, Monsieur le Président.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Il me semble tout à fait légitime de demander ces auditions, au moins pour deux raisons. La première raison, c'est que le changement de position – on peut le dire ainsi – de la majorité par rapport au plafond de 180 euros demande des explications par rapport au pouvoir de décision réel du conseil d'administration du TEC. De ce point de vue, je soutiens cette demande d'auditions.

La seconde raison, c'est que, vous l'avez dit, on voudrait aussi élargir ces auditions à toute une série de représentants des publics qui seront touchés par cette hausse des tarifs. On peut parler des étudiants, des personnes pensionnées et des BIM, une série de personnes touchées par ces hausses de tarifs. On voudrait aussi pouvoir les entendre quant aux conséquences pour ces citoyens et citoyennes de cette hausse de tarifs.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Sans qu'il y ait de contradiction, nous avons en effet une mauvaise mise en

scène qui a touché la Région avec cette délégation de la compétence tarifaire au groupe TEC depuis maintenant plusieurs semaines. Nous en discuterons encore demain avec les propositions de décret qui ont été déposées à ce sujet.

Cependant, en l'état, c'est le conseil d'administration qui a décidé et qui est compétent. Il s'agit donc de comprendre. Pourquoi fois 15 ? Pourquoi fois 32 ? Quel est le sens de ces propositions ? Quels sont les taux dans lesquels elles se trouvent ?

D'où l'intérêt d'entendre celui que l'on n'a d'ailleurs entendu nulle part jusqu'ici : le président du conseil d'administration de l'OTW. Dans la foulée, il serait intéressant de pouvoir écouter un certain nombre de représentants et représentantes des usagers qui sont concernés. C'est le sens de cette demande d'audition.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Bonjour à toutes et à tous. Nous ne sommes pas favorables à cette demande d'audition, puisqu'on a déjà eu un débat ici assez longuement, trois interpellations, plusieurs questions, les décrets, et des résolutions reviendront encore demain en plénière.

On a fait une proposition de motion motivée avec toute une série de demandes. Ce contrôle démocratique passe par le ministre, qui est responsable des décisions politiques. Il répond à chaque fois, ici, en séance, et ce n'est pas au président d'un conseil d'administration de venir justifier les choix politiques devant le Parlement. Vous avez chacun des représentants dans le conseil d'administration de l'OTW et vous avez l'opportunité d'avoir un échange sur la grille tarifaire au sein du conseil d'administration. Le ministre endosse ici la responsabilité devant nous.

Le point qui est intéressant, c'est quand vous demandez une évaluation de la grille, Madame Hanus, mais c'est précisément ce que l'on demande aussi dans notre motion motivée. Après un an d'utilisation du nouveau tarif, il faut avoir une évaluation. Sur cela, on vous rejoint, et on l'a d'ailleurs noté dans notre motion. C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas favorables aux auditions que vous demandez.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Madame Fafchamps, puisque vous vous exprimez pour l'ensemble des députés de la majorité, je trouve dommage qu'un refus soit donné à cette demande, en réalité assez simple, d'auditionner l'administrateur général et le président du conseil d'administration de l'OTW ; et peut-être d'ouvrir à d'autres associations représentatives des usagers. En effet, cette majorité a elle-même délégué le pouvoir de décision de la grille tarifaire au conseil d'administration de l'OTW.

Concrètement, le Gouvernement, le ministre de tutelle n'est plus à déléguer sa responsabilité et n'est plus automatiquement convoqué comme responsable, devant cette commission, de la grille tarifaire et des choix politiques qui y sont posés. C'est ce que l'on déplore et ce que l'on avait tenté de contrer, en tout cas de rétablir, avec la proposition de décret qui sera encore débattue demain en plénière.

Sur la question de l'évaluation, je suis ravie d'entendre que ce que j'avais moi-même soutenu, à savoir une évaluation – pourquoi pas annuelle – de cette grille tarifaire, pourra être établi. On fera le bilan dans un peu plus d'un an.

Toutefois, un élément manquant dans les réponses qui ont été données par le ministre dans ce dossier, c'est l'impact budgétaire de la nouvelle grille, qui est manifestement encore en évolution, puisque, rien que pour les jeunes, on parlait il y a quelques semaines d'un abonnement à 384 euros pour les lignes Express. Il y a 15 jours, vous êtes vraisemblablement revenu en majorité sur un abonnement à 180 euros pour tous les jeunes, mais on ne sait pas dans quelle mesure cela a été acté au conseil d'administration de l'OTW, qui reste l'organe décisionnel. Quelle va être l'effectivité de cette décision ?

C'est justement là où règne le flou, selon nous, depuis des semaines. Quelle mécanique démocratique s'opère pour cette nouvelle grille tarifaire ? Début octobre, il y avait une annonce du TEC avec une nouvelle grille, des réactions politiques en chaîne et, par-derrière, potentiellement des adaptations sur l'abonnement jeunes uniquement. Il pourrait y avoir des réadaptations pour d'autres types d'abonnements ; c'est notre point de vue.

Pouvoir éclaircir cette nouvelle dynamique qui est en œuvre avec le décret que vous avez fait voter début septembre, et qui délègue ce pouvoir de décision nous semble tout à fait opportun. Plus encore, le fait de pouvoir entendre les représentants de l'OTW semblerait en réalité être une nouvelle manière de faire tout à fait saine pour l'avenir, puisque vous avez mis en place le principe de tarification dynamique. La lecture que j'en ai, c'est que, en tout temps, la grille tarifaire peut évoluer. Les montants annoncés début octobre, potentiellement révisés pour l'abonnement jeunes, pourraient peut-être être révisés dans un an. On ne sait ni comment ni dans quelle mesure. Début octobre, les tarifs ont explosé fois 15, fois 32. Je ne sais pas ce qu'il arrivera en février 2028.

Pouvoir se donner l'espace démocratique, ici en commission, ici au Parlement, d'entendre ceux qui décident du prix des tickets et des abonnements de bus pour l'ensemble des usagers wallons semblerait aller de soi, puisque vous avez délégué ce pouvoir au conseil d'administration de l'OTW. Tout à l'heure, on parlait de main tendue pour la réforme des provinces. Ici, nous

vous proposons une main tendue pour accompagner cette nouvelle dynamique que vous mettez en place. Je ne suis pas tout à fait sur l'ensemble des lignes. En tout cas, il convient d'exercer un contrôle démocratique plus important que celui que vous proposez jusqu'à présent. Pourquoi ne pas permettre ces auditions, ce qui permettrait à l'avenir, si les tarifs venaient à changer de manière substantielle, d'avoir cet espace politique et démocratique ici, au Parlement ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je veux partager un point avec Mme Fafchamps. Il y a déjà eu beaucoup de débats. Je peux même lui donner un scoop, c'est que si les choses restent en l'état, il y en aura encore beaucoup, tellement il y a là un abcès qui résulte d'une décision absolument invraisemblable dans la mécanique décisionnelle que le Gouvernement a établie. Au fond, par rapport à ces demandes d'audition, en particulier celle du président du conseil d'administration du groupe LeTEC, nous sommes devant un paradoxe suprême. En effet, vous avez décidé que le conseil d'administration devenait responsable pour prendre les décisions en matière tarifaire et qu'il ne devrait à aucun moment rendre compte de ces décisions et choix faits.

In fine, même si beaucoup de brouillard a été créé pour que plus personne n'y comprenne rien, le ministre reste à nos yeux responsable de ces décisions. Il n'en reste pas moins qu'un certain nombre de choix sont opérés par le conseil d'administration du groupe LeTEC, sans que nous ne voyions clair sur les raisons mêmes de ces choix. Pourquoi cibler aussi fort certaines catégories de personnes ? Pourquoi, parmi elles, certaines sont-elles encore plus ciblées que d'autres ? Une des questions, par exemple, que je voudrais poser à ce président et à laquelle le ministre n'a à aucun moment répondu, dans aucun de nos échanges depuis lors, est la suivante. Pourquoi le tarif est-il fois dix pour les seniors, ce qui est déjà énorme, et fois 15 pour les jeunes – dans l'intervalle par 32 –, même si j'ai bien noté les évolutions et heureusement qu'ils sont en train d'intervenir là-dessus ?

Le conseil d'administration se rend-il compte, quand il prend ces décisions, que c'est une couche de plus par rapport à un ensemble de décisions et un rouleau compresseur qui crée et qui alimente un véritable malaise chez les jeunes en Fédération Wallonie-Bruxelles et en Wallonie, au point que de nombreuses constatations sont en cours pour l'exprimer ? Tous ces éléments méritent une poursuite de la discussion à partir des interlocuteurs que vous avez mis aux manettes, à savoir au niveau du conseil d'administration du groupe LeTEC. Si certains n'étaient pas convaincus du fait que ce changement de responsabilité était en fait un truc, une astuce, une mécanique pour mettre un écran devant ce que le Gouvernement décide in fine, alors ils doivent l'être aujourd'hui, puisque nous ne pouvons même pas entendre ceux qui initient ces décisions.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Madame Fafchamps, vous avez commencé par quelque chose qui me paraît vrai et assez énorme. Nous sommes en effet convaincus que c'est le ministre qui décide, mais, pendant des semaines et des mois, on nous a dit l'inverse.

On nous a dit : « Ce n'est pas le ministre qui tranche. On va donner l'autonomie de décision au conseil d'administration du TEC et c'est eux qui vont décider des tarifs ». Nous, nous avons défendu l'inverse : c'est une décision du ministre et du Gouvernement. À partir du moment où l'on a une exigence en matière d'augmentation de recettes, cela veut dire qu'il y aurait une augmentation des tarifs. Cela a été nié ici pendant des semaines et des mois par les groupes de la majorité. Oui, c'est bien le ministre qui décide. C'est vraiment un élément important.

Sur quelle base le conseil d'administration a-t-il pris ces décisions et quelles sont leurs conséquences ? Le second élément, vous l'avez dit, c'est qu'il y a un changement de décision ; il n'y a donc plus de plafond, puisque, à ma connaissance, la décision n'a toujours pas été actée. Il n'y aurait donc plus de plafond de 384 euros pour les lignes Express et l'on descendrait à 180 euros. D'une part, cela démontre qui décide, c'est clair. D'autre part, qui va payer la différence, puisqu'il n'y a toujours pas eu de remise en question de la part du Gouvernement de l'augmentation des recettes de plusieurs dizaines de millions d'euros qui doivent venir justement de l'OTW et du TEC ? Qui va donc payer la différence ? Cela veut dire, en effet, que la grille tarifaire qui existe actuellement ne tient pas la route. De ce point de vue, des questions sont à poser au conseil d'administration du TEC.

J'entends Mme Fafchamps nous dire que nous avons chacun des représentants et représentantes au conseil d'administration du TEC. Cela vous arrangerait sans doute que le débat ait lieu confidentiellement, loin des yeux et des oreilles des citoyens. Dans ce conseil d'administration se traduit la même majorité qu'ici. Cela ne nous avance donc pas. C'est important d'avoir le débat publiquement, c'est essentiel.

De ce point de vue, c'est important et interpellant que la majorité elle-même ne s'intéresse pas à la réalité concrète de ces décisions. Aujourd'hui, il y a une manif, notamment des étudiants ; en effet, c'est la Journée des étudiants. Une des revendications est notamment le fait que les prix des transports sont trop chers, et d'autres couches de la population s'en plaignent. Cela aurait été intéressant d'entendre la réalité, ici, dans ce Parlement, mais, manifestement, cela n'intéresse pas la majorité d'entendre ce qui se passe sur le terrain.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Apparemment, certains veulent refaire tout le débat sur le fond, alors que l'on en a déjà parlé très longuement et que l'on aura encore l'occasion demain d'aborder tous ces sujets. Je vais donc rester uniquement sur la forme. Je n'ai pas dit que les questions que vous posiez ou les remarques que vous aviez à faire n'étaient pas pertinentes. Je ne suis personne pour juger si vos questions sont justifiées. Néanmoins, si vous voulez savoir ou si vous voulez interroger le président, vous avez des administrateurs qui peuvent poser ces questions au président. Le Parlement n'est pas un deuxième conseil d'administration de l'OTW. Après, si vous avez des questions à poser au ministre, posez-les. Il est responsable de la politique de mobilité de l'OTW.

Vous pouvez donc poser vos questions ici. Il y en a d'ailleurs tous les quinze jours. Le ministre n'a jamais enlevé sa responsabilité et il a toujours répondu à toutes les questions. Je confirme ce que j'ai dit la première fois : le débat a lieu demain sur le fond et cela reviendra encore prochainement. En effet, il y a eu une demande de plafonner l'abonnement à 180 euros qui va être décidée par le conseil d'administration prochainement. On va suivre cela et il sera toujours l'occasion de vérifier après, dans le cadre d'une évaluation, concrètement, cette tarification du TEC et ses répercussions sur les citoyens et les usagers, comme vous le dites.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Madame Fafchamps, j'entends vos réponses. Tout le problème que l'on pose maintenant depuis plus d'un mois, c'est le fait d'avoir nos réponses en direct via le conseil d'administration. Nous, ce que l'on demande, c'est un débat public transparent, ici, au Parlement. Ce à quoi vous répondez que ce débat a déjà eu lieu. Sauf que ce débat, pourquoi a-t-il eu lieu ? Il a eu lieu parce qu'il y a eu toute une saga politique et médiatique qui s'est ouverte à la suite de l'explosion des tarifs.

Je ne suis pas sûre que cet espace de dialogue et d'échanges aura lieu chaque fois qu'il y aura une modification tarifaire, d'où l'intérêt de recevoir également ces administrateurs, ce président du conseil d'administration et l'administrateur général de l'OTW.

Lorsqu'il va y avoir des modifications tarifaires à l'avenir, je vous fais le pari que le ministre nous renverra à : « Le Conseil d'administration est l'organe décisionnel, l'OTW est une entreprise autonome. Adressez-vous à vos administrateurs. ». Monsieur le Ministre, vous nous donnez la confirmation, aujourd'hui et ces derniers jours, qu'en réalité, il y a derrière ces modifications une vraie impulsion politique que vous avez menée en ce qui concerne l'abonnement Jeunes. Par votre intervention et celle de certains députés, vous avez fait ramener l'abonnement coûtant 384 euros à 180 euros. Est-ce le Conseil d'administration, ou des députés, ou le ministre des Engagés qui décide ?

Ici, le flou reste entier et je pense que vous pourriez sincèrement, Madame Fafchamps, réserver votre opinion sur cette demande d'auditions, sincèrement. Peut-être que la réflexion n'est pas assez mûre aujourd'hui et que vous souhaitez y réfléchir et c'est normal. Vous pourriez aussi peut-être réserver cette demande d'auditions. Cela ne doit pas forcément avoir lieu la semaine qui va venir au niveau des travaux wallons, puisqu'il y aura déjà les discussions budgétaires. En revanche, cela pourrait revenir au début de l'année prochaine. Vous pouvez encore réfléchir là-dessus, voir quelles sont les opportunités pour vous, mais cela nous semblerait opportun. Réserver votre avis serait la meilleure chose à faire.

M. le Président. – Nous allons voter sur la demande d'auditions.

Par 6 voix contre 4, la Commission décide de ne pas procéder à des auditions.

Rapport de la Cour des comptes

M. le Président. – Avant de clôturer l'organisation de nos travaux, je souhaite apporter une rectification à une information communiquée lors de notre réunion du 3 novembre dernier. Il a été indiqué que le rapport de la Cour des comptes relatif à la maîtrise de l'artificialisation des sols en Région wallonne constituait un rapport d'audit et devait, à ce titre, donner lieu à une audition des représentants de la Cour des comptes.

Il s'agissait d'une erreur, ledit rapport ne constitue pas un rapport d'audit, il ne nécessite pas d'auditions, sauf si vous le jugez utile. Toutefois, je pense que l'on a assez au niveau de nos travaux pour ce faire.

Voilà pour la petite correction et être clair pour les semaines à venir.

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Par rapport au rapport de la Cour des comptes, j'entends bien qu'il n'y a pas une forme de contrainte ou de systématisme à

entendre la Cour. J'en prends bonne note. Cela n'enlève rien au fait que, dans les semaines qui viennent, on puisse éventuellement revenir avec cette demande.

J'avoue que je ne l'ai pas analysée comme telle. De ce fait, je prends note de votre information. Dans les semaines qui viennent, rien n'empêche la Commission de s'en saisir le cas échéant. Je voulais juste apporter cette précision.

AUDITIONS

Mise en œuvre de l'article 15 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les auditions sur la mise en œuvre de l'article 15 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public.

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 Mme Fafchamps.

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

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

Audition de M. Desquesnes, ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Bonjour à chacune et à chacun, dans les documents parlementaires, vous avez l'ensemble des documents relatifs à l'application de l'article 15 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public.

Les rémunérations 2025 pour les organismes publics ont été transmises. Cela concerne :

- la SOFICO ;
- l'OTW ;
- les quatre ports autonomes ;
- Viapass ;
- le Centre régional d'aide aux communes.

L'ensemble des documents sont transmis et me semblent correspondre aux obligations légales.

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

Échange de vues

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je ne m'attendais pas à ce que M. le Ministre soit aussi rapide, il faut que je retrouve mes notes. Non pas merci pour la présentation, car vous avez été plutôt court. Je souhaitais formuler trois observations à la lecture des rapports de rémunération des ports autonomes.

Premièrement, je tiens à saluer l'évolution positive de la représentation des femmes au Port autonome de Liège, alors que ce déséquilibre avait été pointé lors de l'examen de l'année dernière. Le conseil d'administration compte désormais sept femmes et sept hommes. C'est une avancée importante. Toutefois, les progrès restent inégaux. Au Port autonome de Charleroi, nous comptons encore seulement trois femmes pour 12 hommes. La réforme annoncée doit être l'occasion de garantir une représentation plus équilibrée dans l'ensemble de nos infrastructures portuaires.

Deuxièmement, les rapports révèlent d'importantes disparités de rémunérations entre les différents ports autonomes, tant pour les fonctionnaires dirigeants que pour les présidents des conseils d'administration. Certes, les réalités et les responsabilités peuvent différer d'un port à l'autre, mais ces écarts justifient une réflexion sur la cohérence des rémunérations. Nous attendons que la réforme des ports autonomes permette une véritable harmonisation sur la base de critères transparents et objectifs.

Enfin, nous constatons toujours des problèmes d'assiduité dans certains conseils d'administration. À Namur, plusieurs administrateurs n'ont participé à aucune réunion durant une partie de l'année. À Charleroi, une administratrice affiche également zéro présence sur quatre réunions. Ces situations interrogent le fonctionnement de nos organismes publics. Lorsqu'un administrateur ne peut durablement exercer son mandat, ne faudrait-il pas envisager son remplacement ?

Pouvez-vous nous confirmer que votre réforme intégrera ces trois dimensions : la parité, l'harmonisation des rémunérations et la responsabilisation des administrateurs ? Au-delà de la fusion des structures, votre réforme doit aussi être

l'occasion de moderniser leur gouvernance et de garantir une gestion plus cohérente, transparente et exemplaire de nos ports autonomes.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je remercie la concision du ministre, qui peut être aussi une qualité, a fortiori quand nous avons des débats et un ordre du jour qui peuvent être longs. La longueur n'est pas un critère en soi.

Je souligne la transparence de ce décret Gouvernance mis en œuvre. On en voit toute la pertinence et la possibilité après, pour les parlementaires, de s'assurer non seulement du volet rémunération, mais également des progrès faits en matière de mixité, voire de parité.

On peut constater, notamment pour les ports autonomes, que c'est singulièrement du côté des administrateurs non publics que le décalage se fait ou que le différentiel est particulièrement criant, puisque sur 10 administrateurs, il n'y a qu'une femme présente. Partout ailleurs, la tendance est positive. À terme, on pourra peut-être arriver à cette parité effective entre les deux sexes.

Toujours est-il qu'en termes de bonne gouvernance, on peut voir le chemin parcouru. La tendance est plus que positive. C'est à souligner et à encourager, toujours en ayant cette vigilance.

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 réagis aux questions de M. Lefebvre. J'allais dire M. Lebrun.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Appelez-moi comme vous voulez, ce n'est pas important.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Non, c'était une taquinerie, Monsieur le Député.

Par rapport à la situation de la parité en ce qui concerne le Port autonome de Charleroi, les cinq représentants de la Région wallonne sont bien désignés conformément à la règle de parité, donc un tiers minimum de l'autre sexe, puisque l'on a trois et deux représentants respectivement masculins et féminins. Le problème vient des autres partenaires du Port autonome de Charleroi et donc ne relève pas de l'initiative de la Région. Les règles ne s'appliquent qu'aux administrateurs désignés par la Région, en tout cas pour le Port autonome de Charleroi.

Concernant les rémunérations, vous avez raison. Effectivement, le président du Port autonome de Charleroi a, par exemple, une rémunération très importante comparativement à d'autres ports où il y a même des mandats qui sont totalement gratuits. C'est une situation historique qui, sans doute, s'explique par des décisions historiques. Je ne vais pas faire d'archéologie politique en la matière.

Dans la nouvelle réforme, ce qui est important, c'est que nous soyons plus raisonnables dans les montants et les émoluments. À la fois, je pense que tout travail mérite salaire et que le montant doit quand même être, en période budgétaire difficile, plus raisonnable que ce qu'il est actuellement pour certains – j'insiste – ports autonomes.

La réforme des ports autonomes est en cours. J'espère pouvoir venir ici durant encore le premier trimestre 2027 au Gouvernement, avec une première lecture du projet de décret.

Ces éléments seront bien sûr pris en compte. Pas de raison que les efforts budgétaires que la Région wallonne doit porter ne le portent pas au niveau de toutes les instances, d'une part, et, d'autre part, en ce qui concerne les règles de parité, vous savez mon attention particulière sur ce point. Je compte bien le faire appliquer à l'ensemble des membres de la future organisation. Voilà ce que je puis dire en réponse à vos questionnements.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Vous n'avez pas évoqué la responsabilisation éventuelle des administrateurs. C'est aussi un élément important, puisque l'on voit que certains administrateurs publics manquent à leurs devoirs. Tant qu'à réformer, autant intégrer cet élément.

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.

PROJETS ET PROPOSITIONS

Pétition relative aux aménagements sécuritaires de la Route de Givet à 4560 Pailhe

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition relative aux aménagements sécuritaires de la Route de Givet à 4560 Pailhe.

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 Mme Cassart-Mailleux.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (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. – C'est une pétition qui date du 22 octobre 2025, déposée par M. Delforge, qui demande l'installation sur la route de Givet à Pailhe d'aménagements de sécurité routière, tels que des plateaux casse-vitesse ou un radar-tronçon. Elle a été clôturée le 30 septembre 2026. Elle a recueilli 219 signatures et donc n'a pas atteint le seuil visé par l'article 127.6 du règlement.

Échange de vues

Mme la Présidente. – Quelqu'un souhaite prendre la parole sur cette pétition ?

La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Dès lors, 219 personnes. On sait bien que nous avons une conduite et une règle qui est d'auditionner à partir de 1 000 personnes, et ce, nonobstant l'importance et la sincérité des pétitionnaires quant à la problématique soulevée. Je souligne qu'il y a des questions écrites de parlementaires, à la fois au sein de mon groupe, de M. Loïc Jacob, et, au sein du groupe MR, de Mme Cassart-Mailleux, également sur cette thématique qui est donc bien présente dans les préoccupations des parlementaires.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Nous avons un règlement pour les pétitions. Par rapport au fond du dossier que je connais vraiment très bien, et comme vient de le dire M. Bastin, des questions écrites ont déjà été déposées. Le Gouvernement est bien conscient des soucis. Il s'agira d'un dossier un peu plus local, puisqu'il se situe à Pailhe. Je crois que la problématique sera prise en compte.

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

« Considérant le nombre de 219 signatures et l'échange de vues élaboré en commission, 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 concernant le projet « À deux pas » qui permet à une famille d'installer sur son terrain un petit logement modulaire et mobile pour un parent âgé ou une personne en perte partielle d'autonomie

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition concernant le projet « À deux pas » qui permet à une famille d'installer sur son terrain un petit logement modulaire et mobile pour un parent âgé ou une personne en perte partielle d'autonomie.

Désignation d'un rapporteur

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 qu'en date du 30 mars 2026, Mme Eloy a introduit une pétition en ligne demandant la simplification des procédures d'urbanisme applicables à l'installation, dans le jardin d'une habitation familiale, d'un petit logement modulaire destiné à accueillir un

parent âgé ou une personne en perte partielle d'autonomie.

Cette pétition a été clôturée le 30 septembre 2026 et a recueilli 191 signatures ; elle n'a donc pas atteint le seuil visé pour procéder à une audition.

Échange de vues

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

M. Vincent Crampont (PS). – Certes, cette pétition n'a accueilli que 191 signatures, mais elle soulève un véritable problème : aujourd'hui, en Wallonie, installer un habitat léger dans son jardin pour accueillir un parent âgé est quasi impossible. Au mieux, cela relève du parcours du combattant, mais bien souvent, c'est un refus catégorique, quel que soit le projet et quel que soit l'endroit ou la commune qui accueille ce projet.

C'est tout à fait regrettable. En effet, cette solution permettrait à nos aînés de conserver leur autonomie et de rester proches de leur famille et, dans certains cas, de retarder leur entrée en maison de repos. La Flandre, qui est souvent citée en exemple, a développé un dispositif spécifique. Pourquoi ne pas s'en inspirer ? M. le Ministre entend-il donner des instructions spécifiques à son administration pour faciliter la délivrance de ce type de permis ?

Cette pétition mérite une réflexion de fond. J'imagine que nous ne manquerons pas de retravailler sur cette problématique très bientôt.

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

M. le Président. – Quelqu'un d'autre souhaite-t-il prendre la parole ? Non. Merci.

La Commission de l'aménagement du territoire et de la mobilité des pouvoirs locaux a pris connaissance de la pétition déposée par Mme Eloy, qui exige la simplification des procédures d'urbanisme applicables à l'installation dans le jardin d'une habitation familiale, d'un petit logement modulaire destiné à accueillir un parent âgé ou une personne en perte partielle d'autonomie.

Je vous propose d'adopter les conclusions suivantes :

« Considérant que la pétition n'a recueilli que 191 signatures, au regard de l'article 127.6 du Règlement du Parlement de Wallonie, la Commission décide de clore l'examen de la pétition ».

Vote

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

Confiance au président et au rapporteur

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

Pétition pour mettre fin à l'inégalité fiscale automobile : alignement de la Wallonie sur les tarifs flamands

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition pour mettre fin à l'inégalité fiscale automobile : alignement de la Wallonie sur les tarifs flamands.

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. Crampont.

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

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je propose M. Bastin comme rapporteur.

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

Présentation de la pétition

M. le Président. – En date du 13 mai 2026, M. Dehaut a introduit une pétition en ligne demandant l'alignement des tarifs wallons de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation annuelle sur les tarifs flamands.

Cette pétition a été clôturée le 30 septembre 2026 et a recueilli 21 signatures. La pétition à l'examen n'a donc pas atteint le seuil visé par l'article 127.6 du règlement, qui dispose que, lorsqu'une pétition est signée par au moins 1 000 signataires âgés de 16 ans accomplis et qu'elle formule une question concrète à propos d'un sujet relevant de la compétence de la

Région ou visant ses intérêts, l'auteur de la pétition ou tout autre signataire désigné à cette fin a le droit d'être entendu en commission.

La Commission peut toutefois décider d'auditionner l'auteur de la pétition ou tout autre signataire désigné à cette fin si la pétition est signée par un nombre inférieur de signataires, à condition de motiver sa décision. Je vous rappelle que l'article 127.6 du règlement dispose que la Commission saisie d'une pétition peut décider de demander un rapport au Gouvernement. Elle peut également soumettre la question au médiateur.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur ce point ?

Personne. Merci.

Je vous propose d'adopter les conclusions suivantes :

« Considérant que la pétition n'a recueilli que 21 signatures, au regard de l'article 127.6 du règlement du Parlement de Wallonie, la Commission a décidé de clore l'examen de la pétition ».

Vote

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

Confiance au président et au rapporteur

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

Pétition pour autoriser l'installation de bornes de recharge pour les maisons de rangées

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition pour autoriser l'installation de bornes de recharge pour les maisons de rangées.

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. Crampont.

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

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je propose M. Bastin comme rapporteur.

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

Présentation de la pétition

M. le Président. – En date du 19 avril 2026, M. Lambrickx a introduit une pétition en ligne demandant l'autorisation d'installer des bornes de recharge électrique pour les maisons de rangées dépourvues de garage ou de stationnement privé. Cette pétition a été clôturée le 19 octobre 2026 et a recueilli sept signatures. La pétition à l'examen n'a donc pas atteint le seuil visé par l'article 127.6 du règlement – que vous connaissez par cœur.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ?

Personne. Merci.

Je vous propose d'adopter les conclusions suivantes :

« Considérant que la pétition n'a recueilli que sept signatures, au regard de l'article 127.6 du règlement du Parlement de Wallonie, la Commission a décidé de clore l'examen de la pétition ».

Vote

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

Confiance au président et au rapporteur

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

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité d'une stratégie coordonnée de réduction de la vitesse en agglomération »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité d'une stratégie coordonnée de réduction de la vitesse en agglomération ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, la vitesse excessive reste une préoccupation majeure dans nos agglomérations, particulièrement dans les communes rurales où les axes rapides débouchent souvent sur les centres de village.

Vous avez déjà rappelé que les gestionnaires de voirie disposent d'outils pour aménager les zones 30 et que les communes peuvent mobiliser le FERI. Vous avez également annoncé une réévaluation des régimes de vitesse sur le réseau régional. Dans nos communes rurales, comme Thuin, la transition entre les axes rapides et les cœurs de village est souvent accidentogène.

Au-delà des contrôles, quels aménagements de voirie durables, comme des chicanes végétalisées ou des plateaux traversants, préconisez-vous pour casser la vitesse de manière permanente ? Ces dispositifs font-ils l'objet d'une stratégie régionale spécifique pour les entrées d'agglomération et les traversées de villages ?

Où en est la réévaluation annoncée des limitations de vitesse sur les voiries régionales ? Quels critères permettent d'identifier les tronçons prioritaires ? Quels moyens financiers et quel accompagnement technique sont proposés aux communes rurales pour réaliser ces aménagements, notamment sur les voiries régionales ?

Des investissements spécifiques sont-ils prévus en 2027 pour sécuriser les traversées de villages et protéger les piétons et les cyclistes ?

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 Déclaration de politique régionale est très claire : « Le Gouvernement adoptera une politique de gestion de la vitesse cohérente. Le Gouvernement soutiendra un déploiement ciblé de dispositifs de contrôle de vitesse guidé par un objectif de sécurité, en concertation avec les parquets, les zones de police et les autorités locales. Le Gouvernement portera une attention particulière à la sécurisation des traversées, la mise en place localisée de zones apaisées en agglomération en concertation avec les riverains ».

Pour réduire durablement les vitesses, mon administration préconise des aménagements qui conduisent les automobilistes à ralentir. Plusieurs dispositifs peuvent être mobilisés :

- les plateaux traversants et les coussins berlinois, qui imposent une réduction de la vitesse de franchissement ;
- les chicanes, éventuellement végétalisées, et les îlots centraux, qui rompent la perspective d'une chaussée rectiligne ;
- les portes d'entrée d'agglomération, qui combinent un rétrécissement de la chaussée, un marquage et une signalisation pour rendre clairement perceptible l'entrée dans une zone habitée.

Le choix de ces dispositifs dépend de la configuration des lieux, de la fonction de la voirie et des besoins des usagers. Les gestionnaires disposent, dans la Sécurothèque du SPW MI, de recommandations techniques pour déterminer les interventions adaptées à chaque situation.

Cette approche s'inscrit dans le travail engagé à la suite des États généraux de la sécurité routière. Elle vise à mieux faire correspondre les limitations de vitesse à l'environnement traversé et à la présence de vie locale sur base de la hiérarchisation du réseau.

Concernant le réseau régional, l'adaptation des limitations de vitesse est bien en cours. Une première étape concerne les sections pour lesquelles les caractéristiques de la voirie et de ses abords justifient une révision des limitations, notamment afin d'assurer une meilleure cohérence entre les deux sens de circulation et d'éviter les variations successives de vitesse – les fameuses limitations en accordéon.

L'analyse tient compte de la densité de l'habitat, des accès riverains, des lieux de vie et des activités qui génèrent des déplacements ou des traversées. Elle intègre également les besoins des piétons et des cyclistes, ainsi que la place de la route dans l'organisation du réseau.

Les recommandations, récemment actualisées, privilégient un maximum de 50 kilomètres par heure en agglomération, sauf situation particulière dûment justifiée. Elles visent aussi à éviter une succession de limitations de la vitesse sur de trop courtes distances et à assurer une cohérence entre les réseaux régional et communal.

Lorsque la situation le justifie, mon administration et la commune concernée peuvent également réexaminer les limites de l'agglomération pour mieux les faire correspondre à la réalité du terrain, sans attendre la finalisation du travail systémique qui est entrepris depuis six mois. Je pense qu'à peu près un tiers des routes régionales ont fait l'objet d'un réexamen par les districts du SPW MI, en lien avec les zones de police concernées. Ce travail se prolongera tout au long de l'année 2027, district routier après district routier.

Bien entendu, l'administration dispose de budgets courants pour faire face aux demandes ponctuelles d'aménagement. Pour les budgets de plus grande ampleur, cela dépendra de la liste des projets retenus dans les priorités du plan Infrastructures.

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

M. Vincent Crampont (PS). – En Thudinie, comme ailleurs, Monsieur le Ministre, nos routes régionales traversent les villages. C'est une réalité. Les automobilistes arrivent parfois à 70, voire 90 kilomètres par heure au milieu des habitations, des écoles et des commerces. Vous m'avez confirmé qu'un panneau ne suffit pas ; il faut des aménagements concrets pour casser la vitesse. La sécurité des habitants des villages et de la ruralité ne peut pas être moins prioritaire que celle des centres urbains.

Je vous demande toute votre attention pour faire réaliser ces aménagements, qui sont absolument nécessaires en matière de sécurité routière.

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en fonction des radars en province de Liège »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en fonction des radars en province de Liège ».

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la presse a récemment fait état de la décision du procureur du Roi de Liège de ne pas autoriser la mise en service de plusieurs nouveaux radars installés en province de Liège. Cette décision serait notamment motivée par un manque de concertation préalable avec le parquet concernant le choix des emplacements, ainsi que par la nécessité de disposer d'analyses d'accidentologie permettant de justifier les implantations retenues.

Il résulte de cette situation que des radars installés restent inactifs.

Confirmez-vous avoir été informé de la situation et vous être engagé à ce que le processus de concertation soit respecté à l'avenir ?

Les analyses d'accidentologie et les éléments complémentaires demandés par le parquet peuvent-ils être rapidement fournis par le SPW ? Un calendrier de régularisation des dossiers est-il envisagé ?

Combien de radars sont précisément concernés par la décision du procureur du Roi de Liège ? S'agit-il exclusivement des nouveaux dispositifs prévus dans le cadre du plan de déploiement 2026 ou certains équipements déjà installés sont-ils également concernés ?

Certains territoires se retrouvent-ils davantage pénalisés que d'autres dans le déploiement de leur politique locale de sécurité routière ? Si oui, lesquels ?

Les difficultés rencontrées en province de Liège sont-elles susceptibles de concerner d'autres arrondissements judiciaires wallons ? Des échanges ont-ils été entrepris avec les autres parquets afin de s'assurer que les conditions de mise en service des nouveaux radars soient clairement établies sur l'ensemble du territoire régional, de sorte qu'ils puissent être opérationnels le plus vite possible ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je répondrai également à la question de Mme Bluge, car vos questions étaient interconnectées.

La Déclaration de politique régionale prévoit « un déploiement ciblé de dispositifs de contrôle de vitesse guidé par un objectif de sécurité en concertation avec les parquets, les zones de police et les autorités locales ».

Je vous remercie de rappeler le travail de la Wallonie, qui poursuit depuis plusieurs années le développement d'un réseau de radars permanents sur l'ensemble du territoire, ciblant les axes les plus

accidentogènes afin de renforcer la sécurité routière et inciter au respect des limitations de vitesse.

J'ai souhaité que la sélection des emplacements des radars repose désormais sur une méthode objective et des critères communs à l'ensemble du territoire wallon. Les zones de police soumettent leur demande ainsi que les informations requises à mon administration, qui les analyse et les priorise en tenant compte :

- des accidents enregistrés au cours des cinq dernières années ;
- des vitesses pratiquées ;
- de la proximité d'écoles, d'hôpitaux ou de lieux fréquentés par des usagers vulnérables ;
- de la densité du trafic et du caractère urbanisé des lieux ;
- de l'équilibre territorial du déploiement.

Les données d'accidentologie font donc partie de l'examen des demandes. Elles constituent un des critères principaux croisés avec les autres critères de sélection.

Les demandes sont examinées dans le cadre des réunions annuelles de concertation associant les communes, les zones de police, les parquets et les services régionaux concernés. Cette concertation doit permettre de partager les informations nécessaires au choix des emplacements et à la préparation de leur mise en service.

Pour les dispositifs financés par la Région, mon administration assure notamment l'acquisition, l'installation, les raccordements et la maintenance. Les services de police interviennent dans l'exploitation des équipements et le traitement des constats. Le Parquet définit les modalités d'utilisation dans le cadre de la politique de poursuite et des capacités de traitement de la chaîne policière et judiciaire. Le protocole de placement de radar formalise ces engagements respectifs.

Concernant l'arrondissement de Liège, le Parquet avait bien été convié à la concertation. Les échanges récents ont toutefois mis évidence un besoin spécifique d'informations complémentaires sur les sites retenus et sur les critères de sélection. Une rencontre a eu lieu entre mon cabinet et le Parquet et il a été convenu que le SPW Ml transmette au Parquet la liste des emplacements retenus pour 2026 et les éléments ayant motivé leur sélection, notamment les données relatives à l'accidentologie. Ceci devrait permettre de régulariser la situation.

Pour les futures demandes, il a été convenu que l'association du parquet interviendra dès le début du processus, c'est-à-dire plus en amont qu'aujourd'hui. Le formulaire de demande, introduit par les zones de police, précisera l'avis – favorable ou défavorable – du Parquet afin que celui-ci soit clairement identifié lors de l'examen du dossier.

Mon administration ne dispose pas des données chiffrées du montant des amendes qui aurait pu être perçu si ces appareils avaient été opérationnels. Je rappelle que, dans le mécanisme actuel de traitement, l'ensemble des flux est géré par la police et le parquet. Quant aux recettes, elles sont perçues par le Fédéral, qui redistribue, après prélèvement, les recettes à la Région pour les excès de vitesse constatés sur les voiries régionales.

Le Gouvernement a décidé d'activer le mécanisme des sanctions administratives régionales pour les petits excès de vitesse sur les routes régionales et communales. Je viendrai courant 2027 avec un projet de décret pour finaliser le cadre juridique de ce changement.

Monsieur Bastin, il convient de distinguer les nouveaux sites radars de l'actualisation des protocoles des appareils existants.

La concertation sur l'emplacement et les conditions d'utilisation des radars automatiques fixes est encadrée par un arrêté royal de 1997. Cette procédure associe les autorités judiciaires, policières et administratives compétentes, dont les gestionnaires de voirie. Son article 5, paragraphe 1er prévoit que les accords relatifs au placement et à l'utilisation des dispositifs sont consignés dans un protocole. Celui-ci doit notamment mentionner expressément l'accord du gestionnaire de la voirie.

Le SPW Ml révise actuellement les protocoles sur la base d'un modèle actualisé et surtout numérisé. Cette démarche concerne aussi bien des équipements existants que de nouveaux dispositifs. Un appareil déjà couvert par un protocole toujours en vigueur peut continuer à être utilisé, pour autant que les autres conditions de fonctionnement soient remplies. Pour les nouveaux dispositifs qui ne disposent pas encore d'un protocole signé, la mise en service répressive reste subordonnée à cette signature : l'accord du gestionnaire de voirie et du parquet.

Les dates de mise en service dépendront de la finalisation des dossiers et de l'ensemble des signatures et échanges nécessaires. C'est un processus qui peut prendre un peu de temps et que nous avons entrepris de fluidifier, grâce au processus en cours de numérisation, lequel évitera tout quiproquo entre les différents acteurs et partenaires de cet enjeu majeur pour la Wallonie, à savoir le contrôle effectif des vitesses sur les routes régionales et communales.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les différents éléments, le rappel des procédures et du fonctionnement en cours, ainsi que de la précision signalant les informations spécifiques demandée par le Parquet du procureur du Roi de Liège. La nouvelle procédure est décidée de

manière à ce que cela puisse être envoyé plus en amont pour ne plus se retrouver dans cette situation. Nous espérons tous que cette fluidification du fonctionnement permette à l'ensemble de nos réseaux routiers de toute la Wallonie, mais aussi de la province de Liège, d'être des endroits où les vitesses sont respectées et où tout le monde se sent en sécurité.

Question orale de M. Hervé Fiévet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la prévention de la conduite sous influence de l'alcool à l'occasion des marchés de Noël et des fêtes de fin d'année »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fiévet à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la prévention de la conduite sous influence de l'alcool à l'occasion des marchés de Noël et des fêtes de fin d'année ».

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

M. Hervé Fiévet (MR). – Monsieur le Ministre, à l'approche des fêtes de fin d'année, nos villes et nos villages s'animent au rythme des marchés de Noël et des nombreux moments de convivialité qui les accompagnent. Vin chaud, dégustations et retrouvailles font le charme de cette période, mais riment aussi, pour certains, avec une consommation d'alcool.

Or, une partie des participants rejoignent ces rendez-vous en voiture et reprennent ensuite le volant pour rentrer chez eux. Cette période est traditionnellement marquée par une recrudescence des déplacements en soirée, et avec elle, par un risque accru d'accidents liés à l'alcool au volant.

La prévention peut emprunter plusieurs canaux complémentaires : des campagnes de communication ciblées, la mise à disposition d'éthylotests – sur les marchés eux-mêmes comme auprès du secteur HORECA –, ou encore l'encouragement au covoiturage, au conducteur désigné et au recours aux transports en commun.

Compétent pour la sécurité routière, vous pouvez agir à travers l'Agence wallonne pour la sécurité routière et en partenariat avec les acteurs de terrain.

Quelles actions de prévention et de sensibilisation la Région prévoit-elle, notamment par l'intermédiaire de l'Agence wallonne pour la sécurité routière, spécifiquement durant cette période des marchés de Noël et des fêtes ? Une collaboration avec les communes, les organisateurs de marchés et le secteur HORECA est-elle envisagée, par exemple pour la mise à disposition d'éthylotests ou la diffusion de messages de prévention sur place ? De quelle manière la Région encourage-t-elle les alternatives à la reprise du volant : conducteur désigné, covoiturage, transports en commun ? Quels moyens y sont consacrés ?

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, au travers de 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 et de blessés sur les routes wallonnes. Il s'inscrira dans la « vision zéro » en 2050 et mettra l'accent sur le changement durable des comportements sur nos routes ».

La prévention de l'alcool au volant participe directement à cet objectif. Pour les fêtes de fin d'année, j'ai demandé à l'Agence wallonne pour la sécurité routière de soutenir la campagne hivernale BOB organisée par l'institut Vias. C'est un changement, après plusieurs années sans participation de la Wallonie à cette campagne.

L'Agence wallonne pour la sécurité routière sera donc partenaire de la campagne BOB et financera son affichage sur 300 panneaux le long des autoroutes et des routes secondaires de Wallonie, durant le mois de décembre et jusqu'à la mi-janvier. L'agence diffusera également des messages et des vidéos sur les réseaux sociaux pour rappeler les risques d'une consommation excessive d'alcool au volant et encourager chacun à anticiper et préparer son retour dans de bonnes conditions. Sur le terrain, l'AWSR distribuera également 20 000 éthylotests à usage unique les samedis 12 et 19 décembre, sur cinq marchés de Noël : à Namur, Charleroi, Liège, Louvain-la-Neuve et Durbuy. Des équipes mobiles circuleront avec des vélos équipés d'écrans diffusant des messages de prévention.

Des vidéos seront aussi diffusées sur les écrans à l'entrée des magasins partenaires, à savoir les chaînes Carrefour et Delhaize en Wallonie. Elles inviteront les clients à prévoir des boissons sans alcool pour les personnes devant reprendre le volant.

Les communes, les associations et les organisateurs d'événements peuvent également s'appuyer sur les outils que propose classiquement l'agence tout au long de l'année, notamment des bornes éthylotests mises à disposition gratuitement, y compris pour les établissements festifs, à condition de les installer à l'intérieur. Ces acteurs peuvent aussi emprunter des éthylotests électroniques ou obtenir des éthylotests jetables à prix coûtant.

Quant aux alternatives à la reprise du volant, le message est d'anticiper son retour avant de commencer la soirée : désigner un conducteur qui ne boira pas d'alcool, prévoir un taxi, loger sur place, prendre les transports en commun, et cetera. La sensibilisation continue à rendre la conduite sous influence socialement inacceptable. Elle complète les contrôles réalisés par les services de police.

Enfin, comme pour ce que j'ai déjà eu l'occasion de mettre en place pour les Fêtes de Wallonie, j'adresserai prochainement une lettre à l'ensemble des bourgmestres et des chefs de corps afin de les inviter à diffuser des messages de prévention, à annoncer de façon générale des contrôles routiers à l'occasion des fêtes, et à assurer une diffusion des résultats de ces contrôles auprès des usagers. Je compte aussi sur les médias pour transmettre ces messages de prévention.

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

M. Hervé Fiévet (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses détaillées et concrètes qui répondent considérablement aux demandes, tout en espérant que la prévention et la sensibilisation seront de mise, avec une prise de conscience suffisante pour éviter les graves accidents.

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression de la ligne Express Huy-Waremme »

Question orale de Mme Marie Jacqmin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la restructuration de la ligne Express E22 Huy-Waremme »

Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suppression de la ligne Express E22 au 1er décembre 2026 »

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

- M. Hazée, sur « la suppression de la ligne Express Huy-Waremme » ;
- Mme Jacqmin, sur « la restructuration de la ligne Express E22 Huy-Waremme » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « la suppression de la ligne Express E22 au 1er décembre 2026 ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, nous avons appris dans *L'Avenir* du 6 novembre dernier que la ligne express E22 Huy-Waremme allait être supprimée. Cette ligne serait remplacée par une ligne classique, la ligne 129, alors que la ligne 145 qui dessert actuellement les villages serait désormais concentrée aux heures scolaires. Cette décision interpelle à plus d'un titre, puisque ce changement est annoncé soudainement, et s'accompagne d'une mise en œuvre trois semaines plus tard, pour le 1er décembre 2026. Si ces éléments sont confirmés, cela ne va pas. En outre, l'annonce est faite sans aucune information sur la durée du trajet, sur le parcours précis et les arrêts concernés par cette ligne 129.

Le risque est que le service soit affaibli pour les usagers de la ligne reliant Huy à Waremme, avec un allongement du temps de trajet et un service beaucoup moins attractif. Le service sera ainsi réduit pour les usagers travaillant dans les zonings commerciaux de Tihange et de Waremme, ou pour ceux allant à l'IFAPME de Villers-le-Bouillet. Plusieurs milliers de personnes dépendent de cette ligne et vont être fortement impactés.

Il semble par ailleurs que, ni les autorités communales, ni la centrale locale de mobilité, ni l'AOT n'aient été concertées, alors qu'il s'agit d'une ligne structurante. Ce serait alors contraire à la législation, donc plus encore inacceptable. LeTec a évoqué une faiblesse dans les fréquentations, mais la décision appelle toutefois plusieurs questionnements.

D'une part, il serait plus juste de considérer les statistiques de fréquentation en fonction des créneaux horaires dans la semaine, puisqu'il y a des variations sensibles. Ainsi, durant les heures creuses en horaire non scolaire et pendant les vacances, les usagers étaient certes moins nombreux, mais en semaine, le matin et le soir, la fréquentation est beaucoup plus importante. Il y avait donc des alternatives dans la façon de concevoir les perspectives. D'autre part, la ligne E22 a une fréquentation égale ou supérieure à une série de lignes Express de Wallonie.

Dès lors, quel est le sens de comparer avec la ligne Marche-Liège, qui est une des plus fréquentées ? Est-ce la ligne étalon avec laquelle vous allez évaluer chacune des lignes Express ? À nos yeux, cela n'a pas de sens. Il y a même quelque chose de fallacieux à prendre comme terme de comparaison un des succès du Réseau Express.

Il apparaît nécessaire, et notre ancien collègue Rodrigue Demeuse s'est exprimé en ce sens également

au Conseil communal de Huy, de suspendre la suppression de la ligne 22 au 1er décembre, le temps d'organiser une véritable concertation et de garantir une alternative qui réponde aux besoins actuels des usagers. Ensuite, de présenter publiquement et sans délai : horaires, itinéraires, arrêts et temps de parcours précis des nouvelles lignes.

Monsieur le Ministre, avez-vous été informé de cette annonce ? Comment expliquer qu'une telle décision puisse intervenir dans un calendrier aussi resserré, ne permettant pas aux usagers de se retourner ? Êtes-vous prêt à agir pour suspendre cette décision, assurer une réelle concertation, garantir une alternative qui réponde aux besoins des usagers ? D'autres solutions, comme adapter certains horaires, réduire la taille du bus pour les trajets à basse fréquentation, ont-elles été étudiées ?

Enfin, pouvez-vous faire le point sur les concertations réellement menées, alors que vous aviez pu être plus rassurant antérieurement pour l'avenir de la ligne ? Pourquoi plusieurs acteurs de la mobilité n'ont-ils pas été concertés avant cette décision ?

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

Mme Marie Jacqmin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la ligne Express E22 Huy-Waremme serait remplacée par une ligne régulière à partir du 1er décembre. L'analyse de cette ligne atteste d'une « fréquentation considérablement inférieure aux objectifs fixés pour une ligne Express ».

Les évaluations ont également montré un chevauchement avec la ligne classique 145. Les deux lignes se partagent une partie de la clientèle. LeTEC a dès lors décidé de transformer la ligne E22 en une ligne régulière structurante, la ligne 129, avec un itinéraire adapté reprenant notamment une partie de la desserte actuellement assurée par la ligne 145.

L'autonomie du groupe LeTEC s'accompagne d'obligations de concertation avec les parties prenantes préalablement aux modifications de son offre.

Dans le cadre de l'élaboration du schéma de réseau structurant, l'ensemble des communes concernées ont été associées à une démarche de concertation. Or, la décision est tombée et annoncée avant d'avoir le résultat final de ces concertations.

Par ailleurs, on pourrait ajouter qu'à moins d'un mois de cette suppression, aucune information précise n'a été communiquée concernant le tracé de la ligne, les arrêts et horaires – au moment où j'ai déposé ma question –, ce qui pose un évident un problème d'organisation pour les utilisateurs.

Enfin, s'agissant des liaisons structurantes, il faut aussi solliciter préalablement l'analyse de l'AOT, laquelle est non contraignante.

Confirmez-vous que la réorganisation de la ligne E22 s'inscrit dans la réflexion menée dans le cadre du schéma de réseau structurant ? Les communes concernées ont-elles été informées et consultées préalablement à cette décision ? Dans quelle mesure leurs remarques ont-elles été prises en compte ? L'avis préalable de l'AOT a-t-il été sollicité ? Comment expliquez-vous que cette annonce soit faite avant l'attente du résultat des démarches de concertation ? Quels sont les éléments qui ont motivé cette décision ? Disposez-vous de données chiffrées sur la fréquentation actuelle et les bénéfices attendus de cette réorganisation ?

M. le Président. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, le 6 novembre dernier, la presse annonçait la fin de la ligne Express E22 Huy-Waremme à partir du 1er décembre 2026, c'est-à-dire demain.

Je m'étonne particulièrement du calendrier de cette annonce, alors que les communes concernées viennent de se prononcer dans le cadre de la consultation relative au schéma régional structurant de mobilité collective. Elles ont exprimé leur opposition à la suppression de cette ligne, tout en se montrant ouvertes à des adaptations, que ce soit en termes d'horaires, de matériel roulant, ou d'autres aspects.

Par ailleurs, sauf erreur de ma part, vous n'avez pas encore validé le schéma de réseau structurant, mais celui-ci comporte un axe Huy-Waremme structurant fort. Le recul d'une ligne Express à une ligne régulière ne respecte pas la proposition des communes. Qui a été concerté par rapport à cette décision ? J'ai relu les différentes questions écrites et orales sur le sujet que je vous avais adressées. Vous étiez beaucoup plus mitigé et pas aussi tranché que l'arrêt de cette ligne.

Qui a validé les orientations énoncées dans la presse ? Quelle est la portée réelle de la concertation menée auprès des communes si leurs avis concordants peuvent être écartés dans les décisions relatives à l'avenir du réseau structurant ?

Trouvez-vous qu'une annonce par voie de presse est une bonne manière de procéder ? Quel manque de respect pour les communes ! Je tiens à rappeler que les communes étaient force de proposition pour améliorer les choses et qu'il y avait des propositions sur la table. À l'instar de ce qui s'est passé dans d'autres lignes Express, améliorer, évaluer et ensuite décider aurait été un processus plus respectueux du terrain.

Quand la décision de la suppression de cette ligne Express E22 a-t-elle été prise ?

Enfin, plus largement, au regard des chiffres de fréquentation de la ligne Express, la E22 se classe 17e sur 31 lignes. Par conséquent, je suppose que d'autres

lignes seront également supprimées au 1er décembre. Pouvez-vous me confirmer et m'indiquer quelles sont les lignes touchées et faire le point sur ce dossier ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames et Monsieur les Députés, je voudrais d'emblée clarifier un point essentiel : il ne s'agit nullement de supprimer la liaison entre Huy et Waremme, mais bien de restructurer l'offre existante pour l'adapter au mieux à la réalité de la demande. Cette restructuration doit permettre une desserte plus lisible et mieux répartie sur la journée, en maintenant une liaison directe Huy-Waremme et en préservant les besoins scolaires. Cette volonté n'est pas neuve : elle avait été annoncée ici, en Commission, en décembre 2025. Plusieurs d'entre vous m'avaient interrogé et j'avais alors confirmé le caractère structurant de cette liaison.

Effectivement, LeTEC remplacera, au 1er décembre prochain, l'actuelle ligne E22 par une ligne régulière structurante, la nouvelle ligne 129, avec un voyage par heure en semaine et un voyage toutes les deux heures le samedi. La nouvelle ligne 129 reliera Huy à Waremme, en passant notamment par Statte, Wanze, Vinalmont, Warnant-Dreye, Vaux-Borset, Chapon-Seraing et Faimes. Elle proposera également des correspondances avec les trains en gare de Waremme vers Liège.

Complémentairement à cette ligne, la ligne 145 sera principalement recentrée sur les besoins scolaires et, du lundi au vendredi durant les vacances, trois voyages dans chaque sens pendant les vacances. La ligne 145 continuera notamment de desservir Chapon-Seraing, Aineffe, Borlez, Les Waleffes, Tourinne, Omal, Hollogne-sur-Geer et Grand-Axhe. En revanche, la ligne ne circulera plus le samedi. Les horaires et itinéraires sont finalisés et leur diffusion est en cours. Un courrier a également été envoyé par l'OTW aux communes concernées.

Pourquoi tous ces changements ? C'est la question légitime des élus que vous êtes et pour laquelle j'ai sollicité l'OTW.

Les analyses de fréquentation ont montré que la ligne E22 était trop peu utilisée en heures creuses, pendant les vacances scolaires et le samedi, avec une situation particulièrement marquée le samedi, où l'on compte au maximum deux voyageurs par trajet. Je l'ai toujours dit : le transport public est un service essentiel pour la population, mais faire circuler des bus avec peu ou pas de passagers, c'est un gaspillage de moyens publics et un non-sens environnemental que nous ne pouvons plus accepter.

La ligne E22 est quasi inutilisée le week-end et elle a une trop faible fréquentation en heures creuses durant la semaine. De plus, selon les constats de LeTEC, l'ouverture de la ligne Express a également vidé les bus de la ligne 145 d'une partie significative de ses usagers. Le gain net de la E22 est donc fortement mitigé. Globalement, les chiffres indiquent que l'E22 a enregistré près de 56 000 validations en 2025. Son ratio est de 0,30 voyageur par kilomètre, contre un seuil moyen acceptable pour une ligne Express de 0,45 voyageur par kilomètre.

C'est cette analyse globale, combinée au partage de clientèle avec la ligne 145, qui a poussé l'AOT à demander que les lignes E22 et 145 soient réétudiées conjointement.

Cette réflexion a été présentée à l'organe de consultation de bassin de mobilité fin 2025. Les communes ont alors exprimé leurs préoccupations, notamment sur les correspondances, la desserte des villages et les besoins scolaires. Ces remarques ont alimenté la poursuite du travail entrepris par l'OTW.

La nouvelle ligne 129, qui remplacera la E22, tient notamment compte des besoins de desserte des localités intermédiaires et des villages excentrés. Il y avait des plaintes des communes que la liaison ne s'arrêtait pas dans ces localités-là. Citons également la nécessité d'améliorer les correspondances en gare de Waremme. La nouvelle ligne 129 permettra par ailleurs de desservir plus régulièrement certains secteurs qui n'étaient pas desservis par l'E22 et qui ne l'étaient que de manière lacunaire par la ligne 145.

Je veux maintenant être clair – notamment pour répondre à la question de Mme Cassart – sur l'évolution des responsabilités de chacun. Depuis cette décision de l'AOT en 2025, les rôles et responsabilités de l'administration et de l'OTW ont évolué pour donner plus d'autonomie au TEC. La réforme du décret de 1989 et la révision du contrat de service public ont confié à l'AOT un rôle stratégique, d'analyse et d'évaluation. Elle remet également un avis non contraignant sur les évolutions de lignes structurantes.

Depuis cette réforme, à l'inverse, c'est le TEC qui est chargé de faire évoluer son offre pour qu'elle corresponde aux besoins de la population. Cette autonomie opérationnelle s'accompagne désormais d'une concertation renforcée avec les territoires, puisque le cadre révisé du CSP prévoit explicitement une concertation préalable avec les communes concernées. C'est une avancée majeure par rapport au cadre précédent où l'AOT pouvait décider d'une évolution et l'imposer aux OCBM.

Vous l'aurez compris, Mesdames et Messieurs les Députés, la décision concernant l'E22 a été prise avant cette réforme, selon l'ancienne procédure, mais prendra ses effets le mois prochain.

Le nouveau CSP exige dorénavant de l'OTW que son autonomie renforcée aille de pair avec une concertation renforcée avec les communes et les

représentants des usagers. C'est d'ailleurs le sens du nouvel article 30 du CSP.

Le TEC s'engage à évaluer, après trois mois d'exploitation, la mise en œuvre de la nouvelle offre avec les communes concernées. Cette évaluation, basée sur un bilan chiffré, permettra aux uns et aux autres d'identifier, le cas échéant, les ajustements ou adaptations nécessaires.

Enfin, je précise que la BU de Liège-Verviers m'indique ne pas avoir prévu d'autres modifications sur ces lignes Express.

Pour être clair, l'objectif n'est pas de vouloir coûte que coûte un label « Express », mais de concentrer les moyens sur une offre plus lisible, plus efficace et surtout mieux adaptée aux besoins de mobilité des citoyens. Rendez-vous trois mois après la mise en œuvre de ce nouveau schéma pour le TEC BU de Liège-Verviers.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, qu'il y ait une évaluation par rapport à des fréquentations, c'est bien normal. Ici, il y a un constat sur des heures creuses, sur des week-ends. Qu'il y ait ensuite une réflexion, je peux encore le comprendre, mais, en l'espèce, cette méthode n'est pas appropriée. On vient soudainement trois semaines avant un changement, on bypasse une concertation qui était en cours avec les communes, et l'information précise sur les arrêts ou sur les temps de parcours a très fortement tardé. Sur le fond, ce recul ne va pas non plus parce que l'on ne passe pas d'un statut de ligne express à une ligne classique sans dégrader l'offre. Je pense en particulier aux usagers de l'IFAPME de Villers-le-Bouillet, aux zonings de Tihange, de Villers et de Waremme. Vous parlez d'avancées majeures. Désolé, mais la situation n'est pas acceptable. Lorsque, en plus, on fait référence à Liège comme étant l'étalon de mesure parce que l'on n'avait pas répondu à cette part du questionnement, on insécurise toute une série d'autres lignes qui aujourd'hui fonctionnent ou fonctionnent moins bien. Cela mérite éventuellement un travail d'évaluation, mais pas avec des décisions qui mettent les gens devant le fait accompli sans avoir l'occasion de se retourner.

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

Mme Marie Jacqmin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, nous sommes d'accord pour dire qu'il y a eu un manque de concertation, que ce soit avec la bourgmestre, les autres parties prenantes, mais aussi l'AOT. Du côté des Engagés, nous le regrettons aussi. Vous l'avez dit : rendez-vous dans trois mois. Je pense que le suivi sera fait pour évaluer. Il faudra bien inclure les autorités communales. Je voulais souligner l'importance de la centrale locale de mobilité MCH, qui a vraiment eu un rôle de concertation et d'information.

Grâce à elle, on a pu aussi avoir de nouvelles informations. Je comprends la décision qui est prise sur le fait de la fréquentation. S'il n'y a pas de fréquentation, il roule à vide. Je croise souvent ces bus où il n'y a personne dedans, notamment le samedi. C'est un point important à souligner. Le plus important, vous l'avez dit : les moyens scolaires y sont préservés.

J'ai fait l'exercice sur le site de LeTEC et il y a quatre minutes de différence parfois du schéma Express au schéma structurant. C'est important de le dire aussi parce que la mobilité des usagers est préservée, notamment aux heures scolaires, même pendant les vacances. La mobilité va donc continuer d'être assurée pour ces usagers. Je reviendrai vers vous en questions écrites, parce que j'ai d'autres détails, mais je vois que j'ai déjà dépassé mon temps de parole.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour le caractère complet de votre réponse. Quand vous dites que la liaison Huy-Waremme n'est pas supprimée, la liaison Express E22 est supprimée. C'est un constat. Restructurer l'offre : je sais que l'on doit parfois évoluer et le faire. Ici, il faut se rendre compte que, pour Huy-Waremme, le service est affaibli. C'est pour moi une mauvaise décision pour notre arrondissement. L'annonce a été faite et l'on n'a pas pris en compte les usagers. Annoncer cela maintenant, pour le 1er décembre, est un manque de respect des usagers.

Le contact avec les communes consiste en un courrier qui a été envoyé, mais envoyé après ! C'est un manque de respect par rapport à tout le travail qui a été fait et aux solutions que les communes apportaient. Il y avait un travail de fond. Cette méthode ne va pas. Dans trois mois, nous allons évaluer les choses, mais, là, tout de suite, la décision n'est pas bonne.

La E22 était trop peu utilisée à certaines heures, oui, mais il y avait peut-être des solutions à apporter, évaluer dans quelque temps et non pas prendre une décision aussi rapide. La décision a été prise. Par contre, vous ne répondez pas à ma question sur les autres lignes. J'ai l'impression que, sur les 31 lignes en Région wallonne, la seule qui fait les frais, c'est la E22. Je trouve que c'est un peu rude pour notre arrondissement.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la neutralité budgétaire de la réduction de la taxe de circulation pour les communes »

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 neutralité budgétaire de la réduction de la taxe de circulation pour les communes ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, lors de la séance plénière du 14 octobre dernier, un député de la majorité a affirmé que les conséquences de la diminution annoncée de la taxe de circulation seraient neutralisées par les communes. Cette déclaration appelle des clarifications. En effet, la réduction de cette taxe entraînera mécaniquement une diminution des recettes issues des additionnels communaux. Or, à ce stade, aucun mécanisme précis de compensation ne semble avoir été présenté. Pouvez-vous me confirmer l'engagement d'une neutralité budgétaire intégrale pour les communes ?

Cet engagement a-t-il fait l'objet d'une décision formelle du Gouvernement ? Quel est le montant estimé des pertes de recettes communales en 2027 et en année pleine à partir de 2028 ? Disposez-vous d'une ventilation par commune ? Quel mécanisme de compensation est envisagé ? Sur quelle base juridique et quels crédits budgétaires reposera-t-il ? La compensation sera-t-elle individualisée afin de garantir qu'aucune commune ne soit financièrement pénalisée ? Sera-t-elle pérenne, indexée et adaptée à l'évolution du parc automobile et de la base taxable ?

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'estimation de la perte de recettes liée à un additionnel communal à la suite de la réforme de la taxe de circulation est estimée à environ 10 millions d'euros en 2027. Les mécanismes visant à compenser cette perte pour les communes ou cette non-recette pour les communes font actuellement l'objet de discussions au sein du Gouvernement wallon.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – J'imagine que cela ne vous a pas échappé que nous allions discuter du budget la semaine prochaine et que les communes présentent déjà leur budget si elles veulent ne pas se retrouver en douzièmes provisoires, comme notre Gouvernement fédéral semble l'être. Il semble peiner à trouver des solutions.

Cela dit, plus sérieusement, on est à 10 millions d'euros de perte. J'imagine que l'on n'est pas juste à une réflexion au sein du Gouvernement, mais que vous allez bien les compenser, puisque vous nous dites à chaque fois que chacun doit être responsable des mesures qu'il prend. J'imagine qu'il en sera de même pour le Gouvernement wallon.

Une manifestation des pouvoirs locaux aura lieu dans les jours qui viennent. J'espère que l'on ne doit pas rajouter ces 10 millions d'euros de pertes dans l'escarcelle existante des mesures que vous prenez au sein du Gouvernement.

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conséquences de la grève du 9 novembre 2026 et les réponses à apporter aux chauffeurs de bus privés »

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la grève des chauffeurs de bus privés »

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le mouvement social au sein des sociétés sous-traitantes du groupe LeTEC »

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

- Mme Hanus, sur « les conséquences de la grève du 9 novembre 2026 et les réponses à apporter aux chauffeurs de bus privés » ;
- M. Mugemangango, sur « la grève des chauffeurs de bus privés » ;
- Mme Fafchamps, sur « le mouvement social au sein des sociétés sous-traitantes du groupe LeTEC ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, il y a toujours quelque chose à dire sur les bus en Wallonie. Lors de notre dernière commission, je vous interrogeais sur le dialogue social au sein des TEC. Ce 9 novembre, les chauffeurs des entreprises privées assurant des lignes TEC et du transport scolaire se sont mobilisés pour dénoncer leurs conditions de travail. Leurs revendications portent notamment sur les chèques-repas à 8 euros, sur les frais de déplacement, sur la rémunération intégrale des temps de stationnement et sur les primes de conduite. Ils demandent surtout l'intégration de clauses sociales dans les cahiers des charges du TEC afin d'éviter une concurrence fondée sur les coûts salariaux. En avril dernier, vous indiquiez que des marchés étaient en cours, et ne pouvaient dès lors être modifiés, tout en ouvrant la porte, dans votre réponse, à une réflexion pour les futurs contrats.

Quelles réponses concrètes apportez-vous aujourd'hui aux revendications des chauffeurs ? Des négociations sont-elles engagées avec l'OTW, les loueurs privés et les syndicats ? Avez-vous rencontré les représentants des travailleurs ? Envisagez-vous d'imposer ces clauses sociales dans les prochains cahiers des charges du TEC ? Si oui, selon quel calendrier ?

Au printemps, vous proposiez d'augmenter la part des lignes concédées et de faciliter les échanges de personnel entre LeTEC et les opérateurs privés. Ce mouvement social vous conduit-il à revoir ces orientations ? Comment envisager davantage de sous-traitance ou des échanges de personnel sans réduire les écarts de conditions de travail ?

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, ce lundi 9 novembre, les chauffeurs des entreprises privées qui assurent des lignes du TEC se sont mis en grève à l'appel de la CSC Services publics. De nombreux dépôts sont touchés et plusieurs lignes sont perturbées, notamment dans le transport scolaire. Les travailleurs dénoncent leurs conditions salariales et réclament notamment une augmentation de leurs chèques-repas à 8 euros, le remboursement de leurs frais de déplacement, la prise en charge intégrale de leurs frais de stationnement et une prime pour la conduite de bus articulés.

Ces chauffeurs assurent pourtant le même service public que leurs collègues directement employés par LeTEC, sans bénéficier des mêmes avantages. Selon la CSC, les entreprises privées assurent aujourd'hui 44 % des kilomètres parcourus par les transports en commun wallons. Les syndicats dénoncent également la pression sur les conditions salariales liées à la mise en concurrence des entreprises privées pour obtenir les marchés du TEC. Ils demandent l'intégration de clauses sociales dans ces contrats afin que cette concurrence ne se fasse pas au détriment des travailleurs. Les représentants syndicaux affirment vous avoir déjà interpellé à plusieurs reprises, sans obtenir de réponses satisfaisantes.

Monsieur le Ministre, avez-vous rencontré les représentants syndicaux ? Quelles réponses avez-vous apportées à leurs revendications ? Êtes-vous prêt à demander à l'OTW d'intégrer des clauses sociales dans les contrats avec les opérateurs privés afin d'améliorer les conditions salariales des chauffeurs ? Quelles initiatives comptez-vous prendre pour rapprocher les conditions de travail des chauffeurs du privé de celles de leurs collègues directement employés par LeTEC et éviter une nouvelle journée de grève qui pourrait se produire ?

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, lundi dernier, de nombreuses lignes du réseau TEC et certains services de transport scolaire ont connu d'importantes perturbations à la suite d'un mouvement de grève des chauffeurs employés par des sociétés privées sous-traitantes de l'OTW. Les revendications syndicales portent notamment sur une revalorisation des chèques-repas, sur le remboursement des frais de déplacement domicile-lieu de travail, sur la rémunération du temps de stationnement, ainsi que sur l'octroi d'une prime pour les conducteurs de véhicules articulés.

Il me paraît toutefois important de rappeler que les chauffeurs concernés ne sont pas des membres du personnel du TEC, mais bien des travailleurs employés par des sociétés privées qui ont conclu des marchés avec l'OTW.

Dès lors, les conditions salariales et les avantages extralégaux de ces travailleurs relèvent, en premier lieu, des relations sociales au sein de ces entreprises privées et des négociations entre les employeurs concernés et les organisations syndicales représentatives.

Quelle est précisément la marge d'intervention de l'OTW et du Gouvernement wallon dans ce dossier, compte tenu du statut d'employeur privé des entreprises concernées ?

Des contacts ont-ils été pris avec l'OTW afin de mesurer les conséquences de cette grève sur l'offre de transport et de veiller à une information adéquate des voyageurs et des familles concernées par le transport scolaire ?

Quelles dispositions l'OTW peut-il prendre, dans le cadre de ses relations contractuelles avec les opérateurs privés, afin de garantir autant que possible la continuité et la qualité du service public, tout en respectant

l'autonomie des partenaires sociaux dans la négociation de leurs conditions de travail ?

Enfin, une nouvelle action est annoncée le 4 décembre. Des initiatives sont-elles prévues afin de parvenir à un accord entre les parties avant cette date ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames et Monsieur les Députés, vous le savez, LeTEC a le monopole du transport public par bus en Wallonie. Cette situation résulte d'un choix politique ; choix qu'a confirmé l'actuel Gouvernement dans le cadre de la réforme du décret de 1989 et dans le cadre du CSP révisé – deux décisions prises par l'actuelle majorité.

Ce choix politique clair ne signifie pas que l'OTW preste toute l'offre de transport public en régie. Une partie est sous-traitée. Ce n'est pas nouveau.

Dans ce cas, la relation entre LeTEC et ses sous-traitants est régie par la loi relative aux marchés publics. Les cahiers des charges élaborés par LeTEC pour les services réguliers sous-traités et le transport scolaire portent essentiellement sur les prestations de transport attendues : les kilomètres à effectuer, les horaires, les itinéraires, les véhicules et la qualité du service rendu aux usagers.

Les entreprises qui remportent ces marchés sont des entreprises privées qui s'adressent à différents clients, comme LeTEC, mais également des clients privés, des collectivités locales ou encore des entreprises comme la SNCB, lorsqu'il faut remplacer une ligne ferroviaire en travaux.

Comme telles, ces entreprises disposent de leur propre statut d'employeur et relèvent de commissions paritaires différentes de celle applicable au personnel de LeTEC. En Belgique, les relations sociales relèvent du dialogue entre les employeurs et les représentants des travailleurs par secteurs, sous-secteurs ou entreprises.

Dès lors, les conditions salariales, les chèques-repas, les frais de déplacement, les indemnités de stationnement ou encore les primes liées à certaines prestations relèvent en premier lieu de la responsabilité de ces entreprises et du dialogue social qu'elles doivent entretenir avec les organisations représentatives des travailleurs. Les entreprises candidates au marché public de LeTEC déterminent leur politique de rémunération et les avantages qu'elles accordent à leur personnel, dans le respect des dispositions légales et conventionnelles applicables.

Il ne revient donc pas à LeTEC ni au Gouvernement wallon de se substituer à ces employeurs dans la négociation des rémunérations et des avantages extralégaux de leurs travailleurs.

S'agissant du mouvement de grève du 9 novembre et de ses conséquences, la priorité de LeTEC doit être de disposer d'une vision précise des perturbations pour assurer une information rapide et transparente des voyageurs et des familles concernées par le transport scolaire, mais aussi de prendre, dans la mesure du possible, les dispositions organisationnelles permettant de limiter les désagréments.

Il appartient également à LeTEC, dans le cadre de ses relations contractuelles avec les opérateurs, de veiller au respect des engagements relatifs à la qualité et à la continuité du service. Cela doit naturellement se faire dans le respect du droit de grève et sans porter atteinte à l'autonomie du dialogue social entre employeurs et représentants des travailleurs.

Je ne peux qu'encourager les parties concernées à dialoguer, mais en aucun cas la Région ne peut s'immiscer dans un rôle que la loi ne lui confère pas, a fortiori dans un domaine de compétence qui relève du Fédéral, à savoir les règles de travail.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, j'ai bien entendu vos réponses sur cette question. Comme je vous le disais à l'entame de mon intervention, on n'a jamais fini de parler de LeTEC.

Ici, c'est une nouvelle mobilisation du personnel impliqué dans l'exploitation des lignes TEC en Wallonie. Il s'agit des chauffeurs des entreprises privées assurant des lignes TEC. Ce n'est pas la première fois, malheureusement, que le personnel doit se mobiliser en raison de ses conditions de travail.

J'ai en mémoire cette mobilisation où des membres du personnel étaient allés jusqu'à votre domicile pour être entendus. Il est nécessaire de donner de la place au dialogue et à la concertation pour faire évoluer les choses, d'autant que votre volonté est en réalité de concéder plus de lignes au privé. Ici, nous avons la démonstration, s'il fallait encore le prouver, que les conditions de travail du personnel des lignes privées sont moins favorables, moins décentes que celles opérées par le personnel directement engagé au niveau des TEC, de l'OTW. Si vous envisagez de concéder plus de lignes au privé, cela doit se faire en garantissant de meilleures conditions de travail et en intégrant des clauses sociales dans les prochains cahiers des charges des TEC. Faute de quoi, sans personnel, il n'y aura pas de mobilité pour les usagers wallons.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, j'espère que vous allez changer de position dans le futur. À la question de savoir si vous allez faire quelque chose pour les chauffeurs de bus privés, la réponse est non. C'est dramatique pour tout un secteur qui se mobilise et qui va encore se mobiliser.

Par ailleurs, vous avez beau considérer que ce sont uniquement des sociétés privées, nous avons évoqué le fait que près d'un kilomètre sur deux est réalisé par des chauffeurs de bus privés. L'impact sur la Wallonie est très important. À la question de savoir si vous avez des leviers ou pas – c'est quand même cela la question essentielle –, tout acteur public a la possibilité d'introduire des clauses sociales quand il gère avec le privé. En tant que ministre, avec votre Gouvernement, vous donnez une orientation au TEC. Le TEC peut effectivement intégrer des clauses sociales pour justement rencontrer les revendications de ces chauffeurs privés. De plus, vous n'avez pas répondu à la question de savoir si vous les avez rencontrés. À mon avis, pas, mais si vous les rencontriez, vous sauriez que dans le secteur, les négociations sont actuellement bloquées à cause de la concurrence entre ces différentes sociétés. Cela veut dire que, comme Mme Hanus l'a souligné, si vous avez de plus en plus recours aux bus privés, vous aurez de plus en plus recours à des chauffeurs dont on ne respecte pas les revendications sociales.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, vous l'avez dit, ces entreprises sont privées. C'est donc du ressort de la négociation au sein de ces entreprises. Le plus important, c'est la concertation au sein des entreprises et le dialogue entre le TEC et ses sous-traitants.

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'amélioration de l'intermodalité en Brabant wallon »

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les correspondances bus-train avec le plan SNCB de décembre 2026 »

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

- M. Maroy, sur « l'amélioration de l'intermodalité en Brabant wallon » ;
- Mme Fafchamps, sur « les correspondances bus-train avec le plan SNCB de décembre 2026 ».

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

M. Olivier Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, eurêka ! Après plus de 20 ans de travaux, la mise à quatre voies de la ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies est quasiment achevée. C'est une excellente nouvelle pour les navetteurs, en particulier du Brabant wallon. On parle ici du fameux RER dont on parle depuis que je suis adolescent, ce qui remonte un peu.

Dès la mi-décembre, cette infrastructure permettra de renforcer l'offre ferroviaire, avec quatre trains par heure en semaine entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve. Elle devrait aussi améliorer la régularité du trafic en séparant les trains rapides des omnibus.

L'objectif de ces investissements, c'est aussi d'inciter davantage d'automobilistes à laisser leur voiture au garage. Pour cela, une infrastructure ferroviaire performante ne suffit pas, même si c'est très important. Encore faut-il pouvoir rejoindre facilement les gares, bénéficier de bonnes correspondances avec les bus – il faut qu'ils roulent aussi –, et disposer d'équipements adaptés.

Dans le cadre du contrat de service public révisé du TEC, le Gouvernement s'est engagé à identifier au moins cinq gares prioritaires d'ici fin 2026 pour améliorer les correspondances bus-train, avec une mise en œuvre dès 2027.

Monsieur le Ministre, comment le TEC a-t-il anticipé le renforcement de l'offre ferroviaire sur la ligne 161 ? Des adaptations des horaires ou des dessertes de bus sont-elles prévues dès décembre ? Où

en est l'identification de ces gares prioritaires ? La gare d'Ottignies, notamment, est-elle envisagée ? L'accessibilité des gares de la ligne 161 a-t-elle été évaluée, notamment en matière de parkings de dissuasion et d'infrastructures pour les modes actifs ? Des améliorations sont-elles prévues ? Alors que les travaux se poursuivent sur la ligne 124 Bruxelles-Nivelles, avec un achèvement annoncé pour 2034, comment anticipez-vous les besoins en matière d'intermodalité sur cet axe ? Plus largement, comment comptez-vous assurer la cohérence de l'ensemble de ces dispositifs pour que le renforcement de l'offre ferroviaire encourage réellement les automobilistes à privilégier les transports en commun ? Vous l'avez compris, la tonalité de cette question est positive.

On a enfin, après des années d'attente, une mise à quatre voies qui va permettre d'améliorer la mobilité. Maintenant, il faut profiter de ce *momentum* pour faire en sorte que tout s'intègre bien. On a pas mal d'atouts : il y a la mise à quatre voies, il existe des parkings de dissuasion. Je fais suffisamment régulièrement la promotion de ce grand parking de Louvain-la-Neuve. Il y a cinq étages qui sont quasiment vides, donc il faut faire savoir aux gens qu'il y a là un outil directement relié à l'autoroute. Maintenant, il reste à travailler pour imbriquer tout cela. Je suis impatient de connaître vos réponses.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le 14 décembre prochain, la SNCB va lancer la première phase de son nouveau plan de transport. Près de 600 trains supplémentaires par semaine sont prévus d'ici fin 2028. En province de Liège, la S42 circulera deux heures plus tard le soir et le dernier IC au départ d'Eupen partira une heure plus tard. C'est une très bonne nouvelle, mais un train qui arrive plus tard ne sert à rien si le dernier bus est déjà parti. En effet, pour beaucoup d'habitants, la gare n'est qu'une étape et ils terminent leur trajet en bus.

Je l'ai rappelé récemment à propos de la gare de Nessonvaux : une gare n'a de valeur que si l'on peut y arriver et en repartir, idéalement en transports en commun. Vous défendez l'idée d'un écosystème de mobilité autour des gares. Le changement d'horaire de décembre en est un test concret. Du coup, je voulais vous demander si LeTEC a analysé les nouveaux horaires SNCB pour adapter ses propres horaires, en particulier les dernières courses du soir.

Comment s'organise concrètement la coordination entre l'OTW et la SNCB ? Les horaires sont-ils échangés suffisamment tôt pour que des correspondances soient garanties dès le 14 décembre ? Pour les phases suivantes, en 2027 et en 2028, une méthode commune est-elle prévue avec les communes et les bassins de mobilité pour que chaque train supplémentaire trouve son bus de rabattement ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, la DPR prévoit que, « afin de simplifier la vie des citoyens, l'interconnexion et la qualité des correspondances entre les opérateurs de transports publics, OTW, SNCB et STIB, seront améliorées ». La mobilité de demain ne peut plus se penser en silo. Le train et le bus sont deux composantes complémentaires d'un même service public. Le renforcement de l'offre ferroviaire annoncée par la SNCB en province de Liège, comme sur les lignes 161 et 124 en Brabant wallon, constitue une réelle opportunité. C'est précisément l'ambition du contrat de service public révisé de l'OTW. Celui-ci impose désormais de veiller à la cohérence de son offre avec celle des autres opérateurs. Ce n'était pas le cas précédemment. C'est particulièrement avec le réseau ferroviaire que l'enjeu se positionne.

Toute augmentation de l'offre ferroviaire dans une gare doit systématiquement entraîner un examen des possibilités d'adaptation des dessertes et des correspondances de bus, en privilégiant les relations présentant le meilleur potentiel de rabattement vers le train. L'OTW m'informe que, sur la ligne S42, pour prendre cet exemple, les trains circuleront jusqu'à 21 heures 38 à Liers, alors que les derniers bus circulent actuellement jusque 19 heures, 20 heures. Cela prouve qu'il y a une difficulté. Sur la ligne IC, le train de 22 heures 33 à Welkenraedt sera prolongé jusqu'à Eupen, avec une arrivée à 22 heures 42. À cette heure, seul un dernier bus, celui de la ligne 14, Aachen, est disponible un peu après 23 heures.

On le voit, des ajustements sont nécessaires. Ces exemples démontrent que toute évolution de l'offre ferroviaire ne se traduit pas automatiquement par la nécessité ni par la possibilité de mettre en place une desserte complémentaire en bus. L'horaire tardif de ces trains, la demande potentielle de voyageurs et les moyens nécessaires à l'exploitation doivent à chaque fois être analysés pour être pris en considération. Faire circuler des bus avec une fréquentation trop faible pourrait aussi aller à l'encontre des objectifs de mobilité durable. Faire des bus qui circulent avec moins de 10 personnes en moyenne sur leurs trajets est une hérésie économique et écologique.

En Brabant wallon, les correspondances trains-bus sont déjà globalement organisées dans la gare d'Ottignies, parce qu'elle a la chance d'avoir une desserte ferroviaire très importante. Consécutivement, la présence des bus est mécaniquement faisable ; plus vous avez de trains qui circulent, qui s'arrêtent par heure, plus les correspondances sont aisées.

Ce ne sont donc pas sur ces gares-là, Monsieur Maroy, que les efforts de l'OTW doivent se concentrer, mais sur les gares qui ont une desserte un peu moins importante et sur lesquelles la correspondance train-bus doit être ajustée efficacement.

Au-delà des adaptations ponctuelles aux changements d'horaires de la SNCB sur lesquels se calque l'OTW, ma volonté est d'inscrire la coordination entre les réseaux dans une démarche structurelle et progressive à l'échelle de toute la Wallonie. C'est précisément la raison pour laquelle j'ai fait inscrire un nouvel article dans le contrat du service public révisé de l'OTW, afin de déployer des correspondances dites de qualité.

Au moins cinq gares prioritaires devront être identifiées dans les toutes prochaines semaines. Le travail est en voie de finalisation avec l'OTW et la mise en œuvre des correspondances de qualité devrait être déployée dans ces cinq gares pour 2027. Puis, en 2027, ce seront 10 nouvelles gares supplémentaires, et cetera, année après année. Cette démarche se poursuivra donc jusqu'à l'optimisation des correspondances dans toutes les gares pertinentes, selon leur potentiel de rabattement et dans un souci d'équilibre géographique. Dans ces gares, les horaires des bus devront être coordonnés avec ceux des trains, adaptés en fonction des changements d'horaires de la SNCB, d'éventuels retards des trains et les correspondances devront être communiquées aux usagers.

Mon ambition, vous le constatez, c'est de faire de chaque gare un véritable pôle de mobilité et non pas un simple point de passage ferroviaire.

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

M. Olivier Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, merci de vous atteler à cette tâche immense parce que coordonner les horaires des bus avec ceux des trains, je crois que l'on peut reprendre les travaux du Parlement wallon, il y a 20 ans, on en parlait déjà. Effectivement, il n'y a rien de plus râlant que d'arriver à la gare et puis de voir que le bus qui vous amène dans votre village est déjà parti parce qu'il n'a pas attendu le train qui avait quelques minutes de retard.

En tout cas, j'essaie de voir les choses positivement pour le Brabant wallon. La mise à quatre voies, on l'espérait depuis tellement longtemps. Maintenant, il faut vraiment réunir les efforts, mettre tous les acteurs autour de la table pour faire de cet atout un vrai levier, pour qu'il y ait moins de personnes qui rongent leur volant sur nos autoroutes, que l'on pollue moins. C'est cela aussi. C'est bien le train, on peut travailler dans le train. Il faut vraiment en faire la promotion, mais, par exemple, c'est une hérésie pour moi de faire payer le parking 7 euros quand vous prenez le chemin de fer, c'est le prix du billet. Quand je prends le train pour Bruxelles, je paie 8 euros et le parking, 6,40 euros. Je me dis que ce n'est quand même pas très incitatif. On reviendra sur le sujet.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre. Le principe du bus qui attend le train, c'est nouveau dans le contrat de service public. J'entends que les horaires des bus seront prolongés, adaptés aux nouveaux trains mis en œuvre par la SNCB. C'est top. Vous l'avez dit, il faut que la fréquentation suive, sinon cela n'a pas beaucoup d'intérêt de faire circuler des bus vides.

Par contre, j'ai pas mal d'exemples où les correspondances ne sont pas optimales entre les bus et les trains dans ma région, je ne manquerai donc pas de vous les communiquer pour votre travail de priorisation de ces fameux pôles de mobilité.

Question orale de M. Vincent Palermo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fermeture de la RN60E à hauteur de Péruwelz »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Palermo à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fermeture de la RN60E à hauteur de Péruwelz ».

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

M. Vincent Palermo (MR). – Monsieur le Ministre, à la suite de dégâts répétés causés aux véhicules circulant sur la RN60E – rue de la Verte Reine –, à hauteur de la zone d'activités économiques de La Hurtrie à Péruwelz, une fermeture de cette voirie a été décidée par le bourgmestre au mois de janvier 2025.

Cette situation soulève des questions quant à l'état de cette infrastructure, aux désagréments occasionnés aux usagers et aux entreprises implantées dans la zone ainsi qu'aux perspectives de remise en état. Je rappelle tout de même que c'est une voirie qui est aussi empruntée par des personnes, que ce soit des transporteurs, que ce soit des riverains qui viennent de Belœil, qui viennent de Blaton notamment, et surtout les

grandes difficultés de certaines entreprises par rapport à ce tronçon qui est totalement fermé.

Lors de ma précédente intervention parlementaire en février 2026, vous aviez évoqué un coût estimé à 2,3 millions d'euros pour la réhabilitation de la RN60E. Je rappelle quand même qu'il y a aussi toute une vision globale par rapport à la chaussée, par rapport à la barrière de Bury ainsi que concernant le pont. Il y a une enveloppe de quelques millions d'euros.

Pouvez-vous faire le point sur ce dossier ? Dispose-t-on aujourd'hui d'un diagnostic technique précis de l'état de la voirie et des travaux nécessaires à sa réhabilitation ? Le montant estimé, qui était de l'ordre de 2,3 millions d'euros, a-t-il été confirmé ? Les moyens budgétaires nécessaires ont-ils été réservés ? Un marché de travaux a-t-il été préparé ou peut-être attribué ? Dans l'affirmative, quel est le calendrier prévisionnel d'exécution ? À défaut, quelles sont les étapes administratives et budgétaires qui restent à franchir avant le lancement du chantier et surtout de la réouverture de cette voirie ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, l'état de cette voirie est bien connu de mon administration et de moi-même également car ce n'est pas la première fois que vous m'interrogez sur le sujet. Je l'ai dès lors sollicitée pour répondre à votre question.

Le SPW MI m'indique que les dégradations constatées nécessitent une approche structurelle plutôt que des réparations ponctuelles. Les investigations techniques menées ont en effet confirmé la pertinence – hélas, pour les finances régionales ! – d'une intervention en profondeur sur le corps de chaussée, incluant le remplacement de la fondation et, localement, de la sous-fondation.

La solution privilégiée consiste dès lors en une réfection complète du tronçon actuellement fermé. Cela va donc coûter cher.

L'objectif est d'assurer sa remise en circulation dans des conditions optimales de sécurité et de pérennité, ce que ne permettraient pas des réparations ponctuelles et de surface.

Cette réhabilitation s'inscrit dans une vision globale et cohérente des aménagements en cours dans le secteur de Péruwelz. Cette approche intégrée permet d'articuler efficacement les différents chantiers liés à la mobilité, à l'accessibilité de la zone d'activités économiques et à la gestion future du réseau routier.

Sur le plan technique, le dossier progresse afin d'intégrer la réhabilitation complète de la N60E dans les études et les documents techniques relatifs aux aménagements projetés.

Concernant l'aspect financier, le montant de 2,3 millions d'euros évoqué précédemment correspond à une estimation préliminaire. Ce montant doit encore être affiné via une étude et dépendra évidemment des résultats du marché public.

Une attention particulière est portée aux désagréments que la fermeture de cet axe occasionne au quotidien pour les usagers ainsi que pour les entreprises de la zone de La Hurtrie.

La planification de la réhabilitation de la N60E fait bien sûr partie des débats en cours au sein du Gouvernement relativement à la finalisation du plan Infra 2027-2033.

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

M. Vincent Palermo (MR). – Monsieur le Ministre, on est totalement en phase par rapport au fait qu'il faut structurellement refaire cette route. C'est très important et, encore une fois, j'y reviendrai.

J'ai bien compris qu'il y a une enveloppe prévue. Il y a un débat qui doit se faire dans sa globalité. J'insiste, vous le savez : il y a vraiment pas mal de choses à faire, pas seulement pour une ville, mais pour plusieurs villes avoisinantes et certainement pour la sécurité.

Je vous laisse encore déterminer au sein du Gouvernement ce qui a lieu de faire, mais je retiens que c'est positif, que ce sera structurel et que, dès lors, dans les prochains mois, nous verrons le début de travaux pour réhabiliter et rouvrir ce tronçon parmi tant d'autres.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les parkings-relais liés aux *busways* liégeois à Fléron et à Chênée »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les parkings-relais liés aux *busways* liégeois à Fléron et à Chênée ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement vient de valider le second volet du programme de parkings de covoiturage et de parkings-relais du Plan de relance. Trois P+R accompagneront les *busways* liégeois :

- environ 80 places à Fléron, avenue des Martyrs, sur la ligne B4 ;
- 100 places à Chênée, le long de l'E25, sur la ligne B1 ;
- une centaine à Ans.

Je m'en réjouis.

Sur le plateau comme dans la vallée, beaucoup d'habitants n'ont pas d'arrêt de bus près de chez eux. Pour eux, le parking-relais est la porte d'entrée du transport public.

Quelques précisions me semblent toutefois utiles.

Sur le calendrier d'abord, les premiers travaux du *busway* sont annoncés à Fléron dès la fin 2027. Où en sont les études de faisabilité ? Les P+R seront-ils prêts dès la mise en service des lignes ? Sur le tarif ensuite, aux P+R du tram, un usager paye 1,50 euro par jour ou 125,50 euros par an en plus de son titre de transport. Quelle formule est prévue pour les nouveaux P+R ? Une gratuité pour les abonnés LeTEC serait-elle envisagée si les parkings sont payants ?

Enfin, le lien avec le centre de Fléron : en mars dernier, notre Parlement avait entendu ici la pétition des commerçants et des riverains inquiets de la suppression d'une grande partie du stationnement avenue des Martyrs. Vous aviez à l'époque affirmé que le *busway* ne se ferait pas sur le dos des commerçants et que le stationnement à proximité du centre commerçant était un enjeu majeur. Le P+R prendra place proche de cette même avenue, et donc il pourra aussi répondre, au moins en partie, à ce besoin de stationnement pour la clientèle pendant et après les travaux. Comment la commune et les commerçants seront-ils associés à cette conception ?

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. La politique de mobilité du Gouvernement vise à permettre à chacun de choisir le mode de déplacement le plus adapté à ses besoins et à son territoire. Cela suppose non seulement de développer une offre de transports publics attractive, mais aussi de faciliter le passage d'un mode à l'autre. C'est pourquoi la DPR prévoit que les plateformes multimodales et les nœuds de correspondance seront développés, tout comme les parkings de délestage répartis sur l'ensemble du territoire wallon – à la croisée d'axes importants à l'entrée des villes et aux sorties d'autoroutes. Mon objectif n'est donc pas d'opposer la voiture aux transports publics, mais de permettre leur articulation là où cela est pertinent.

C'est précisément la logique poursuivie avec les trois parkings relais destinés à accompagner les futurs *busways* liégeois. Afin d'assurer une articulation étroite entre ces infrastructures, les études relatives aux P+R seront intégrées aux études des *busways* et sont donc pilotées par l'OTW.

S'agissant du calendrier, il convient de distinguer les procédures et les calendriers propres aux *busways* de ceux relatifs à la réalisation desdits parkings. Toutes les demandes de permis d'urbanisme concernant les *busways* doivent être déposées d'ici la fin du premier trimestre 2027. Pour les P+R, plusieurs étapes doivent encore être franchies, notamment la réalisation d'études techniques, foncières, urbanistiques ainsi que pour certains sites, les acquisitions immobilières nécessaires.

À ce stade, l'OTW m'indique qu'il ne peut pas garantir que les parkings seront opérationnels dès la mise en service des premières sections des *busways*. L'ambition reste néanmoins, bien sûr, de coordonner au maximum leur réalisation avec celle des tronçons qu'ils doivent desservir. S'agissant de procédures distinctes, on ne peut évidemment le garantir.

Concernant la tarification, le modèle tarifaire des P+R du tram, qui découle du montage spécifique du partenariat public-privé, n'a pas vocation à être transposé directement au parking des *busways*. En effet, l'orientation envisagée est plutôt celle de la gratuité du stationnement pour l'ensemble des usagers, qu'ils empruntent ou non le *busway.* Toutefois, les modalités concrètes de gestion, d'entretien et d'intégration des parkings dans les politiques locales de stationnement doivent encore être définies avec les communes concernées.

Il s'agit aussi, Madame la Députée, d'éviter des voitures ventouses pour lesquelles, évidemment, la Wallonie n'a pas vocation à payer des places de parking. Le projet prévu avenue des Martyrs à Fléron sera bien évidemment conçu en tenant compte des besoins du centre-ville. Ce parking a été identifié comme pouvant à la fois accompagner le *busway* et contribuer à compenser les suppressions de places de stationnement sur l'avenue des Martyrs, répondant ainsi aux préoccupations exprimées par les autorités locales et les commerçants. Souvenons-nous du débat que nous avons eu au sein de cette commission suite à une pétition sur le sujet. La commune de Fléron sera évidemment pleinement associée au développement du projet. Une concertation avec les représentants des commerçants, des riverains et des citoyens accompagnera également la conception de ce projet.

Par ailleurs, la question du stationnement durant la période des travaux de *busways* a fait l'objet d'une concertation entre l'OTW et la commune. Il me revient

qu'un parking temporaire de 60 places serait aménagé au niveau de l'avenue de la Gare, garantissant ainsi l'accessibilité du centre de la commune et de ses commerces.

Voilà ce que je puis vous dire sur ce sujet fléronnais.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – C'est vrai que la question avait des accents un peu fléronnais, mais je me réjouis qu'il y ait aussi des parkings à Chênée et à Ans pour accompagner le *busway*, mais, comme vous l'avez dit, ce sont des parkings pour encourager l'intermodalité, parce qu'évidemment, le but n'est pas de diaboliser la voiture. Il y a plein de gens, et j'en fais partie, qui ont besoin de leur voiture pour aller à certains endroits, qui la garent et puis qui montent dans le transport de service public. Il n'y a pas d'opposition à avoir entre les deux. J'entends bien que les études liées à ces P+R sont dans le cadre du *busway* et que c'est donc piloté par l'OTW, qui aura une coordination maximale pour que ce soit lié au même calendrier ou complémentairement avec le chantier.

Je note aussi – c'est une très bonne nouvelle – que la gratuité de ces parkings est envisagée. On vient d'en parler juste avant avec la correspondance avec le train : si l'on veut que les gens aient le réflexe de prendre leur voiture jusqu'au parking-relais avant de prendre le transport en commun, c'est beaucoup plus incitatif si le parking est gratuit.

Maintenant, le point de vigilance, comme vous l'avez dit, sera les voitures ventouses, surtout dans des lieux de centres commerciaux. Il faudra y faire attention.

Je suis aussi ravie d'entendre que la commune et l'OTW sont en discussion pour un parking temporaire pendant la durée des travaux du *busway.*

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les enseignements du tableau de bord de la mobilité 2026 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les enseignements du tableau de bord de la mobilité 2026 ».

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le SPW MI et l'IWEPS ont publié la troisième édition du tableau de bord de la mobilité. Il constitue un outil précieux pour mesurer l'évolution des comportements de déplacement en Wallonie, évaluer les politiques menées et identifier les efforts qui restent à accomplir pour atteindre les objectifs régionaux à l'horizon 2030.

Les derniers chiffres publiés rappellent l'ampleur du défi. La voiture individuelle demeure le principal moyen de déplacement en Wallonie, représentant environ 73 % des distances parcourues. Le taux moyen d'occupation des véhicules – qui s'établit autour de 1,35 personne – souligne également le potentiel de développement du covoiturage.

Ces constats ne doivent pas occulter les avancées réalisées ni les efforts entrepris pour faire évoluer progressivement notre modèle de mobilité. Le développement des transports publics, le renforcement de l'intermodalité et les investissements dans les infrastructures cyclables constituent des leviers essentiels pour proposer des alternatives crédibles à la voiture individuelle.

La transition vers une mobilité plus durable représente un travail de longue haleine qui nécessite une approche cohérente, des investissements soutenus et une attention particulière aux réalités des territoires, notamment ruraux.

Quels sont, selon vous, les principaux enseignements à tirer du dernier tableau de bord de la mobilité ? Disposez-vous d'une évaluation des effets des politiques et investissements déjà engagés sur les différents indicateurs du tableau de bord ? Comment ces enseignements permettent-ils d'adapter et de renforcer l'action régionale ? Quelles sont les prochaines étapes et les priorités que vous entendez donner à votre politique de mobilité, afin de poursuivre la dynamique engagée et de rapprocher progressivement la Wallonie des objectifs fixés à l'horizon 2030 ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, mon objectif en matière de mobilité est d'abord de garantir l'accessibilité : permettre à chacun d'accéder à l'emploi, aux services, aux soins, à l'enseignement ou encore aux loisirs. Cette accessibilité doit être soutenable sur les plans climatique, énergétique, social, économique et territorial. C'est sous cet angle que je lis le tableau de bord de la mobilité.

Cela me permet de remercier celles et ceux qui ont permis de collationner ces données. C'est la deuxième fois que l'exercice est fait sur base d'une méthodologie robuste, même si, comme vous aurez pu le lire dans le

tableau de bord de la mobilité, une série de limites techniques sur les données chiffrées sont identifiées pour chacun des critères.

Ce tableau de bord mesure notre progression vers les objectifs régionaux, ceux exprimés en 2017 dans le cadre de la vision FAST. Il offre un cadre de suivi commun, là où les méthodes et les indicateurs associés aux objectifs initiaux manquaient parfois de précision.

Le constat est clair : notre mobilité reste trop carbonée et le transport s'écarte de la trajectoire climatique fixée. La voiture domine les déplacements de personnes et les camions pour ce qui concerne le transport de marchandises. La mobilité consomme beaucoup d'énergie et pèse financièrement sur la collectivité et sur le budget des familles.

Des progrès se dessinent toutefois : la sécurité s'améliore, l'accès aux transports en commun et la pratique du vélo progressent, et l'électrification des véhicules neufs est en forte croissance.

Le tableau de bord suit les tendances régionales. Il ne permet ni d'évaluer chaque politique ou infrastructure ni d'isoler de façon fiable l'effet d'un projet déterminé. En mobilité, c'est l'ensemble d'une série d'éléments additionnés les uns et les autres qui portent les résultats d'une politique, et non pas un projet en particulier. Le suivi des grands objectifs et l'évaluation de nos actions, en amont et en aval, sont deux démarches distinctes et complémentaires.

Les leviers sont connus : éviter certains déplacements, les effectuer avec les modes les plus durables et, enfin, améliorer les véhicules et les réseaux. Je m'efforce d'activer l'ensemble de ces leviers pour assurer une mobilité soutenable, même si la Région n'a pas tous les éléments en main, en particulier le transport ferroviaire.

Il s'agit aussi de densifier autour des services, ce qui est le rôle du Schéma de développement du territoire et des schémas de développement communaux déclinés. Il y a également le levier du contrat de service public de l'OTW, le déploiement d'infrastructures cyclables ou encore le soutien à l'électrification de la mobilité. C'est une série de leviers sur lesquels je peux agir.

Je pense que la vision FAST actuelle et, par conséquent, ce tableau de bord gagneraient si nous adaptions les objectifs et les réponses aux territoires. Par exemple, dans les villes et les zones denses, le report modal est déterminant pour l'efficience du transport et le partage de l'espace. Dans les territoires ruraux, une alternative à la voiture ne peut être proposée partout et à toute heure. L'électrification, le partage des déplacements et des solutions ciblées y jouent donc un rôle accru.

Les futurs objectifs devront mieux intégrer ces réalités spatiales, tout en conservant une trajectoire régionale commune. Puisque 2030 est désormais très proche, je travaille actuellement sur la proposition d'une politique dans un horizon plus long, 2050, car nous avons besoin de ce regard plus lointain pour porter nos actions d'aujourd'hui. Cela étant dit, mon message est sans ambiguïté : ce tableau de bord nous rappelle la nécessité d'accélérer la décarbonation et l'ampleur du chemin à parcourir nous oblige à combiner tous les leviers à notre disposition.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie de souligner l'importance de ce document qui nous permet de mieux cibler la politique. Certes, la Wallonie, ce sont 16 901 kilomètres carrés, mais les territoires ne sont pas tous les mêmes et il convient d'adapter la politique en fonction de leurs configurations respectives.

Par rapport à la décarbonation, je souligne l'importance, notamment pour la ruralité, d'avoir accès à des points de recharge et à une capacité de raccordement en suffisance.

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon du projet de vote électronique »

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 du vote électronique en Wallonie »

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

- M. Hazée, sur « l'abandon du projet de vote électronique » ;
- Mme Fafchamps, sur « l'avenir du vote électronique en Wallonie ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le 16 janvier 2026, le Gouvernement wallon a annoncé en grande pompe sa volonté de restaurer et de généraliser le vote électronique pour les élections régionales de 2029 et les élections locales de 2030. Il a ensuite conclu un protocole d'accord avec le Gouvernement fédéral et les autres entités compétentes.

Or, il a maintenant annoncé, en conclusion de son conclave budgétaire, que « compte tenu de son coût, le projet de passage au vote électronique est abandonné ». Bien entendu, cet abandon est annoncé avec beaucoup moins d'emphase : une ligne dans un communiqué de presse et pas un mot lors de la conférence de presse.

Je ne reviendrai pas ici sur les rétroactes du dossier : l'opacité des choix dogmatiques du Gouvernement de restaurer ce vote électronique, l'évaluation dont on n'a jamais reçu aucun élément de contenu, les risques qui n'ont jamais été sérieusement pris en compte, ou encore la question du coût, puisque vous n'avez jamais répondu à mes questions à ce sujet. Vous n'avez même pas donné un ordre de grandeur du marché que vous aviez à l'esprit.

Lorsque je vous ai écrit pour prendre connaissance de la note du Gouvernement, vous avez réitéré votre refus et m'avez dirigé vers le ministre-président, en qui j'ai trouvé un allié inattendu, puisqu'il m'a donné les éléments. Une fois que le coût a été découvert, le projet a fait long feu, puisqu'il était question de plus de 31 millions d'euros pour deux ou trois scrutins. Le dossier n'a pas résisté à cette transparence et le Gouvernement a donc annoncé l'abandon du projet.

Je voudrais vous permettre de développer la portée de cette décision du Gouvernement. Je remercie d'ailleurs ce dernier de l'avoir rendue publique, sachant que d'autres décisions du conclave ont été cachées plus longtemps, notamment les 400 millions du logement social déviés par la ministre Neven vers d'autres projets. Compte tenu du protocole d'accord signé avec le Gouvernement fédéral, notamment, j'ai plusieurs questions.

Quel était l'état du dossier avant le conclave budgétaire ? Un marché avait-il été lancé en vertu du protocole d'accord qui engageait le Gouvernement wallon ? Le Gouvernement a motivé son abandon par l'enjeu du coût. Pourquoi avez-vous caché si longtemps cet enjeu et pourquoi n'avez-vous jamais répondu à nos questions à ce sujet ?

Comment se matérialise la décision d'abandon annoncée en octobre ? Une communication formalisée a-t-elle été effectuée à l'égard du Gouvernement fédéral et des partenaires du protocole d'accord ? Des frais sont-ils déjà encourus ou seront-ils dus en conséquence du protocole d'accord, ou la Région peut-elle se retirer sans coûts ? Ce serait évidemment le meilleur scénario.

Quelles sont les conséquences pour les scrutins de 2029 et 2030 en Wallonie pour ce qui concerne les communes de la Région de langue française ? Dans l'état actuel des décisions du Gouvernement, quelles sont les conséquences pour les scrutins ultérieurs ?

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la Wallonie a progressivement abandonné le vote électronique au cours de la dernière décennie, après les difficultés rencontrées lors du scrutin de 2014 et la décision de revenir au papier pour les élections locales à partir de 2018. Depuis, les Wallons votent sur papier, alors que Bruxelles et la Flandre ont conservé un système automatisé.

La Déclaration de politique régionale 2024-2029 prévoyait d'évaluer l'opportunité de réinstaurer le vote électronique. Le 15 janvier dernier, le Gouvernement a tranché : un vote électronique avec preuve papier devait être généralisé à l'ensemble des communes wallonnes dès les scrutins de 2029 et les élections locales de 2030, avec une neutralité budgétaire garantie aux communes. Ce système devait être développé en commun avec le Fédéral et les autres entités fédérées. En mai dernier, vous évoquiez un marché public en préparation, ainsi que des discussions sur la répartition des coûts.

À l'issue du conclave budgétaire, le ministre-président a toutefois confirmé, en commission, le choix de ne pas mettre en œuvre ce retour en raison de son coût, estimé à plus de 30 millions d'euros, dans un contexte de retour à l'équilibre budgétaire.

Dès lors, le projet est-il reporté ou définitivement abandonné ? Quel est le coût comparé d'un scrutin électronique et d'un scrutin papier, pour la Région comme pour les communes ? Quelles sont les principales différences organisationnelles entre les deux systèmes, notamment en termes d'assesseurs et de délais de dépouillement ? Comment les communes et nos partenaires institutionnels seront-ils informés et accompagnés suite à cette décision ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, le 15 janvier 2026, le Gouvernement a effectivement pris l'option de déployer le vote électronique sur l'ensemble du territoire wallon dès les élections régionales de 2029, et ce, pour quatre scrutins successifs. Cette décision a été notifiée au ministre fédéral de l'Intérieur et devait également couvrir les trois échéances suivant l'élection de mi-2029. En tant que ministre des Pouvoirs locaux, j'ai veillé à ce que cette décision n'impacte pas les finances des communes wallonnes et à ce que les surcoûts liés à la mise en place du vote électronique soient entièrement pris en charge par le budget régional.

Il ne vous aura pas échappé que le conclave budgétaire du mois dernier visait à adopter, outre le budget 2027, une trajectoire de retour à l'équilibre budgétaire en 2029 dans un contexte socioéconomique plus difficile qu'estimé antérieurement. Des économies et de nouvelles recettes ont donc été décidées.

Le choix de ne pas passer au vote électronique repose sur différentes considérations, tant de nature budgétaire – M. Hazée a cité les chiffres du ministre-président – que de nature juridique, eu égard à la volonté gouvernementale de réduire le nombre de conseillers communaux et de supprimer l'élection provinciale. Le Gouvernement a donc fait la balance des intérêts entre les avantages d'un vote électronique, les surcoûts inhérents à l'acquisition de matériel à supporter lors de la première élection – en 2029 – et les contraintes des calendriers croisés de mise en place d'une solution informatique et de possibles modifications décrétales. Cette balance des intérêts a conduit le Gouvernement à renoncer au projet de vote électronique.

Concernant la procédure de marché public conjoint portant sur le développement d'une nouvelle application intégrée de vote électronique, celle-ci a été lancée le 5 mai 2026 avec les autres entités participantes, à savoir l'État fédéral et les entités fédérées. Les candidatures des entreprises ont été reçues le 4 juin dernier et les candidats sélectionnés ont remis des offres le 25 août. Depuis lors, les administrations analysent les offres remises et ont entamé la phase de négociation en vue d'obtenir la meilleure offre finale. Le protocole d'accord signé par les Gouvernements permet à chaque entité participante de renoncer à un ou plusieurs modules du marché, à condition d'en informer les autres parties au plus tard avant la décision d'attribution, qui est prévue durant le premier trimestre 2027.

À ce stade, la Région n'a donc engagé aucun frais. Les premières dépenses seront liées au développement de l'application intégrée et à l'expérimentation prévue, pour autant qu'une entité participante décide de participer au développement d'un ou de plusieurs modules.

S'agissant des conséquences de cette décision, je rappelle que l'organisation des élections fédérales, régionales et européennes de 2029 relève de la compétence du ministre fédéral de l'Intérieur. Pour les élections locales de 2030, organisées par le SPW Intérieur et Action sociale, le vote se déroulera donc selon les modalités du vote papier. Ce maintien du vote papier ne signifie toutefois pas l'abandon de l'informatisation des opérations électorales. La procédure électorale s'informatise en effet depuis plusieurs scrutins, crescendo, grâce à des logiciels tels que MARTINE, qui assure la gestion des candidatures et la transmission des données relatives aux résultats électoraux, ou encore PATSY, qui facilite les opérations de dépouillement.

Enfin, les communes continueront bien sûr à bénéficier de l'accompagnement du SPW Intérieur et Action sociale dans la préparation et l'organisation des prochaines élections locales. Voilà ce que je puis dire en réponse à vos questions.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie le ministre pour les différents éléments de réponse qu'il a pu apporter. Je me réjouis en particulier que la Région puisse se retirer de ce protocole d'accord sans qu'il y ait de frais engagés. C'est évidemment un point positif. Plus largement, je suis bien sûr heureux d'avoir contribué – avec l'aide inattendue du ministre-président – à la transparence sur ce dossier et, dès lors, à l'intérêt des finances de la Région, puisque des dizaines de millions d'euros seront ainsi économisés. Les idées dogmatiques sur le sujet ont ainsi été renvoyées aux calendes grecques.

Il restera évidemment à suivre l'organisation de ce scrutin – comme tout scrutin, cela va sans dire. J'ai par ailleurs entendu le ministre évoquer la poursuite de la numérisation des opérations de traitement. Elle est en cours depuis plusieurs années et elle mérite évidemment un suivi très attentif de la part de vos services pour garantir la transparence et la sécurisation de ces opérations.

Il restera ce sentiment un peu étrange : qu'a donc voulu faire le Gouvernement en cachant si longtemps un certain nombre d'informations pour que – badaboum, patatras – les choses s'écroulent une fois que les coûts apparaissent au grand jour ?

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Merci pour votre réponse, Monsieur le Ministre. Moi, je salue la démarche, parce que remettre en question une idée parce qu'elle est coûteuse, même si elle semblait moderne, c'est exactement ce que l'on attend d'un gouvernement qui veut remettre les finances wallonnes à l'équilibre. Chaque euro public doit être justifié, y compris dans l'organisation de nos élections. En plus, le vote papier a l'avantage d'être compris et contrôlé par tous les électeurs.

J'ajouterai que, pour moi, une élection reste d'abord une affaire humaine. Ce sont les présidents, les secrétaires, les assesseurs qui font vivre nos bureaux de vote et leur recrutement devient difficile. On l'a vu dans le rapport d'évaluation de 2024. Dans une question écrite que je vous ai adressée, vous disiez vous-même que la revalorisation des jetons de présence était quelque chose à évaluer. Je pense qu'une partie des moyens économisés ici par le vote électronique qui n'aurait pas lieu pourrait être réinvestie dans ceux qui tiennent nos bureaux de vote et dans la transmission du goût de la démocratie.

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les risques d'affaiblissement du pluralisme démocratique portés par la proposition de réduction du nombre de conseillers communaux »

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 risques d'affaiblissement du pluralisme démocratique portés par la proposition de réduction du nombre de conseillers communaux ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, lors de la même conférence de presse portant sur les conclusions du conclave budgétaire – cela ressemblait d'ailleurs plutôt à une diversion et à une noyade, par rapport aux mauvaises nouvelles du même jour –, vous avez annoncé la volonté de réduire le nombre d'échevins et de conseillers communaux et conseillères communales dans les villes et communes wallonnes. Le nombre de conseillers communaux et conseillères communales serait réduit de deux unités dans la plupart des communes, avec un plafond fixé à 45.

Le journal *Le Soir*, il y a quelques jours, examinait cette proposition. Les titres sont éloquents : « Haro sur la réduction du nombre de mandataires communaux », ou encore « La réduction des mandataires locaux favorisera MR et Engagés ». Le politologue de l'Université de Liège Geoffrey Grandjean, dans le même journal, relativise la portée de l'économie réalisée. Il questionne surtout l'impact sur le pluralisme démocratique et « s'interroge sur un charcutage électoral qui permettrait au plus grand parti de sortir renforcé et d'asseoir son assise électorale », a fortiori dans les communes rurales où les groupes qui soutiennent la majorité sont globalement, en moyenne, plus forts. Il convient aussi d'examiner l'impact sur la représentation au second degré, notamment dans les intercommunales, a fortiori si elles sont appelées, dans votre schéma, à remplacer les institutions provinciales sur un grand nombre de leurs missions.

Ce sont des enjeux qu'il faut approfondir, car ils sont importants. Une fois les effluves du coup de communication passés, le risque démocratique apparaît bien réel. J'imagine que c'est un enjeu qui peut intéresser l'ensemble des groupes démocratiques.

En effet, la proposition de réduire la taille des conseils communaux aura un impact sur le seuil électoral et donc, potentiellement, sur le nombre de listes représentées au sein du conseil communal, voire sur le nombre de listes candidates, vu le découragement que le relèvement du seuil peut provoquer, en tout cas dans les communes de petite ou de moyenne taille. J'imagine que M. le Ministre et le Gouvernement ont étudié les impacts de cette proposition avant de l'annoncer. Des simulations à partir des résultats de précédents scrutins ont certainement été réalisées afin d'analyser les effets potentiels d'un tel changement.

Dès lors, Monsieur le Ministre, je voudrais d'abord vous interroger quant à votre analyse par rapport à ces risques d'affaiblissement du pluralisme démocratique. Pouvez-vous nous informer des enseignements des simulations menées par le Gouvernement, sur la base des résultats de 2024 et 2018, par exemple, pour prendre plusieurs occurrences ? Dans combien de communes le nombre de listes représentées est-il impacté par une réduction de deux conseillers communaux ? En d'autres termes, dans combien de communes une liste qui a acquis un seul siège le perdrait, ce qui effacerait une représentation d'une sensibilité au sein du conseil ? Faut-il distinguer les résultats en fonction de la taille des communes ? C'est l'intuition a priori.

Quels sont à vos yeux les points d'attention les plus critiques ? Le cas échéant, quelles conclusions politiques tirez-vous des résultats de ces simulations ? N'est-il pas nécessaire de recalibrer la proposition afin de prévenir ce risque d'affaiblissement du pluralisme ?

Par ailleurs, avez-vous prévu des aménagements pour la représentation des intercommunales ? Ne serait-il pas plus démocratique, par exemple, que leur représentation soit davantage proportionnée au vote des électrices et des électeurs, et non à un nombre de sièges de plus en plus éloigné de la représentation primaire des suffrages ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR prévoit que le Gouvernement s'engagera à réduire le nombre de mandataires locaux, singulièrement les élus des grandes villes et des provinces, favorisant une action politique plus intégrée et moins coûteuse, et encourageant une meilleure cohésion entre les différents niveaux de pouvoir. La réduction du nombre de conseillers communaux et d'échevins s'inscrit dans cet engagement de juillet 2024.

L'objectif poursuivi est de rendre l'action publique plus lisible, plus efficace et plus efficiente, tant dans l'organisation des structures locales que dans le nombre de mandataires qui les composent. Le nombre de sièges ne peut être le seul critère d'appréciation de la qualité de notre démocratie locale, bien sûr. L'objectif de cette réforme n'est pas de favoriser une formation politique au détriment d'une autre, mais de rendre l'organisation

de nos institutions locales plus lisible et plus efficace. Notre ambition est de concilier une représentation démocratique pluraliste avec une organisation plus cohérente des pouvoirs locaux, et non d'opposer ces deux exigences.

C'est dans cette perspective que s'inscrit le travail de coconstruction de cette réforme. La contraction de l'offre électorale locale est une réalité bien identifiée. Le nombre de listes aux élections communales a diminué de 17 % entre 2018 et 2024. Le nombre de candidats, quant à lui, a diminué de 9,4 % sur cette même période. En 2024, le nombre moyen de listes en compétition par commune était de 3,4 en Wallonie. Le pluralisme démocratique local demeure donc réel, y compris dans la province de Luxembourg, qui compte davantage de communes de petite taille, où 2,7 listes étaient présentes en moyenne.

D'ailleurs, d'après le consortium universitaire chargé d'analyser les élections locales de 2024, la Wallonie apparaît, comparativement à d'autres pays et régions, particulièrement propice au développement et au succès de listes indépendantes des partis nationaux.

Je rappelle également que la composition des organes décisionnels des intercommunales dépend de l'apparentement des élus locaux des différentes communes membres, mais que des groupements en dehors des partis politiques peuvent aussi avoir lieu entre candidats issus de listes indépendantes. La diminution du nombre de conseillers communaux ne constitue donc pas, à cet égard, et à l'échelle à laquelle elle est prévue – c'est important –, un risque pour la diversité politique communale et intercommunale.

Pour ce qui concerne votre demande de chiffres à partir des résultats des scrutins de 2024 et de 2018, je vous invite à m'adresser une question écrite afin de laisser le temps à l'administration de vous apporter une réponse détaillée.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Il y a ici un enjeu très important. Si je n'entends pas opposer la taille du conseil et le pluralisme, il faut néanmoins s'interroger à l'avance sur les impacts d'une réduction du nombre de sièges par rapport au pluralisme, a fortiori dans les communes de plus petite taille, qu'elles soient petites ou moyennes.

Du reste, les éléments que vous apportez ont un caractère un peu désarmant. D'un côté, vous pointez la réduction du nombre de listes candidates ou du nombre de candidats entre les scrutins de 2018 et 2024. C'est donc des éléments qui doivent nous intéresser et nous inquiéter les uns et les unes. Est-ce qu'augmenter le seuil électoral, qui rendra plus difficile l'accès au Conseil pour des listes qui se lanceraient dans des communes de petite ou moyenne taille, est une manière de répondre à cela ? Je pense que cela aura l'effet inverse.

Vous avez raison de souligner la diversité démocratique, notamment à travers des listes qui sont indépendantes – ou relativement indépendantes, selon les cas – des groupes politiques ou des partis organisées à l'échelle nationale. Vous avez aussi raison de pointer le fait que cela concerne le Luxembourg, mais cela ne concerne pas que le Luxembourg : des communes de petite taille, il y en a dans d'autres territoires, bien au delà du Luxembourg.

J'en termine, Monsieur le Président. Il y a aussi une forme de juge de paix de votre réforme, c'est le décret spécial, ou la loi spéciale, puisque toute réforme qui affaiblit la proportionnalité demande un décret aux deux tiers. Une réforme qui, par contre, la renforce ou la maintient neutre passe à la majorité ordinaire. Je viendrai bien sûr en question écrite pour poursuivre la question des simulations.

Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement du dispositif de sanctions administratives communales en matière de vitesse excessive »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement du dispositif de sanctions administratives communales en matière de vitesse excessive ».

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

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, nous vous avons déjà interrogé sur le dispositif permettant aux communes d'installer des radars sur leur réseau routier et de percevoir les sanctions administratives liées aux excès de vitesse. Vous avez confirmé que ce mécanisme devait rester guidé par la sécurité routière : recettes versées dans un fonds communal exclusivement affecté à cet objectif et installation des radars dans des zones d'insécurité identifiées selon des critères objectifs et harmonisés.

Vous avez également précisé que le modèle wallon devait se distinguer de celui de certaines communes flamandes. Le choix des lieux de contrôle, la stratégie

de sécurité routière, le traitement juridique des infractions et les missions d'autorité publique doivent rester sous maîtrise publique, sans exclure le recours à des prestataires techniques.

Vous annonciez un projet de décret présenté au Parlement d'ici fin 2026, un cahier des charges de l'application informatique régionale en cours de finalisation et une mise en œuvre effective en 2028. À l'approche de cette première échéance, un état des lieux s'impose. En fait, je suis souvent interrogée par les municipalistes par rapport à cette disposition.

Où en est ce projet de décret ? L'objectif d'un dépôt au Parlement avant fin 2026 sera-t-il respecté ? Quel calendrier envisagez-vous pour son adoption et ses arrêtés d'exécution ? Les critères d'identification des zones d'insécurité justifiant l'installation d'un radar communal sont-ils définis ? Quels seront précisément les rôles respectifs des communes et des zones de police ? Où en est la finalisation du cahier des charges de l'application régionale ? Une phase pilote est-elle toujours envisagée avant la généralisation du dispositif ? Si oui, selon quels critères les communes participantes seront-elles sélectionnées ? Enfin, au regard de l'avancement des travaux législatifs, techniques et informatiques, pouvez-vous confirmer que l'objectif d'une mise en œuvre effective en 2028 reste réaliste ? Quels sont les principaux jalons restant à franchir et les éléments susceptibles de retarder cette échéance ?

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 la Députée, comme l'indique clairement la DPR, « le Gouvernement soutiendra un déploiement ciblé de dispositifs de contrôle de vitesse guidé par un objectif de sécurité, en concertation avec les Parquets, les zones de police et les autorités locales. Le décret relatif aux sanctions administratives en matière de sécurité routière sera mis en œuvre ».

Je souhaite rappeler qu'il ne s'agit pas de créer des sanctions administratives communales à proprement parler. En effet, les communes pourront financer et installer des radars fixes sur leurs voiries ; le traitement des infractions, les poursuites administratives et la perception des amendes seront exercés par la Région.

Toutefois, les recettes perçues pour des excès de vitesse sur les voiries communales seront reversées aux communes, selon la localisation des infractions constatées par les radars installés par les communes elles-mêmes sur leurs voiries. Il ne s'agit pas de faire un gros package. Par exemple, si la commune d'Ouffet installe des radars, les petites infractions de vitesse sur les voiries communales d'Ouffet seront reversées à la caisse communale d'Ouffet.

Le décret fixera les conditions d'utilisation de ces recettes par chaque commune. Comme expliqué, les recettes issues de ces infractions devront aller à des aménagements utiles pour améliorer la sécurité routière sur le territoire de la commune concernée.

À propos du volet législatif, l'avant-projet de décret modifiant celui du 4 avril 2019 en est à un stade avancé. Est-ce que ce sera encore cette année ou l'année prochaine qu'il sera déposé sur la table du Gouvernement ? Ce sera dans les prochaines semaines ou début 2027.

J'ai souhaité, avant de déposer ce projet sur la table du Gouvernement, concerter le parquet, les services de police de la route et les polices locales. Cette concertation a eu lieu en ma présence la semaine dernière. S'agissant des critères d'implantation, ceux-ci sont déjà précisés dans le projet de décret.

Chaque commune qui souhaiterait activer le dispositif devra disposer d'un plan communal de sécurité routière adopté par son conseil communal. Les emplacements devront être justifiés et motivés par des éléments objectifs, tels que l'accidentologie, les vitesses pratiquées, les analyses des zones de police ou encore des lieux sensibles – on peut penser aux abords d'école.

Sur le plan informatique, le cahier spécial des charges de la future application régionale de traitement des infractions a été finalisé et publié. Les offres ont été remises, analysées, et une décision d'attribution sera soumise tout prochainement au Gouvernement wallon.

Cette application permettra de gérer les différentes étapes du traitement administratif, depuis la réception des constats jusqu'au paiement des amendes. Elle assurera également la traçabilité des radars communaux et le calcul des recettes précises à reverser à chaque commune.

Ma volonté est bien de démarrer en 2028 avec un dispositif opérationnel et juridiquement sécurisé, permettant aux communes de percevoir des recettes issues des infractions de vitesse constatées par les radars communaux. Le processus sera enclenché en 2028. La capacité de l'outil sera progressivement déployée avec une montée en puissance dès 2029.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour le caractère tout à fait complet de votre réponse. Il était intéressant de refaire le point par rapport à ce dossier, fin 2026. Vous confirmez que 2028 reste le timing proposé. J'ai remarqué aussi, par le biais de votre réponse, que certaines concertations ont déjà eu lieu. La première lecture devrait être mise au Gouvernement fin 2026, début 2027.

Je vois que le dossier évolue bien. Par contre, vous ne m'avez pas dit s'il y aurait des appels à projets pour des communes pilotes, pour voir comment cela fonctionne. Je crois que 2027 sera une année charnière et nous reviendrons avec d'autres questions et des précisions, parce que c'est un dossier important. Il incarne la sécurité routière et, comme municipalistes, nous y sommes confrontés tous les jours.

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 « Touche pas à ma commune ! » »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'opération « Touche pas à ma commune ! » ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, certains bourgmestres socialistes auraient-ils trouvé une nouvelle manière d'augmenter leurs taxes communales en se dédouanant totalement de cette décision ? C'est bien ce que j'ai peur de comprendre lorsque je lis dans la presse et sur les réseaux sociaux les dessous de l'opération « Touche pas à ma commune ! », lancée par plusieurs bourgmestres, dont ceux de La Louvière, Rebecq ou encore Manage.

Concrètement, ces derniers accusent les Gouvernements wallon et fédéral d'étrangler les communes, qui n'auraient alors d'autre choix que de puiser dans la poche des citoyens via de nouvelles taxes pour compenser le manque d'aide. La réduction de certaines dotations, le gel de l'indexation des financements communaux et la diminution des subventions destinées aux investissements, notamment en matière de voirie, sont notamment pointés du doigt.

C'est une action qui interroge quand on sait qu'augmenter les taxes fait partie de l'ADN de certains et que, depuis le début de cette législature, le Gouvernement wallon n'a cessé d'agir pour que les charges qui incombent aux communes diminuent. C'est le cas notamment pour la reprise progressive de la dotation communale aux zones de secours par les provinces. Je m'interroge sur cette manœuvre politique prise par ces bourgmestres.

Avez-vous eu connaissance de cette action « Touche pas à ma commune ! », lancée par ces bourgmestres ? Quel regard portez-vous sur cette dernière ? Pouvez-vous rappeler les alternatives de bonne gouvernance qui s'offrent aux communes pour diminuer leurs dépenses plutôt que d'augmenter leurs recettes ? Pouvez-vous également rappeler les mesures prises depuis votre entrée en fonction pour alléger la charge qui pèse sur les communes ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je ne commenterai pas les communications politiques de certains élus locaux. Ce qui est important, c'est que l'équilibre des finances communales soit une responsabilité partagée. Si la Région doit prendre sa part en soutenant les pouvoirs locaux – je rappelle que 10 % des recettes wallonnes sont chaque année consacrées au soutien, via le Fonds des communes, aux communes et villes de Wallonie.

Les communes ont également un rôle essentiel à jouer à travers leurs propres choix de gestion. Je tiens à rappeler que chaque commune dispose d'une autonomie de gestion et que les situations financières varient considérablement d'une localité à l'autre. L'augmentation de la fiscalité n'est donc pas une fatalité, loin s'en faut.

Si les communes peuvent agir sur leurs recettes, elles disposent également de leviers pour maîtriser leurs dépenses, notamment en rationalisant leur fonctionnement, en optimisant la gestion de leur patrimoine ou en maîtrisant leurs charges de personnel. Il est tellement plus facile de rejeter la balle sur d'autres, c'est la technique bien connue du bouc émissaire. « C'est le jeu », diront certains, mais ce n'est pas très responsable.

De son côté, le Gouvernement wallon a pris et continuera à prendre ses responsabilités pour soutenir les finances locales. Je pense d'abord à la reprise progressive du financement communal des zones de secours par les provinces, qui atteindra 100 % en 2030. C'est un bon projet, lancé par mon prédécesseur, mais abandonné au milieu du gué.

Je rappelle également que le Fonds des communes continuera à progresser en 2027, que les moyens du complément régional accordés aux grandes villes seront intégralement maintenus et qu'un nouveau programme d'investissement communal de 210 millions d'euros supplémentaires est prévu pour la période 2027-2033, avec 100 millions d'euros engagés dès l'année prochaine.

Le Gouvernement a également décidé de maintenir l'indexation +1 % du Fonds spécial de l'aide sociale, le FSAS, de renforcer le financement des communes via la responsabilité élargie des producteurs, à hauteur de 25 millions d'euros, pour les caisses communales dès 2027. Je souligne aussi la nouvelle initiative que le Gouvernement prend pour mettre en place un

mécanisme de lissage des cotisations de responsabilisation pension, la CRP, sous forme d'avances de trésorerie remboursables, afin d'atténuer leur impact sur les budgets communaux dans les prochaines années. C'est une mesure qui permettra surtout d'éviter toute mauvaise surprise dans le chef des communes : la CRP annuelle est désormais sous contrôle.

Je pourrais aussi compléter en parlant de la transformation des subventions en dotations – FERI, APE, la dotation emploi, IVE – qui allège les charges administratives des communes, mais le temps qui m'est imparti est épuisé.

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

M. Maxime Daye (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Je me doutais bien que l'on allait manquer de temps pour faire la liste. Pendant de nombreuses années, on a été biberonnés à l'argent public, cela coulait à flots, quand ce n'était pas de l'argent public qui était mis dans le baxter du fameux plan Oxygène sans durabilité.

C'est vrai que c'est toujours difficile quand, à un moment donné, on doit prendre ses responsabilités, mais vous travaillez réellement sur les quatre P. Vous aviez déjà – et j'insiste sur le mot – réellement travaillé sur les pompiers. Maintenant, vous travaillez sur les pensions avec cette CRP qui est capée, pour reprendre vos termes.

Je retiendrai surtout cette maxime dans votre réponse : « Augmenter la fiscalité n'est pas une fatalité. » Si l'on pouvait distiller cette information plutôt que « Touche pas à ma commune ! », ce serait bien plus positif.

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la publicité faite concernant la possibilité pour les communes d'avoir recours aux flexi-jobs »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la publicité faite concernant la possibilité pour les communes d'avoir recours aux flexi-jobs ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, comme vous le savez, depuis le 1er juillet dernier, de nombreux secteurs d'activités supplémentaires, aussi bien publics que privés, peuvent faire appel à des flexi-jobs. Je vous avais dès lors directement interrogé pour connaître vos intentions en la matière et vous m'aviez renvoyé à fin septembre. Bonne nouvelle, finalement, puisque nos pouvoirs locaux ont, eux aussi, bel et bien le droit d'y faire appel.

En effet, bien que vous aviez la possibilité d'exclure le recours aux flexi-jobs, vous avez décidé de ne pas le faire par « manque de recul suffisant quant à l'application des flexi-jobs au sein des pouvoirs locaux pour en évaluer les effets sur l'emploi local ». Dans ce contexte, il ne vous a pas paru opportun de solliciter, dès cette année, l'exclusion de secteurs sans disposer préalablement d'un retour d'expérience permettant d'identifier les éventuelles difficultés rencontrées sur le terrain.

Suite à ces réponses, plusieurs questions me viennent. Comment allez-vous évaluer les effets des flexi-jobs sur l'emploi local ? L'exclusion de certains secteurs pourrait-elle être décidée dans les années à venir en fonction des retours de terrain ?

Outre le futur, je me pose également des questions sur les actions à venir dans un avenir proche pour informer les villes et communes de cette possibilité de recourir à des flexi-jobs. Pouvez-vous m'en dire plus à ce sujet ? Une circulaire, une note d'information sera-t-elle envoyée aux pouvoirs locaux, peut-être via l'Union des villes et communes de Wallonie, afin de les informer sur les modalités pratiques de cette mesure pour pouvoir au mieux évaluer l'efficacité de cette mesure ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la loi du 28 juin 2026, portant dispositions diverses concernant les flexi-jobs, a étendu ce régime depuis le 1er juillet dernier à l'ensemble des employeurs soumis à la législation relative à la sécurité sociale des travailleurs salariés, en ce compris donc les employeurs publics. La législation fédérale permet aux entités fédérées de solliciter chaque année l'exclusion totale ou partielle de certains secteurs. Pour l'année 2027, cette demande devait être introduite au plus tard le 30 septembre dernier. Compte tenu du peu de recul disponible sur les effets de ce dispositif sur l'emploi local, le Gouvernement n'a pas jugé opportun de solliciter une quelconque exclusion sans disposer au préalable d'un retour d'expérience suffisant.

Le Gouvernement entend assurer un suivi annuel de l'utilisation des flexi-jobs au sein des pouvoirs locaux, à partir des données récoltées par l'ONSS. Une éventuelle demande d'exclusion devrait préalablement faire l'objet d'une négociation avec les organisations syndicales compétentes au sein du Comité C, avant toute

concrétisation par arrêté royal. Je rappelle également que le recours aux flexi-jobs, qui s'inscrit dans le cadre d'un contrat de travail au sens de la loi du 3 juillet 1978, ne dispense pas les pouvoirs locaux du respect des règles de la fonction publique locale prévues par le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et par la loi organique des CPAS ni des principes généraux du droit administratif applicable.

Afin d'informer les pouvoirs locaux et répondre à leurs questions sur la nouvelle législation, un webinaire a été organisé le 7 octobre dernier à l'initiative de SPW IAS et de l'ONSS. Par ailleurs, j'ai chargé mon administration de préparer une circulaire à leur attention. Celle-ci présentera l'extension du champ d'application des flexi-jobs et rappellera les principes généraux ainsi que les règles de la fonction publique applicables en matière de recrutement. Cette circulaire annoncera également que les pouvoirs locaux seront invités à remplir un formulaire courant juin 2027 dans le cadre de l'évaluation annuelle de l'utilisation du dispositif.

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

M. Maxime Daye (MR). – C'est impeccable, tout va bien. À suivre donc.

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) concernant la politique d'accueil des Gens du voyage »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) concernant la politique d'accueil des Gens du voyage ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, quel avenir pour l'accueil des Gens du voyage en Wallonie ? Voici la question que nous ne cessons de poser, puisque, pour l'instant, le nombre d'aires d'accueil est très insuffisant, bloquant les communes dans leurs démarches lorsque des terrains publics ou privés sont pris d'assaut par les Gens du voyage. À l'approche de l'hiver, des groupes plus familiaux risquent de sillonner les routes de Wallonie et occuper des terrains sans qu'aucune autorisation ne soit donnée, remettant une nouvelle fois la question de l'accueil des Gens du voyage sur la table.

Lorsque j'ai pu vous interroger sur le sujet, vous m'indiquiez qu'un groupe de travail avait été créé pour tabler sur le sujet avec les représentants des élus locaux. L'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie avait d'ailleurs été également sollicité. À l'approche de la saison hivernale, je me permets donc de refaire le point sur le sujet. Pouvez-vous m'en dire plus sur l'avis rendu par l'Union des villes et communes de Wallonie concernant l'accueil des Gens du voyage en Wallonie ? Quelles actions découleront à court, moyen et long terme à la suite de cet avis ? Au niveau du groupe de travail, des enseignements ont-ils déjà pu être tirés sur la politique actuelle d'accueil des Gens du voyage ? Des pistes de solutions sont-elles dégagées ? Si c'est le cas, pouvez-vous les détailler ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, l'accueil des Gens du voyage constitue un enjeu important pour les communes wallonnes qui sont régulièrement confrontées à des occupations spontanées de terrain parfois difficiles à gérer. Je tiens toutefois à rappeler que la politique régionale d'accueil des Gens du voyage relève principalement des compétences de mon collègue Yves Coppieters, chargé de l'Action sociale et de l'Intégration. Il lui appartient donc de définir les orientations de cette politique, notamment en ce qui concerne l'organisation de l'accueil, les dispositifs d'accompagnement et les moyens régionaux qui y sont consacrés.

Pour ma part, j'interviens dans le cadre de mes compétences Pouvoirs locaux et Aménagement du territoire, afin d'accompagner les communes confrontées à ces situations et de contribuer à l'identification de solutions opérationnelles. Dans cette perspective, j'ai sollicité l'Union des villes et communes, afin de réunir un groupe de travail associant des mandataires locaux, des représentants des administrations communales et des services de police. L'avis qui en résulte met en évidence plusieurs difficultés : une gestion encore trop réactive, principalement fondée sur des considérations d'ordre public ; des outils juridiques limités et un manque de possibilités d'anticipation, particulièrement face à l'arrivée de groupes importants.

Les recommandations formulées portent notamment sur le développement d'une offre de terrains d'accueil mieux adaptée. La mise en œuvre de ces recommandations relève, pour une large part, de la politique d'accueil conduite par mon collègue Yves Coppieters, avec lequel je travaille en étroite collaboration sur ce dossier.

Deux initiatives concrètes ont néanmoins déjà été engagées conjointement.

Premièrement, le SPW IAS a été chargé d'établir une cartographie des séjours effectifs des Gens du voyage en Wallonie, sur la base des données recueillies auprès des communes. L'objectif est de disposer d'une vision plus précise des besoins et des réalités de terrain, afin d'éclairer les orientations futures de la politique d'accueil, bref de mieux connaître la réalité effective, au-delà des terrains officiellement agréés.

Deuxièmement, une journée d'échange de bonnes pratiques sera organisée pas plus tard que ce 18 novembre à destination des communes, des provinces et des intercommunales de développement économique. L'union y présentera notamment les conclusions de son groupe de travail. Cette rencontre permettra également de partager les expériences locales et d'identifier les outils susceptibles d'améliorer la gestion des séjours. Il semblerait notamment que sur les normes, et cetera, le niveau d'encadrement soit relativement élevé, alors que les besoins ne sont quelquefois pas à la même hauteur.

Ces démarches de dialogue s'inscrivent dans une volonté commune de passer progressivement d'une gestion essentiellement réactive à une approche davantage coordonnée et préventive.

L'objectif, dans le cadre de mes compétences, est de mieux outiller et accompagner les communes. Il appartiendra à mon collègue Yves Coppieters, compétent pour la politique d'accueil des Gens du voyage, de déterminer les suites à réserver aux différentes recommandations. Il va de soi que je serai là pour l'épauler sur les questions qui relèvent de mes compétences.

Les enseignements de la cartographie et des échanges du 18 novembre permettront d'alimenter concrètement ce travail, ces futures décisions, dans le respect des compétences de chacun – Région et communes – et en concertation avec l'union représentant les communes.

Mme la Présidente. – M. Daye n'a pas de réplique.

Nous allons nous interrompre ici, en raison d'une obligation de M. le Ministre.

- *La séance est suspendue à 12 heures 17 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 14 heures 4 minutes.*

Mme la Présidente. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES
(Suite)

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la protection des élus locaux contre le cyberharcèlement »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la protection des élus locaux contre le cyberharcèlement ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, ces dernières semaines, des élus locaux, régionaux et fédéraux ont tenu à sensibiliser les citoyens sur le cyberharcèlement en dévoilant quelques messages de haine qu'ils reçoivent eux-mêmes. Cette problématique n'est pas neuve pour nos élus, puisque, il y a plusieurs années déjà, l'Union des villes et communes de Wallonie, présidée de façon excellente à l'époque, sensibilisait le pouvoir régional sur le blues des mandataires locaux. Je parlais du vice-président, Jean-Paul Bastin, mais il n'est pas présent. Un rapport qui n'a jamais été autant d'actualité tant les réseaux sociaux laissent place aux messages de haine et aux pressions, souvent de manière anonyme.

Soucieux de donner une suite à ce très bon rapport, je vous ai interrogé à plusieurs reprises sur le sujet. En juillet dernier, vous m'indiquiez avoir sollicité formellement l'Union des villes et communes de Wallonie afin de poursuivre le travail d'accompagnement et de protection des élus locaux et d'identifier leurs besoins en la matière. Avez-vous eu un retour sur cette sollicitation ? Si c'est le cas, pouvez-vous m'en dire plus sur les solutions qui se dégagent pour améliorer le quotidien des élus locaux ?

Outre l'Union des villes et communes de Wallonie, vous aviez également porté cette problématique lors d'une CIM Intérieur. La réunion était alors principalement méthodologique, mais vous m'assuriez que le sujet pourrait être abordé plus longuement lors d'une prochaine CIM. Ma question est simple : avez-vous pu aborder le sujet en CIM depuis lors ? Si c'est le cas, qu'en ressort-il ? Dernièrement, l'idée de création d'un groupe de travail réunissant les différentes communes d'une même zone de police et la zone de police en question est née d'un conseiller colfontainois. L'objectif affiché était de faire front sur une problématique qui mérite que l'on s'y intéresse. Monsieur le Ministre, quel regard portez-vous sur cette idée ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, merci pour votre question. Je connais votre volonté de ne pas lâcher le morceau sur ce sujet important par rapport à la situation des mandataires locaux, quelquefois victimes d'actes et de discours haineux.

Vous le savez, c'est également inscrit dans la Déclaration de politique régionale. Nous entendons « protéger les élus locaux, comme d'ailleurs l'ensemble des citoyens, contre les discours de haine, les menaces et les fausses informations qui circulent, entre autres, sur les réseaux sociaux. Le Gouvernement plaidera ainsi auprès de l'autorité fédérale pour correctionnaliser ces délits. »

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le souligner, le cyberharcèlement et, plus largement, les pressions et les violences auxquelles sont confrontés les mandataires locaux – mais pas que – constituent une préoccupation importante, qui dépasse les clivages politiques.

Concernant l'Union des villes et communes de Wallonie, celle-ci avait effectivement été sollicitée afin de poursuivre la réflexion sur les besoins des mandataires locaux et les pistes permettant de renforcer leur protection. À ce stade, nous n'avons pas encore reçu son avis. Mon cabinet a repris contact avec l'Union des villes et communes de Wallonie afin de réitérer la demande.

S'agissant de la concertation entre les différents niveaux de pouvoir, lorsque mon cabinet a abordé cet enjeu avec le Collège des procureurs généraux, il a été répondu que la question relevait du niveau fédéral. Je vous invite dès lors à mobiliser vos relais au Parlement fédéral afin d'y porter cette question.

Pour ma part, j'interpellerai la ministre de la Justice sur cet enjeu, parce que ce n'est pas en CIM Intérieur que le débat est porté. Il s'agit d'un débat, notamment sur la correctionnalisation des délits liés à un usage non respectueux de la liberté d'expression. Aujourd'hui, ces délits sont renvoyés en cour d'assises. Dès lors, c'est la correctionnalisation de ces délits qui permettrait d'assurer un suivi judiciaire de qualité. Tout cela dépend dès lors du législateur fédéral et même du constituant.

Enfin, dans la mesure où ces préoccupations sont partagées par l'ensemble des formations politiques, je suis également favorable à la mise en place d'un groupe de travail parlementaire, ouvert à tous les groupes politiques. Celui-ci pourrait permettre de mener une réflexion commune sur les difficultés rencontrées par les mandataires locaux et sur les pistes à envisager pour renforcer leur protection.

Il me semble en effet important que nous puissions avancer collectivement sur cette question, au-delà des sensibilités politiques de chacun.

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, comme M. Bastin est de retour, je pointe que l'Union des villes et communes de Wallonie est moins proactive qu'avant.

Bref, on attend avec impatience l'avis de l'UVCW. En attendant, je note l'appel du pied qui est fait pour un groupe de travail parlementaire. Donc, soyez assuré de mon bon suivi en la matière.

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

Question orale de Mme Alice Bernard à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soutien régional à Seraing face aux exclusions du chômage »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bernard à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soutien régional à Seraing face aux exclusions du chômage ».

La parole est à Mme Bernard pour poser sa question.

Mme Alice Bernard (PTB). – Monsieur le Ministre, depuis janvier, 1 289 Sérésiens exclus du chômage se sont tournés vers le CPAS, selon les chiffres arrêtés au 3 novembre et rapportés dans la presse. Cet afflux dépasserait largement les prévisions gouvernementales.

Le CPAS avait anticipé cette situation en recrutant et en formant des agents. Mais chaque demande nécessite du travail, même lorsqu'elle aboutit à un refus. Le CPAS affirme ainsi avoir mené près de 300 enquêtes sociales pour des demandes refusées, sans financement correspondant.

Notre groupe alerte sur cette charge et demande que le Fédéral assume les conséquences de sa réforme. Cependant, la Région a également une responsabilité dans le financement des pouvoirs locaux.

Votre Gouvernement a annoncé près de 345 000 euros pour le CPAS de Seraing et la pérennisation de ce soutien dans la dotation des grandes villes dès 2027. Cette aide est bienvenue. Pourtant, vous réduisez en parallèle de deux points l'indexation du Fonds des communes pendant trois ans. La Ville devra donc faire face à la pression sur son CPAS avec des

recettes régionales qui progresseront moins vite que prévu. Vous avez également affirmé vouloir permettre aux communes de maintenir leurs missions. Comment cet engagement se traduira-t-il concrètement à Seraing ? Avez-vous évalué avec la Ville de Seraing et son CPAS les besoins supplémentaires liés aux exclusions du chômage et à l'effet cumulé des décisions régionales sur leurs finances ?

Quel montant sera garanti à Seraing, dès 2027, au titre de la pérennisation de cette aide ? Restera-t-il destiné aux CPAS ? Comment sera-t-il adapté à l'évolution des demandes ? Enfin, comment comptez-vous soutenir les équipes et préserver les services sans reporter la facture sur les habitants, dans l'attente d'une couverture complète des coûts par le Fédéral ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, comme j'ai déjà eu l'occasion de le rappeler à plusieurs reprises, la réforme des allocations de chômage relève de la compétence du Gouvernement fédéral. Il lui appartient donc d'en mesurer les conséquences pour les CPAS et de prévoir les mécanismes de financement nécessaires pour accompagner les charges supplémentaires qui en découlent.

Je constate, dans l'exposé des motifs du ministre fédéral du Budget, M. Van Peteghem, que ce dernier indique que la compensation doit être augmentée de 208 millions d'euros de plus que prévu.

Le Gouvernement wallon n'est pas resté inactif, comme vous le mentionnez, puisque le 22 octobre dernier, il a approuvé l'octroi d'une subvention exceptionnelle de 5 278 000 euros aux CPAS des neuf grandes villes wallonnes de plus de 50 000 habitants. Comme vous le pointez, pour le CPAS de Seraing, cette aide représente précisément 344 847,85 euros. Les moyens liés à cette subvention seront intégrés à la nouvelle dotation intégrée au Fonds des communes. Je vous propose de me requestionner sur le sujet lors du débat budgétaire.

Par ailleurs, le Gouvernement a également décidé, dans le cadre du conclave budgétaire, de maintenir l'indexation plus 1 % du Fonds spécial de l'aide sociale, ce qui n'est pas anodin dans le cadre d'un conclave budgétaire devant réaliser des choix budgétaires importants. Quant à l'effet cumulé des réformes diverses en cours sur Seraing, celui-ci se déduit du suivi du plan de gestion de la commune par le CRAC, qui est censé intégrer une trajectoire d'effet des diverses réformes. Le Gouvernement wallon, quant à lui, continuera à soutenir les pouvoirs locaux dans l'exercice de leur mission, sans toutefois se substituer au Fédéral pour financer les conséquences de décisions qui relèvent de ses compétences.

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

Mme Alice Bernard (PTB). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les éléments de réponse. Je pense que le problème soulevé est important, non seulement pour Seraing, mais également pour d'autres villes. Ce matin, à la radio, la Ville de Huy était confrontée au même problème. On est bien d'accord sur le fait que supporter les conséquences de l'exclusion des chômeurs relève du Fédéral, mais, en même temps, la gestion de l'aide de la Région aux communes wallonnes, reste problématique, puisque, l'un dans l'autre, les moyens dédiés aux communes seront, in fine, moindres. Il reste donc important de vous alerter sur la situation des communes. Nous espérons que l'alerte finira par tomber dans une oreille attentive.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'identité visuelle des actions financées par la dotation « Initiatives du vivre-ensemble » »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'identité visuelle des actions financées par la dotation « Initiatives du vivre-ensemble » ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, au 1er janvier 2027, la dotation « Initiatives du vivre-ensemble » remplacera le financement des plans de cohésion sociale – PCS. Cette réforme simplifie le dispositif et donne plus d'autonomie aux communes, ce que je tiens à saluer.

Depuis des années, les services PCS communiquent avec une identité visuelle commune définie par la

Région. Ils utilisent tous le même logo, sans modification, accompagné du coq wallon et de la mention « avec le soutien de la Wallonie ». La Direction de la cohésion sociale leur fournit même des bâches, des *roll-ups* et des *beach flags* à ces couleurs. Cette identité est aujourd'hui bien connue des citoyens, qui l'associent aux actions de proximité menées dans leur quartier ou leur village.

Avec la fin du PCS, cette identité régionale n'a plus lieu d'être, et les communes ne peuvent pas simplement se l'approprier. Or, leurs services préparent déjà leurs affiches, leurs publications et leurs actions du début 2027, sans savoir sous quelle bannière ils devront communiquer.

Monsieur le Ministre, la Région prévoit-elle une nouvelle identité visuelle commune pour les actions Vivre-ensemble, comme un logo, une charte graphique ou des supports ? Si oui, quand sera-t-elle mise à la disposition des communes ? Si ce n'est pas le cas, chaque commune pourra-t-elle créer la sienne ? Faudra-t-il mentionner le soutien de la Wallonie, et si oui, selon quelles modalités ? Enfin, que devient, pendant la transition du logo PCS, le matériel déjà fourni ou imprimé ? Les communes peuvent-elles continuer à les utiliser dans une période transitoire ?

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 dotation « Initiatives du vivre-ensemble » remplacera le plan de cohésion sociale dès janvier 2027, si le Parlement vote le décret budgétaire. C'est une dotation régionale et non plus une subvention qui couvrira ses activités. En conséquence, aucune obligation formelle, qu'elle soit graphique ou visuelle, ne sera plus requise.

Chaque commune ou CPAS pourra décider d'utiliser ou pas les anciens visuels pour continuer à vivre. Un nouveau logo sera sans doute proposé par le SPW, mais en aucun cas imposé. Il n'y aura pas d'obligation formelle en la matière. Ce qui compte, c'est le fond, la pertinence des actions. Ce débat sera porté au sein de chaque conseil communal.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour cette réponse très claire. Cela prolonge votre volonté de donner plus d'autonomie aux communes dans ce cadre. Cela relèvera bien de l'autonomie communale de mettre en place sa charte graphique pour ces initiatives du vivre-ensemble, et éventuellement de s'approprier celles qui seraient proposées par le SPW s'il y en a une. J'entends qu'ils peuvent continuer à utiliser l'identité PCS pour les prochains événements et pour l'année 2027, si cela leur simplifie la tâche. J'ai bien compris que l'idée était d'être flexible en laissant l'autonomie aux communes.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le cri d'alarme des architectes wallons face à la complexité administrative wallonne »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le cri d'alarme des architectes wallons face à la complexité administrative wallonne ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, dans son mémorandum de septembre 2026, intitulé « La Wallonie à l'arrêt », l'Union wallonne des architectes tire la sonnette d'alarme sur la paralysie croissante des procédures d'urbanisme. Délais interminables, multiplication des avis parfois contradictoires, demandes répétées de documents et insécurité juridique ; les architectes décrivent un système qui décourage les investissements, retarde la construction de logements et fragilise les entreprises.

Les conséquences dépassent largement la profession. Selon l'UWA, la filière de la construction représente près de 220 000 emplois directs et indirects en Wallonie. Derrière chaque permis bloqué, ce sont des logements qui ne sortent pas de terre, des chantiers reportés et des emplois menacés.

Face à ce constat, l'union propose notamment une simplification des procédures, une meilleure coordination des administrations et la création d'un Collège régional d'expertise architecturale. De prime abord, cela semble contradictoire que de vouloir simplifier en ajoutant une nouvelle couche à la lasagne.

Quelle analyse faites-vous de ce cri d'alarme ? Avez-vous rencontré les représentants de l'union ? Quelles suites comptez-vous donner à leurs propositions ? Envisagez-vous des mesures concrètes pour réduire les délais, harmoniser les pratiques administratives et renforcer la sécurité juridique, tout en préservant les exigences environnementales et la participation citoyenne ? Le cas échéant, quel est votre calendrier ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la Wallonie doit pouvoir construire, rénover et transformer son bâti plus efficacement, tout en garantissant la qualité des projets, la sécurité juridique et la résilience de son territoire. La DPR fixe le cap : « Simplifier les procédures, renforcer leur prévisibilité et dématérialiser les permis, sans affaiblir les exigences urbanistiques et environnementales. » Le Schéma de développement du territoire complète cette ambition, en faisant de l'optimisation spatiale, de la maîtrise de l'artificialisation et de l'adaptation climatique des lignes directrices de l'action publique.

J'ai pris connaissance avec attention du mémorandum de l'Union wallonne des architectes transmis à mon cabinet. Il constitue une contribution utile au débat. Plusieurs de ses objectifs rejoignent l'action du Gouvernement. Je citerai la lisibilité des procédures, leur prévisibilité, la qualité du dialogue en amont, et assurer une meilleure coordination des intervenants. Cela ne signifie pas pour autant que le Gouvernement partage l'ensemble du diagnostic posé ni chacune des solutions avancées.

J'entends également les préoccupations exprimées quant aux délais de réalisation des projets. Il convient toutefois d'éviter les généralisations. Le Code du développement territorial fixe aujourd'hui des délais d'instruction clairement encadrés. Les durées parfois avancées dans le débat public correspondent souvent au parcours global d'un projet qui comprend notamment sa conception, les recherches de financement, les adaptations successives qui peuvent lui être apportées, la réalisation d'études complémentaires ou encore les recours éventuels.

Il est donc important de distinguer le délai légal d'instruction de la durée totale de maturation d'un projet. Cette distinction ne dispense évidemment pas de poursuivre les efforts de simplification et d'amélioration des procédures, mais elle permet quelque peu d'objectiver le débat.

La concertation avec les professionnels constitue à cet égard une priorité. J'ai d'ailleurs mis en place, dès l'automne 2024, un comité des utilisateurs de la dématérialisation, réunissant notamment l'Union wallonne des architectes, l'Ordre des architectes, l'Union professionnelle du secteur immobilier – l'UPSI – et Embuild pour la construction. Son champ de travail a depuis lors été élargi à l'ensemble des questions liées à l'amélioration des procédures.

Parallèlement, la *task force* CoDT s'inscrit dans la même logique. Le Gouvernement a fait le choix de privilégier la stabilité, la lisibilité et la sécurité juridique, tout en examinant des adaptations ciblées lorsque leur utilité est démontrée par l'expérience du terrain. J'ai déjà fait valider une série de modifications ponctuelles. D'autres encore viendront dans 15 jours au sein de cette commission. L'Union wallonne des architectes participe pleinement à ces travaux.

Je relève cependant que les deux propositions de décret annexées au mémorandum n'ont pas été présentées dans le cadre de cette *task force*. L'UWA aurait pu le faire. Elles ne sont toutefois pas nouvelles, en fait, puisqu'elles m'avaient déjà été exposées par le président de l'Union wallonne des architectes il y a plus d'un an. Peut-être l'avaient-elles été aussi auprès de mon prédécesseur, et peut-être même avant les élections.

Les mécanismes institutionnels proposés ne constituent pas, à ce stade, des pistes de réforme retenues par le Gouvernement. En particulier, si je partage l'objectif d'améliorer la cohérence et la qualité des décisions, je ne souhaite pas ajouter une nouvelle instance à des procédures que nous cherchons précisément à simplifier.

Une telle évolution devrait à tout le moins démontrer sa valeur ajoutée, respecter les compétences des autorités concernées, préserver l'autonomie communale et garantir la sécurité juridique des décisions.

En revanche, plusieurs objectifs poursuivis par l'Union wallonne des architectes rejoignent les travaux en cours :

- une meilleure préparation des projets en amont ;
- un encadrement renforcé de la complétude des dossiers – sur laquelle jouent parfois certaines communes ;
- une plus grande cohérence des pratiques administratives – cela vaut pour les fonctionnaires délégués et pour la Région ;
- un dialogue accru entre les différents intervenants – et je sais que de nombreuses communes, de nombreux fonctionnaires délégués y attachent beaucoup d'importance.

Ces éléments continueront à nourrir les travaux engagés sur l'amélioration ciblée du CoDT. Je veux être également clair sur un point : simplifier et accélérer ce qui peut l'être ne signifie pas, ne peut pas signifier diminuer les exigences environnementales ni affaiblir la participation du public. Il s'agit de rendre les procédures plus efficaces et plus prévisibles, non de réduire les garanties qui contribuent à la qualité et à la légitimité de la décision publique.

Quant au calendrier, les travaux se poursuivent dans le cadre de la *task force* CoDT et du dialogue permanent avec les utilisateurs. Certaines adaptations seront d'ailleurs soumises à ce Parlement d'ici quelques semaines, comme je l'ai indiqué.

Ma ligne, Monsieur le Député – vous l'aurez compris – est claire : simplifier ce qui peut l'être, mieux préparer les projets en amont, renforcer la prévisibilité

des procédures et maintenir la qualité de la décision publique.

L'objectif n'est pas d'accélérer pour accélérer, mais de permettre à la Wallonie de faire aboutir plus efficacement des projets de qualité qui répondent aux besoins des citoyens et des entreprises.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. L'idée, c'est de garder la qualité des projets et de continuer la participation citoyenne dans le cadre de ces projets.

Ceci dit, il y a tout de même des choses qui ne vont pas, et on doit pouvoir aussi entendre les éléments qui sont mis sur la table et peuvent être améliorés. Je compte sur votre bon sens pour que vous teniez compte de ces éléments et que vous les appliquiez.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la prise en compte des besoins des usagers faibles dans les projets commerciaux »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la prise en compte des besoins des usagers faibles dans les projets commerciaux ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, le développement des zones commerciales en périphérie des villes et villages cause de nombreux problèmes : désertification des centres, étalement urbain, recours accru à la voiture. De plus, dans de nombreux cas, aucun aménagement n'est prévu pour les usagers faibles.

Face au manque d'infrastructures adaptées pour les cyclistes et les engins de déplacement légers, quelles stratégies contraignantes ou incitatives comptez-vous imposer aux promoteurs pour sécuriser les accès aux zones commerciales ?

Aujourd'hui, certaines implantations commerciales disposent de parkings importants, mais restent difficilement accessibles à vélo ou encore à pied, faute de cheminements sécurisés et de connexion avec les infrastructures existantes.

Dès lors, Monsieur le Ministre, envisagez-vous de suggérer – voire de rendre obligatoires – des charges d'urbanisme liées à la mobilité lors de la création ou de l'extension de zones commerciales périphériques ? Ces charges pourraient-elles financer des pistes cyclables, des traversées piétonnes sécurisées, des cheminements accessibles aux PMR ou encore des connexions aux transports publics ?

Une adaptation du CoDT est-elle envisagée pour garantir une application cohérente de ces exigences ? Comment assurer que le coût de ces aménagements soit davantage supporté par les promoteurs plutôt que par les communes qui sont déjà très fortement sollicitées ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la question de l'accessibilité des commerces doit d'abord être abordée sous l'angle de leur localisation. La politique wallonne d'aménagement du territoire vise à rapprocher les commerces, les services et les lieux de vie des citoyens afin de limiter les déplacements contraints, la dépendance à la voiture et l'étalement urbain.

C'est dans cet esprit que, depuis le 1er août 2024, les aspects commerciaux sont pleinement intégrés au traitement des permis d'urbanisme. Cette évolution permet d'examiner les projets commerciaux dans une approche globale et cohérente d'aménagement du territoire.

Le CoDT et le Schéma de développement du territoire traduisent concrètement cette orientation. Le SDT privilégie les implantations commerciales au sein des centralités et encadre plus strictement leur développement dans les espaces excentrés. Cette approche s'inscrit directement dans l'objectif de la ville ou du village à 10 minutes, où les habitants peuvent accéder facilement aux commerces, services et équipements, notamment à pied ou à vélo.

Lorsque le projet est correctement localisé, l'autorité compétente peut agir au travers du permis, en l'assortissant, si nécessaire, de conditions et, lorsque les conditions légales sont réunies, de charges d'urbanisme.

Il est clair que les complexes commerciaux non spécialisés ne peuvent être conçus comme « le tout à la voiture ». Des aménagements destinés à assurer une connexion sûre avec les cheminements piétons et cyclables, les infrastructures de mobilité existantes ou les transports publics doivent, lorsque la situation le requiert, conditionner l'octroi du permis. Il s'agit bien de conditions. Quant à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, elle fait déjà l'objet de dispositions régionales spécifiques applicables aux bâtiments et aux espaces ouverts au public. Il y a déjà des règles. Les charges d'urbanisme ont une autre finalité : celle de compenser les éventuelles incidences du projet sur le territoire où il s'inscrit.

Je ne suis dès lors pas favorable à l'imposition systématique d'une même charge à l'ensemble des implantations commerciales. Les réalités diffèrent selon la taille du projet, sa localisation et ses incidences. L'autorité compétente doit conserver sa capacité d'apprécier chaque situation au cas par cas et de motiver les mesures les plus appropriées.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, vous faites bien de rappeler que les objectifs sont essentiels et qu'il faut pouvoir les appliquer sur le terrain. Aujourd'hui, on sait construire des zones commerciales avec des centaines de places de parking, mais on oublie trop souvent ceux qui veulent s'y rendre à pied ou à vélo. Je ne vous parle même pas de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Les promoteurs bénéficient de ces implantations, mais ce sont trop souvent les communes et les citoyens qui supportent le coût de ces aménagements. Il n'est pas normal que l'on finance des parkings de voitures sans garantir la sécurité des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite. Je vous demande donc d'y être attentif et de relayer cela aux différents décideurs en matière de permis d'aménagement.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réorganisation du service d'hiver »

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le nouveau dispositif territorial du plan Hiver pour les routes wallonnes »

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

- M. Lefèbvre, sur « la réorganisation du service d'hiver » ;
- M. Bastin, sur « le nouveau dispositif territorial du plan Hiver pour les routes wallonnes ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, pour les esprits chagrins qui estiment que nous perdons notre temps en Commission, je les invite à relire le compte rendu de notre Commission du 10 octobre 2025. En effet, j'y plaidais pour une organisation différenciée du service d'hiver en fonction de l'endroit où l'on se retrouve. C'est donc avec satisfaction que j'ai pris acte de la communication du SPW expliquant la réorganisation du service d'hiver en distinguant désormais deux zones géographiques, avec des calendriers différents : du 15 octobre au 15 avril pour la zone Sud et du 15 novembre au 1er avril pour la zone Nord, moyennant une période transitoire. Si cette adaptation vise à mieux tenir compte des réalités climatiques locales, elle soulève plusieurs questions quant à la réactivité des services et à la sécurité des usagers.

Quelles économies budgétaires sont attendues de cette réorganisation ? Les moyens humains et matériels resteront-ils disponibles durant les périodes de transition ?

Les contrats avec les prestataires privés ont-ils été adaptés à cette nouvelle organisation et quelles garanties leur sont offertes pour maintenir leur capacité d'intervention ? Le cas échéant, une accélération du paiement des factures est-elle envisagée ?

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le SPW MI a récemment présenté une nouvelle organisation du plan Hiver pour la saison 2026-2027. Cette évolution repose notamment sur un principe pragmatique : mieux tenir compte des réalités climatiques propres aux différentes régions de notre territoire. La décision de distinguer désormais deux zones géographiques, Nord et Sud, avec des périodes de service hivernal adaptées à leur exposition respective aux conditions météorologiques, me semble constituer une évolution intéressante.

Les conditions hivernales ne sont pas identiques partout en Wallonie. Les zones situées en Ardenne ou en Haute Belgique sont davantage exposées aux épisodes de gel, de neige et de verglas que d'autres parties du territoire, altitude aidant.

Cette approche s'inscrit également dans une logique d'efficacité opérationnelle et de bonne gestion des moyens publics. Le recours aux prévisions météorologiques et à l'outil Météoroutes, qui s'appuie notamment sur les données de 53 stations météorologiques wallonnes, doit permettre d'affiner les décisions d'intervention et de privilégier les épandages préventifs, moins consommateurs de sel.

Quels bénéfices concrets attendez-vous de cette nouvelle organisation, tant en matière de sécurité routière que d'efficacité dans la mobilisation des équipes et du matériel ?

Comment le dispositif de surveillance météorologique et l'outil Météoroutes permettront-ils d'adapter les interventions aux conditions réellement

rencontrées sur le réseau, notamment durant les périodes de transition ?

D'autres mesures de prévention des conditions hivernales, notamment l'obligation de disposer de pneus adaptés aux conditions météorologiques – dits pneus hiver ou quatre-saisons – dans les zones les plus soumises aux conditions hivernales, pourraient-elles intégrer à terme cette réorganisation ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, la réorganisation du service hivernal 2026-2027 décidée par le SPW Ml poursuit un objectif simple : optimiser la mobilisation de nos moyens humains et matériels aux réalités climatiques des différents territoires wallons, tout en maintenant la sécurité des usagers.

Cette évolution repose sur l'analyse des interventions réalisées au cours des cinq derniers hivers. Elle a permis de constater que les besoins diffèrent en périodes et en intensité sur l'ensemble du réseau. C'est pourquoi le SPW Ml distingue désormais deux zones géographiques :

- la zone Nord, où le service hivernal complet est organisé du 15 novembre au 1er avril ;
- la zone Sud, davantage exposée aux conditions hivernales, où ce dispositif est déployé du 1er novembre au 15 avril.

Je tiens toutefois à préciser que la période générale de vigilance hivernale reste fixée du 15 octobre au 15 avril sur l'ensemble du territoire.

En dehors des périodes de mobilisation complète, un système de rappel permet de mobiliser les équipes et les moyens nécessaires si les conditions météorologiques le justifient. Il ne s'agit donc pas de laisser certaines parties du réseau sans possibilité d'intervention.

L'organisation opérationnelle reste établie au niveau de chaque district. Cette nouvelle organisation a fait l'objet d'une concertation avec les organisations syndicales et permet de limiter les permanences lorsqu'elles ne se justifient pas, sans renoncer à la réactivité indispensable au service hivernal.

Les décisions d'intervention continuent de s'appuyer sur le logiciel Météoroutes, qui combine les prévisions de l'IRM et les observations des stations météorologiques routières. Par exemple, sur les ponts, il y a des capteurs permettant d'informer en temps réel de la température et des conditions climatiques. Cet outil permet aux districts d'anticiper au plus juste moment les risques de gel, de neige ou de verglas et de privilégier, lorsque les conditions le permettent, les épandages préventifs, efficaces s'ils sont faits une heure ou deux avant la survenue des conditions climatiques difficiles. Le Centre Perex assure également une surveillance permanente du réseau et peut rappeler les agents en cas d'alerte.

Les moyens humains et matériels sont répartis en fonction des besoins opérationnels des districts et non selon une répartition uniforme entre les deux zones. Les équipes du SPW Ml et les prestataires privés restent complémentaires pour assurer les interventions nécessaires.

Concernant les économies attendues, l'objectif est avant tout d'améliorer l'efficacité de l'organisation et d'éviter la mobilisation systématique de moyens lorsque les conditions ne le nécessitent pas. Il serait toutefois prématuré d'annoncer un montant précis d'économies. Le coût réel du service hivernal dépend directement des conditions météo et du nombre d'interventions nécessaires, et un hiver n'est pas l'autre.

S'agissant des prestataires privés, les marchés existants continuent de contribuer à la capacité d'intervention du service. Leur mobilisation doit rester compatible avec les besoins opérationnels de chaque district.

Vous m'interrogez également sur les délais de paiement. Comme je l'ai indiqué en commission du 13 octobre dernier, les retards constatés pour certaines prestations du service hivernal étaient inadmissibles. J'ai donc demandé au SPW Mobilité et Infrastructures d'améliorer le suivi budgétaire et administratif, ainsi que les processus internes de traitement des factures, afin d'identifier plus rapidement les difficultés et d'éviter leur répétition.

Enfin, un bilan de cette nouvelle organisation sera réalisé à l'issue de la saison hivernale 2026-2027, comme cela se pratique dans le cadre de l'amélioration continue du service. Il permettra d'apprécier l'adéquation du nouveau dispositif aux conditions réellement rencontrées, et, si nécessaire, d'en ajuster les modalités.

Concernant une éventuelle obligation de pneus hiver, cette question relève d'une réflexion plus large sur la sécurité routière et de la compétence fédérale, comme vous le savez, ce qui n'empêche pas que des initiatives communales spécifiquement encadrées puissent être mises en place.

Notre objectif reste de garantir un service hivernal réactif et efficace, en mobilisant les moyens là où ils sont nécessaires et au moment où ils le sont, sans compromettre la sécurité des usagers du réseau régional.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour ces éléments.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie de souligner qu'il y ait désormais un dispositif qui soit adapté en fonction des conditions météorologiques et des dispositions prévues en fonction de la topographie des lieux. À mon avis, à l'avenir, en fonction de l'évolution qui sera faite, nous pourrons peut-être travailler de manière encore plus fine sur les secteurs est-ouest, mais c'est déjà une première étape que je souligne avec enthousiasme.

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la création d'un rond-point entre la N5 et la N99 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la création d'un rond-point entre la N5 et la N99 ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, la mobilité aux abords de la gare de Couvin et du centre commercial La Couvinoise reste problématique, notamment pour les automobilistes venant de Chimay, mais aussi les automobilistes sortant du centre commercial. La configuration du carrefour de la route de Charlemagne complique la circulation, tandis que la proximité du passage à niveau soulève également des enjeux de sécurité. Ce passage à niveau se trouve à l'autre sortie du centre commercial, barrée pour l'instant.

La réalisation d'un rond-point à hauteur de la gare permettrait de fluidifier le trafic, de sécuriser les déplacements et d'améliorer l'accessibilité du pôle commercial et multimodal. La Ville de Couvin a d'ailleurs acquis l'ancien bâtiment du cadastre. Cela s'est fait en deux phases. Je rappelle que l'achat du bâtiment du cadastre dans un plan de rénovation urbaine a été effectué pour un montant de 180 000 euros sous l'ancienne législature et qu'en septembre 2025, l'achat complémentaire du bâtiment contigu à la gare a été réalisé pour un montant de 51 000 euros. À ce moment-là, le bourgmestre nous avait dit que si l'on achetait cette partie complémentaire dans les six mois, on aurait un rond-point. L'achat du bâtiment a eu lieu afin de faciliter le réaménagement de ce secteur stratégique. Les autorités locales ont ainsi posé un acte concret pour permettre l'avancement du dossier.

Où en est aujourd'hui le projet de rond-point à hauteur de la gare de Couvin ? Le SPW Mobilité et Infrastructures dispose-t-il d'une étude de faisabilité et d'une estimation budgétaire actualisée ? Quels échanges ont eu lieu avec les autorités communales depuis l'acquisition du bâtiment du cadastre ? Le projet pourrait-il être intégré aux travaux géolocalisés du nouveau plan Infrastructures ? Le cas échéant, quel calendrier envisagez-vous pour concrétiser cet aménagement attendu, en veillant également à sécuriser le passage à niveau et les déplacements des piétons et cyclistes ?

Pour rappel, concernant le passage à niveau, un accord est intervenu avec l'ancien ministre, lors de l'installation du centre commercial, avec une intervention du privé. Visiblement, cela coince maintenant entre le SPW, le privé et Infrabel.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question, même si elle apporte des éléments neufs par rapport à l'énoncé de votre question écrite.

J'ai interrogé le SPW MI par rapport à la situation de ce carrefour. L'administration m'indique que la configuration actuelle ne correspond pas à un simple carrefour en croix, mais à un double carrefour à feux qui impactent l'accès au centre-ville, à la gare ainsi qu'au centre commercial.

Les préétudes réalisées par le SPW Ml démontrent que l'aménagement d'un rond-point à cet endroit pénaliserait fortement les piétons et les autres modes actifs qui souhaitent rejoindre la gare ou les commerces. C'est pourquoi, à l'intersection de la N5G et de la N99, le SPW Ml privilégie l'installation d'une signalisation tricolore qui sécurisera l'ensemble des mouvements des usagers. Le coût de cet aménagement est estimé à 150 000 euros.

Par ailleurs, l'acquisition par la Commune de Couvin de l'ancien bâtiment du cadastre va permettre, après sa démolition, d'optimiser l'accessibilité au centre commercial. Cette libération d'espace offrira, à terme, l'opportunité de retracer les axes de la nationale 5 et de la nationale 99, et de redresser la géométrie du carrefour. Il s'agit, dans ce cas, d'un projet plus large qui devra faire l'objet d'une initiative locale.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Effectivement, j'avais dit « carrefour », mais on l'appelle comme on veut. C'est un double carrefour, je confirme.

Sur le fait de privilégier un aménagement de feux, je vous y engage et je pense que je vous inviterai, un jour, à venir sur Couvin et à tenter de sortir du zoning commercial. Dans des périodes qui ne sont même pas

nécessairement très chargées, cela va entre une demi-heure et une heure, tout simplement parce que l'autre sortie est bloquée avec la problématique que je vous ai exposée.

Si j'ai bien compris, ce seront 150 000 euros à charge de la commune.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

J'ai mal compris ? Bon, OK. En tout cas, j'ai peur du système de feux, parce que, pour l'instant, il y en a déjà un et c'est une catastrophe.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le calendrier de réalisation des travaux de la RN54 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le calendrier de réalisation des travaux de la RN54 ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, la réalisation du chaînon manquant de la RN54 entre Lobbes et Erquelinnes est attendue depuis des décennies. Ce projet doit améliorer les liaisons entre Charleroi et Maubeuge, réduire le trafic de transit dans les villages et renforcer l'attractivité économique de la Thudinie.

Le 29 mai dernier, la SOFICO approuvait le financement et le lancement du marché d'étude globale, pour un projet estimé à plus de 70 millions d'euros. Vous annonciez alors un démarrage des études au second semestre 2026 et un début des travaux en 2029.

Dans votre réponse du 5 novembre à ma question écrite, vous confirmez l'inscription de la RN54 au plan Infrastructures 2027-2033, sans toutefois préciser les montants ni leur programmation.

Où en est l'attribution du marché d'étude ? Le calendrier initial est-il respecté ? Quel montant sera effectivement réservé à la nationale 54 et selon quel échéancier financier ? Quelles sont les prochaines étapes administratives, foncières et environnementales avant le dépôt des demandes de permis ? Comment s'organise la coordination avec la ministre de l'Agriculture concernant l'aménagement foncier rural et les accès aux parcelles agricoles ? Confirmez-vous un début des travaux en 2029 ? Quelles garanties pouvez-vous apporter pour éviter de nouveaux reports ? Après tant d'années d'attente, les habitants ont besoin d'un calendrier précis et d'engagements concrets de votre 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. – Monsieur le Député, vous connaissez l'attention que le Gouvernement actuel, au contraire du précédent, porte à la réalisation de la nationale 54. Le projet du chaînon manquant entre Lobbes et Erquelinnes est une priorité du Gouvernement qui est nommément reprise dans la Déclaration de politique régionale.

L'attribution du marché global d'étude par le conseil d'administration de la SOFICO est planifiée pour le mois de janvier prochain. Ce marché a en effet dû être relancé afin de sécuriser juridiquement la procédure et de limiter les risques de contentieux, tout en maintenant une approche intégrée associant l'ensemble du projet, les études routières et celles liées à l'aménagement foncier rural, c'est le choix d'une approche globale.

La SOFICO a confirmé l'inscription du projet dans sa programmation pluriannuelle à hauteur de 75 millions d'euros, dont 71 millions pour les aménagements et 4 millions pour les études. Ce projet figurera dans le plan Infra, en toutes lettres.

Les études à mener couvriront l'ensemble des volets nécessaires à la préparation des demandes de permis et à la définition du projet, notamment en matière de mobilité, d'environnement, d'agriculture, de géotechnique et d'acquisitions foncières.

La coordination avec les services relevant de la ministre de l'Agriculture s'appuie notamment sur la collaboration entre le SPW MI, la SOFICO et la Direction de l'aménagement foncier rural du SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, dans le cadre du comité de pilotage du projet qui a été mis en place et se réunit à intervalle régulier. Les prescriptions relatives à l'aménagement foncier rural ont été intégrées au marché d'études afin que les deux volets soient conçus de manière cohérente. Il valait mieux que la Région wallonne rassemble dans un seul marché d'études l'ensemble des éléments et pas que chaque administration fasse le travail de leur côté.

Les Communes d'Erquelinnes, de Lobbes et de Merbes-le-Château ont été rencontrées dans la phase préparatoire de l'établissement de cette étude en juin dernier. L'objectif est toujours bien de déposer les demandes de permis en 2028 pour un démarrage des travaux en 2029.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, merci pour tous vos éléments de réponse. J'entends que les différentes méthodes qui sont proposées vont être utilisées pour réaliser ce projet. Ce que je voudrais, c'est que l'on puisse être certain que ce dossier soit véritablement une priorité pour votre Gouvernement et pour vous plus singulièrement.

Vous savez que, pour tout le bassin de vie qu'est la thudinie, il était indispensable de réaliser ce chaînon manquant au plus vite. Les citoyens en ont besoin. Ils en ont assez de ce transit qui traverse leur village. Chaque jour gagné pour le commencement des travaux est un jour vraiment essentiel pour nous.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalisation de la route d'accès à Pairi Daiza »

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 réalisation de la route d'accès à Pairi Daiza ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, pour être tout à fait transparent, j'ai participé à la dernière réunion du SPW, au nom de la Ville d'Ath, donc j'ai des éléments de réponse, mais cela m'arrange que vous répondiez publiquement au questionnement que je posais il y a 15 jours. Le projet de nouvelle route d'accès nord à Pairi Daiza doit permettre de désengorger les villages voisins, notamment Gages, et d'améliorer la sécurité des riverains.

En juin dernier, vous annonciez le dépôt des demandes de permis pour le contournement de Gages et, à l'automne, pour le by-pass de Mauvinage. Vous évoquiez également un début des travaux en 2027 et une mise en service en 2028. Où en est aujourd'hui ce dossier ? Les deux demandes de permis ont-elles été introduites ? Quel est le calendrier actualisé des enquêtes publiques, des acquisitions foncières et des travaux ? Quel budget est prévu pour chaque tronçon ?

Par ailleurs, le Gouvernement a retenu, le 12 octobre, un nouveau périmètre de réservation pour la Boucle du Hainaut, projet qui concerne notamment Brugelette, Lens et Ath. Les services du SPW ont-ils analysé les éventuelles interactions entre ces deux infrastructures ? Existe-t-il des croisements de tracés, des contraintes techniques ou des incidences cumulées sur les terres agricoles, les paysages et les riverains ? Une concertation avec Elia et les communes concernées est-elle organisée pour coordonner les projets et éviter des travaux incompatibles ou des surcoûts ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le projet de nouvelle liaison routière s'inscrit dans un objectif d'amélioration de l'accessibilité au parc Pairi Daiza, mais également de sécurisation et d'amélioration du cadre de vie des habitants des villages actuellement traversés par un trafic important. C'est un des quatre éléments qui ressort de l'étude de mobilité que j'ai présentée à l'entame de cette législature, en ce qui concerne des enjeux de mobilité autour de Pairi Daiza. Il y a la route, la gare, les voies cyclables et la gestion de la demande.

Le projet comprend notamment deux composantes qu'il convient de distinguer : le contournement de Gages et le by-pass de Mauvinage. Même si celui-ci est plus large, aujourd'hui, que le by-pass stricto sensu de ce hameau.

La demande de permis pour le contournement de Gages a déjà été déposée et les enquêtes publiques devraient commencer dans les deux communes concernées.

Pour ce qui concerne le by-pass de Mauvinage – également nommé nouvelle RN523 –, la réunion citoyenne prévue le 3 novembre a été reportée à une date ultérieure à la demande des deux communes concernées : Ath et Silly. J'ai clairement indiqué au SPW Ml qu'il convenait de respecter le calendrier annoncé, à savoir une demande de permis pour cette année encore.

En ce qui concerne les procédures d'acquisitions foncières, celles-ci sont menées en parallèle de l'avancement administratif et technique du projet afin de permettre, dans toute la mesure du possible, la libération des emprises nécessaires à la réalisation des travaux. Le calendrier de concrétisation dépendra des procédures de permis, d'expropriation et de marchés publics.

S'agissant du volet budgétaire, une actualisation des estimations est en cours au regard de l'avancée des études et des éventuelles conditions résultant des procédures d'instruction du permis. S'agissant des éventuelles interactions avec la Boucle du Hainaut, je voudrais éviter toute confusion : nous ne sommes pas aujourd'hui en présence de deux tracés définitifs qu'il suffirait de superposer pour constater d'éventuels conflits. Les deux projets se trouvent en effet à des stades différents de leur procédure.

Pour la Boucle du Hainaut, le stade actuel porte sur la définition d'un périmètre de réservation de

200 mètres de large. Celui-ci a donc pour objectif de délimiter un espace au sein duquel la future infrastructure pourrait être implantée. Il ne définit donc en aucun cas un tracé précis de la ligne.

Ces éléments seront, le cas échéant, précisés dans les phases ultérieures du projet et dans le cadre des procédures d'autorisation de permis, en tenant compte des contraintes techniques du terrain, parmi lesquelles les voiries existantes ou pour lesquelles des permis auraient été délivrés. Cela n'empêche pas les acteurs de se parler, puisqu'une réunion technique entre le SPW Ml et Elia sera prochainement programmée afin d'assurer un échange utile d'informations.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Ces deux projets vont impacter particulièrement notre région. J'avais bien compris que les deux projets n'étaient pas au même stade de développement et c'est d'ailleurs fort heureux. Néanmoins, on imagine tout de même qu'une fois le tracé de la route de Pairi Daiza complètement finalisé, cela pourrait potentiellement changer, même les 200 mètres de réservation. Si vous avez la route qui passe à un endroit où on avait prévu ces 200 mètres de réservation ou si on décide d'enfouir sur sept ou huit kilomètres, il faudra des espaces pour y développer les transformateurs.

Cela représente un hectare, un hectare et demi d'espace de transformateurs. Sans aucun doute, il y aura un problème entre les deux projets. Je l'ai évoqué lors de la réunion du SPW. C'est pour cela que la Ville d'Ath avait demandé de stater d'une semaine la réunion citoyenne : nous voulons nous assurer qu'on ne va pas expliquer quelque chose aux citoyens et puis changer d'avis un mois après parce qu'on sera rendu compte qu'on est en plein sur la ligne 380 et les conséquences qu'elle imposera au territoire.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les investissements de sécurisation des barrages-réservoirs »

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 « les investissements de sécurisation des barrages-réservoirs ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, la sécurité des barrages-réservoirs constitue un enjeu majeur de prévention des inondations et de protection des populations. En juin dernier, vous indiquiez que les inspections externes de 2024 et 2025 avaient formulé 198 recommandations, dont 115 d'entre elles déjà réalisées. Vous annonciez également l'objectif de traiter 20 % de recommandations supplémentaires d'ici fin 2026. Le 2 octobre, vous confirmiez la poursuite des contrôles externes et de la mise en œuvre du décret du 22 février 2024. Les audits externes prévus en 2026 ont-ils été réalisés sur l'ensemble des barrages-réservoirs concernés, y compris ceux exploités par Engie ? Quels en sont les principaux résultats ? Combien de recommandations restent à mettre en œuvre, notamment parmi les plus prioritaires ?

L'objectif fixé pour fin 2026 sera-t-il atteint ? Quels travaux de sécurisation, de modernisation ou de remise en état ont été identifiés à la suite de ces audits ? Disposez-vous d'un plan pluriannuel d'investissement, précisant les ouvrages concernés, les travaux prioritaires, leur coût estimé et leur calendrier ? Quel montant a été engagé en 2026 et quelle enveloppe budgétaire sera consacrée à ces interventions en 2027 ? Quand les derniers arrêtés d'exécution du décret seront-ils adoptés ? La sécurité de ces infrastructures exige un suivi rigoureux et une programmation budgétaire ambitieuse et transparente.

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'ensemble des audits externes prévus en 2026 pour les barrages gérés par Engie a été réalisé. Leurs résultats sont attendus en février prochain. Selon Engie, une vingtaine de recommandations doivent être mises en œuvre. La plupart ont déjà été prises en compte et certaines sont en cours de réalisation. Les principaux travaux concernent l'entretien et le contrôle des ouvrages, l'amélioration des dispositifs de drainage et d'étanchéité, ainsi que diverses interventions de rénovation visant à garantir la sécurité des installations de Bütgenbach, Robertville et Coo. Par ailleurs, Engie dispose d'un plan pluriannuel d'investissement couvrant la période jusqu'en 2032.

Concernant les barrages-réservoirs gérés par le SPW Mobilité et Infrastructures, deux audits externes ont été réalisés en 2026. Sur les 198 recommandations issues des rapports disponibles fin 2025, le taux de réalisation était, au mois d'octobre dernier, de 65 %. Une programmation pluriannuelle spécifique aux barrages du SPW Ml est également en préparation dans le cadre du nouveau plan Infrastructures. Les projets importants identifiés représentent un investissement estimé à près de 10 millions d'euros sur la période 2028-2033, en lien direct avec les recommandations des audits externes.

Concernant la mise en œuvre du décret relatif à la sécurité des barrages-réservoirs, l'élaboration des

arrêtés d'exécution se poursuit. L'arrêté relatif à l'agrément des organismes de contrôle externe suit actuellement la procédure d'adoption. Je proposerai, par ailleurs, d'ici la mi-2027, un troisième arrêté du Gouvernement wallon fixant les règles techniques de sécurité sur la base des travaux menés avec les experts et les membres du Comité belge des grands barrages.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Vous ne m'avez pas indiqué quelles étaient les recommandations les plus prioritaires dans les 198 recommandations qui avaient été faites et quel était leur stade de réalisation. Vous parlez de 68 % sur l'ensemble des 198, mais j'imagine qu'il y en avait des plus prioritaires que d'autres. Nous reviendrons sur ces éléments pour la suite.

Question orale de Mme Caroline Cassart-Mailleux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'entretien et le curage des bassins d'orage »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'entretien et le curage des bassins d'orage ».

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, les bassins d'orage jouent un rôle essentiel dans la gestion des eaux pluviales, la régulation des débits et la prévention des inondations. Dans un contexte marqué par la multiplication des épisodes de précipitations intenses, leur bon fonctionnement constitue un enjeu majeur pour la protection des habitants, des infrastructures et des voiries. Toutefois, l'efficacité de ces ouvrages dépend notamment de leur entretien régulier. Au fil du temps, l'accumulation de sédiments, de boues, de déchets et de végétation peut réduire leur capacité de rétention et compromettre leur efficacité lors de fortes précipitations.

La question de la fréquence des opérations de curage se pose, dès lors, avec une acuité particulière. Il apparaît également important de s'assurer que ces interventions s'inscrivent dans une stratégie d'entretien préventif, fondée sur une connaissance précise de l'état des infrastructures et sur la hiérarchisation objective des besoins. À cet égard, il convient de s'interroger sur l'existence d'un inventaire actualisé des bassins d'orage, sur les modalités de surveillance de leur état et sur les critères permettant de déterminer les ouvrages devant faire l'objet d'une intervention prioritaire.

Disposez-vous d'un inventaire actualisé des bassins d'orage relevant de la compétence de la Région wallonne, notamment ceux situés le long du réseau routier régional ? Combien d'ouvrages sont actuellement concernés ? Quelle est la fréquence habituelle des opérations de contrôle, d'entretien et de curage de ces bassins ? Existe-t-il une périodicité définie ou les interventions sont-elles principalement réalisées en fonction des constats effectués sur le terrain ? Une concertation avec les communes concernées existe-t-elle en la matière ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la lutte contre les inondations constitue une priorité du Gouvernement wallon et s'inscrit pleinement dans la Déclaration de politique régionale. Dans ce cadre, l'entretien des bassins d'orage est essentiel afin de préserver la capacité de temporisation lors des épisodes de fortes précipitations. Sur le réseau routier et autoroutier régional, 326 bassins d'orage ouverts sont actuellement exploités par la Région wallonne. Leur gestion est assurée par les districts routiers, avec l'appui d'une direction d'expertise qui assure une coordination à l'échelle du territoire régional.

Depuis 2019, un travail important de réhabilitation a été engagé. Sur la base d'un inventaire réalisé entre 2019 et 2021, 79 bassins – considérés comme les plus critiques – ont déjà fait l'objet de travaux importants de curage et de réhabilitation, pour plus de 16 millions d'euros. Ce travail de réhabilitation se poursuivra avec le futur plan Infrastructures 2027-2033.

Concernant plus précisément l'entretien, un cadre renforcé est déployé cette année, avec un budget annuel de 2,6 millions d'euros. Il prévoit des inspections visuelles, mensuelles ainsi que ponctuelles, après chaque épisode orageux important. Il prévoit également une inspection approfondie sur base annuelle.

La végétation est entretenue deux à trois fois par an afin de maintenir les accès et un curage est programmé lorsque les sédiments dépassent 20 % du volume utile du bassin. Il ne s'agit donc pas d'appliquer une fréquence d'intervention uniforme à tous les ouvrages, mais bien d'adapter les interventions du SPW MI à leur état réel et aux constats effectués sur le terrain par les agents. La majorité des bassins remplit correctement sa fonction. Lorsqu'un dysfonctionnement est constaté, des études complémentaires sont menées et les communes concernées sont informées. Lorsque cela se justifie, elles sont associées à l'analyse des solutions à y apporter.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je remercie le ministre pour sa réponse. Comme vous l'avez dit, Monsieur le Ministre, la lutte contre les inondations doit être une priorité, c'est clairement marqué dans la DPR, et je pense que c'est une priorité pour ce Gouvernement. Cela passe par l'entretien des bassins d'orage. Vous venez de nous rappeler la manière dont vous fonctionnez par rapport à ces 326 bassins d'orage, avec un budget pour l'entretien, mais avec un passage des agents pour constater visuellement, mensuellement et ponctuellement les besoins. Ce cadastre doit être mis à jour et je m'en réjouis.

Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la dégradation des conditions de navigation sur les voies navigables wallonnes »

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 dégradation des conditions de navigation sur les voies navigables wallonnes ».

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, je souhaite attirer votre attention sur les préoccupations particulièrement vives exprimées par plusieurs professionnels du transport fluvial concernant la dégradation des conditions de navigation sur le réseau wallon.

Les témoignages du terrain font état de difficultés récurrentes qui ne peuvent être considérées comme de simples désagréments ponctuels : pannes répétées de certaines écluses, indisponibilité prolongée d'ouvrages, manque de personnel entraînant des interruptions de navigation, défauts d'entretien et zones d'envasement ou encore présence d'embâcles et d'arbres flottants présentant des risques pour la navigation, notamment sur la Haute-Meuse. Plusieurs ouvrages sont cités par les professionnels, dont les écluses de Salzinnes, des Grands-Malades et d'Yvoz-Ramet, où des dysfonctionnements seraient récurrents et perdureraient depuis longtemps.

Des interruptions de navigation à Ampsin-Neuville, Monsin et Petit-Lanaye sont également évoquées, certains opérateurs estimant que le manque d'effectifs constitue une cause structurelle insuffisamment reconnue.

Au-delà des problèmes eux-mêmes, c'est aussi la communication du SPW Navigation qui est mise en cause. Les professionnels regrettent de recevoir des avis signalant une indisponibilité sans calendrier précis de rétablissement, et dénoncent le manque de suites concrètes données à leur signalement auprès du centre Perex. Ils ont parfois le sentiment que les conséquences de ces dysfonctionnements sur leurs activités sont minimisées.

Ces difficultés ont pourtant des conséquences économiques bien réelles. Les transporteurs doivent respecter des délais de livraison et des engagements contractuels auprès de leurs clients. Or, les temps de parcours deviennent de plus en plus imprévisibles et certains déchargements doivent être reportés de deux ou trois jours sans compensation financière.

À terme, c'est également l'image et la crédibilité du transport fluvial comme alternative au transport routier qui sont affectées.

Dans ce contexte, la perspective d'une navigation 24 heures sur 24 ne peut à elle seule constituer une réponse aux problèmes de disponibilité et de fiabilité des infrastructures. Permettre de naviguer plus longtemps n'a que peu d'intérêt si les écluses ne sont pas opérationnelles ou si les effectifs nécessaires ne sont pas disponibles.

Monsieur le Ministre, j'en viens à mes questions. Quelle est la situation actuelle des écluses de Salzinnes, des Grands-Malades et d'Yvoz-Ramet ? Quels dysfonctionnements y sont constatés au cours des dernières années ? Quelles interventions sont programmées ? Dans quel délai leur fonctionnement normal pourra-t-il être garanti ? Comment les zones d'envasement et les besoins d'entretien du réseau sont-ils identifiés, priorisés ? Le SPW dispose-t-il aujourd'hui des effectifs suffisants pour assurer le fonctionnement normal des écluses et garantir la continuité de la navigation ?

Quelles procédures encadrent actuellement l'information des bateliers en cas de panne ou d'indisponibilité d'un ouvrage ? Le SPW peut-il s'engager à communiquer systématiquement une estimation du délai de remise en service et à actualiser les informations et assurer un suivi effectif des signalements transmis par les professionnels, notamment via Perex ? Comment le Gouvernement entend-il garantir que le développement de la navigation en continu s'accompagne des moyens humains, techniques et infrastructurels indispensables ? Le SPW évalue-t-il les retards, les surcoûts et les pertes d'exploitation que ces dysfonctionnements font subir aux transporteurs fluviaux ? Une concertation structurée avec les représentants du secteur est-elle organisée afin d'identifier les problèmes prioritaires et de construire un plan d'action assorti d'échéances ?

Le transport fluvial est régulièrement présenté comme un levier de report modal et de décarbonation du transport de marchandises, mais cette ambition ne pourra se concrétiser que si les entreprises peuvent compter sur un réseau fiable, entretenu et prévisible. Les opérateurs ne demandent pas un traitement de faveur, ils demandent simplement de pouvoir exercer leur activité dans des conditions normales et de pouvoir compter sur un service public à la hauteur des enjeux économiques et logistiques de la Wallonie.

Quelles mesures concrètes comptez-vous prendre pour répondre à ces difficultés et avec quel calendrier de mise en œuvre ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la fiabilité de notre réseau navigable est une condition essentielle au développement du transport fluvial et au soutien de nos entreprises, vous avez parfaitement raison. Je suis conscient des difficultés rencontrées par les bateliers et des conséquences que peuvent avoir les pannes et les interruptions de navigation sur leurs activités.

Notre réseau est actuellement confronté à deux types de problèmes : le vieillissement de certains ouvrages et des difficultés techniques rencontrées sur des infrastructures récentes – ce que j'appelle des maladies de jeunesse, pour certaines.

C'est précisément pour y répondre que le Gouvernement wallon a dégagé, dès juin 2025, une enveloppe de plus de 312 millions d'euros pour les investissements prioritaires sur les voies hydrauliques, avec une attention particulière portée à la fiabilisation des ouvrages existants. Je précise pour le surplus que le futur plan Infra 2027-2033 intégrera et complétera cette enveloppe en vue de porter l'investissement total dans la voie d'eau à 442 millions d'euros pour la période.

Concernant les écluses que vous évoquez, plusieurs interventions sont programmées :

- à Salzinnes, les études de modernisation des portes et des mécanismes sont prévues en 2027, tandis que leur remplacement est programmé en 2029 ;
- aux Grands-Malades, les difficultés concernent principalement les portes de l'écluse. La réparation de la porte amont, prévue au printemps 2027, doit permettre de rétablir l'accès aux bateaux de 110 mètres de long. D'autres interventions sont programmées l'année prochaine et en 2028 ;
- à Ivoz-Ramet, le grand sas rencontre des problèmes techniques similaires à ceux observés à Ampsin-Neuville. La solution mise en œuvre à Ampsin, dont le grand sas a été remis en service en juillet dernier, pourra être reproduite. Le rétablissement du grand sas d'Ivoz-Ramet est prévu pour la mi-2027. Le petit sas permet aujourd'hui de maintenir la navigation, même si des attentes peuvent en résulter, puisque seul ce petit sas fonctionne ;
- à Monsin, des travaux de réhabilitation des mécanismes de sassement sont prévus en 2028 ;
- à Lanaye, les restrictions des manœuvres nocturnes résultent notamment d'un manque de personnel. Des moyens ont été dégagés pour procéder aux recrutements nécessaires. Le rétablissement des horaires habituels constitue une priorité. Des travaux de rénovation des sas sont également programmés en 2027 et 2028.

Il faut toutefois distinguer l'indisponibilité complète d'un site éclusier de celle d'un seul de ses sas. Lorsque l'autre sas reste opérationnel, la navigation peut être maintenue, même si les conditions d'exploitation sont dégradées.

En ce qui concerne l'envasement, les besoins de dragage, dont la compétence dépend de mon collègue Yves Coppieters, sont suivis par les services du SPW MI. À titre d'exemple, une intervention est prévue à l'aval de l'écluse d'Hensies afin de rétablir, début 2027, le tirant d'eau habituel de 2,50 mètres.

Ma priorité est de rétablir progressivement la pleine capacité et fonctionnalité des ouvrages, de sécuriser leur exploitation et de réduire les interruptions. Les premiers effets du programme d'investissements sont attendus dès 2027, avec des interventions qui se poursuivront les années suivantes.

La question du remplacement des départs naturels des éclusiers a été récemment évoquée au Gouvernement avec la ministre de la Fonction publique. Un état des lieux des besoins spécifiques à ces fonctions cruciales est d'ailleurs attendu du Costra pour fin de cette année. Le Gouvernement aura l'occasion d'en reparler dans la foulée.

L'objectif est clair : récupérer un retard d'investissement pour restaurer durablement la fiabilité du réseau et assurer le fonctionnement des infrastructures sur les plages les plus larges au regard des besoins des bateliers.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces réponses. On peut se réjouir des investissements consacrés à ces ouvrages, que ce soit les ouvrages anciens ou les maladies de jeunesse. Je défends ces investissements. Monsieur le Ministre, vous avez tout mon soutien à ce sujet.

Vous avez toutefois souligné vous-même que la gestion journalière est importante. On doit y veiller.

J’espère que ces investissements auront aussi un impact sur la gestion journalière.

Un autre point sur lequel j’aimerais attirer l’attention est l’importance de mettre en place une communication envers les bateliers, pour remonter, par exemple, des messages via les services. Structurer une communication pour leur donner une réponse serait vraiment utile dans le cadre de leur profession.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’évolution du chantier du pont Capitte »

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’évolution du chantier du pont Capitte ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, le chantier du pont Capitte à Houdeng est un chantier colossal qui concerne l’une des voiries les plus fréquentées de La Louvière. Il constitue un enjeu majeur pour la mobilité des habitants, des travailleurs et des commerçants. Dernièrement, nous apprenions qu’une des pièces principales du nouvel ouvrage avait été installée, marquant une étape importante dans sa reconstruction. Dans votre réponse du 23 septembre dernier, vous indiquiez que le chantier respectait son calendrier, avec l’arrivée de la partie mobile prévue en octobre et l’achèvement du déplacement d’une conduite industrielle fin novembre.

Pouvez-vous faire le point sur l’évolution du chantier ? Ces deux opérations ont-elles été réalisées conformément au calendrier annoncé ? La fin des travaux et la réouverture à la circulation sont-elles toujours prévues au printemps 2027 ? Quelles étapes précises restent à franchir d’ici là ? Quel est le calendrier prévu pour le retrait du pont provisoire et le rétablissement complet de la navigation sur le canal du Centre historique ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le chantier du pont Capitte à Houdeng constitue un projet majeur pour la mobilité dans la région du Centre, et singulièrement pour la Ville de La Louvière. Je suis particulièrement attentif à son avancement et au respect du calendrier annoncé.

Je peux vous confirmer que les deux opérations évoquées lors de ma précédente réponse ont bien été réalisées conformément aux prévisions. Il s’agit de l’installation de la partie mobile du nouvel ouvrage et du déplacement de la conduite industrielle.

Le chantier poursuit son évolution selon le planning établi, et son achèvement reste programmé dans le courant du printemps prochain.

Plusieurs étapes importantes doivent être réalisées avant la remise en circulation du nouvel ouvrage : l’installation des équipements électromécaniques, des travaux de génie civil, ainsi que l’évacuation des terres excédentaires et les nouveaux revêtements de voirie sur les rampes d’accès.

Concernant le pont provisoire, son démontage interviendra après la mise en service du nouvel ouvrage. Cette opération permettra de restituer au canal du Centre historique son gabarit de navigation normal.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Pour le retrait du pont provisoire, avez-vous déjà une période prévue, Monsieur le Ministre ?

M. le Président. – En réplique, on ne repose pas de questions.

M. Laurent Devin (PS). – Au cas où M. le Ministre voudrait y répondre. Nous y reviendrons. Je remercie M. le Ministre pour la réponse. Pour le complément, je reviendrai ultérieurement.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du chantier du Métrobus »

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du chantier du Métrobus ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, le chantier du Métrobus à Houdeng – on n'est pas loin du pont Capitte – est un chantier d'envergure. Non seulement celui-ci se situe sur l'une des voiries les plus fréquentées de la Ville de La Louvière, mais celui-ci se situe également à la jonction du chantier du pont Capitte, dont nous venons de parler. La circulation dans cette zone s'avère particulièrement impactée par la proximité de ces deux chantiers. Récemment, une partie de la voirie a pu être rouverte au trafic. C'est désormais sur un autre tronçon de la voirie que se concentrent les travaux.

De nouveaux retards ont-ils été enregistrés dans ce dossier ? Quel est le calendrier actualisé de ce chantier ? Quels mécanismes de coordination sont mis en place entre votre administration et les responsables des travaux concernant la jonction de ce chantier et de celui du pont Capitte, si tant est qu'il y en ait une ?

Enfin, ces travaux de voirie nécessitent qu'un trou relativement conséquent ait été creusé en face de plusieurs commerces. Celui-ci présente une certaine dangerosité pour les automobilistes, les passants et même les ouvriers. Quels mécanismes sont mis en place pour veiller à leur sécurité ? Comment et par qui le dispositif de signalisation a-t-il été contrôlé ?

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 vous le soulignez, le chantier du Métrobus sur la chaussée Paul Houtart à Houdeng constitue une opération importante pour la mobilité de la région du Centre et la mobilité collective en particulier, notamment dans la Ville de La Louvière. Sa proximité immédiate avec le chantier du pont Capitte, dont nous venons de discuter, impose une coordination particulièrement attentive, afin de limiter les répercussions sur les usagers, les riverains et les commerçants. La Ville de La Louvière, le SPW Ml et l'OTW y sont particulièrement attentifs.

Concernant le calendrier, sous réserve d'imprévus ou d'aléas climatiques, l'échéance globale du chantier reste programmée pour la fin de l'année prochaine. La réouverture progressive des tronçons achevés permet désormais de déplacer les zones de travaux et de rétablir progressivement la circulation sur les sections pour lesquelles les travaux sont terminés.

En ce qui concerne la coordination avec le chantier du pont Capitte, les équipes responsables des deux projets entretiennent des échanges réguliers, afin d'adapter leurs interventions respectives. Ces dispositions font l'objet d'échanges avec les gestionnaires concernés et les autorités communales, afin de concilier au mieux l'avancement des travaux et les impératifs de mobilité.

Concernant la sécurité, je rappelle que la protection des usagers et des travailleurs constitue une exigence essentielle sur l'ensemble des chantiers régionaux. Les travaux d'égouttage nécessitent effectivement la réalisation de fouilles importantes, parfois à proximité immédiate des commerces, des habitations ou des cheminements piétons. Ces zones doivent être protégées par des dispositifs de balisage et de signalisation adaptés, destinés à empêcher tout accès accidentel à l'emprise du chantier.

L'entrepreneur est tenu d'assurer leur maintien en bon état en tout temps et leur adaptation tout au long des travaux, conformément aux prescriptions réglementaires et aux recommandations du coordinateur de sécurité et de santé.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je remercie le ministre pour sa réponse. Dans ce cas-ci, il a un calendrier précis. Il signale que c'est à la fin de l'année 2027 que ce chantier se terminera.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la vente annoncée du site de Claire-Fontaine »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la vente annoncée du site de Claire-Fontaine ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, le 6 novembre dernier, le Gouvernement annonçait la mise en vente du domaine de Claire-Fontaine, entraînant la fermeture du camping pour la saison 2027 et le départ des campeurs au plus tard le 15 avril. Cette annonce soulève plusieurs questions sur l'avenir de ce site touristique et récréatif.

Dans votre réponse parlementaire du 23 octobre, Monsieur le Ministre, vous indiquiez pourtant que les décisions relatives à une éventuelle vente, aux orientations stratégiques et au calendrier relevaient exclusivement de votre collègue la Mme la Ministre Lescrenier. Or, une partie importante du domaine, notamment les infrastructures récréatives, relève du SPW Mobilité et Infrastructures, qui est sous votre responsabilité. Quelle a été votre implication dans la décision de vendre l'ensemble du domaine ?

Comment s'articulent les compétences de vos deux départements ? Quels terrains et équipements relevant de votre administration sont concernés par cette vente ? Leur valeur a-t-elle été estimée ? Quelles garanties seront imposées au futur acquéreur pour préserver la vocation touristique et récréative du domaine ainsi que son accessibilité au public ? Quel calendrier envisagez-vous pour les opérations foncières, la vente et la réouverture du site ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme vous le rappelez, ma collègue la ministre Lescrenier et moi-même avons annoncé, le 6 novembre dernier, notre décision commune d'engager la mise en vente du domaine de Claire-Fontaine. Cette décision fait suite à plusieurs mois de travail entre nos cabinets et nos administrations respectives après l'annonce, fin 2025, du retrait unilatéral de l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut » de la gestion de ce domaine. Différentes solutions ont été examinées, notamment une reprise du camping en collaboration avec la commune de Chapelle-lez-Herlaimont. Cette piste n'a toutefois pas pu aboutir.

L'appel à manifestation d'intérêt lancé par Tourisme Wallonie en juillet dernier a confirmé l'intérêt de plusieurs opérateurs pour le développement de nouvelles activités touristiques et récréatives sur l'ensemble du site. Notre volonté commune en tourisme et en infrastructures est donc de favoriser la reprise de l'ensemble du domaine par un opérateur fiable, disposant des capacités nécessaires pour investir dans les infrastructures et assurer une exploitation durable.

Concernant la répartition des compétences, Tourisme Wallonie est le propriétaire du camping et assure le pilotage des démarches relatives à l'avenir du site. Le SPW MI est, pour sa part, propriétaire du centre de délassement précédemment concédé à l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut », ainsi que des installations footballistiques et d'un parking actuellement concédé à la commune de Chapelle-lez-Herlaimont.

La contribution du SPW MI à cette opération consiste donc à permettre une reprise cohérente du domaine par l'apport de leurs biens. Cela consiste à accompagner la démarche de Tourisme Wallonie.

À ce stade, le périmètre envisagé pour la vente concerne, pour ce qui relève de mon administration, du centre de délassement et donc d'une partie du parking. Les modalités précises de la vente et les conditions qui seront imposées aux futurs acquéreurs sont suivies par Tourisme Wallonie, sous la responsabilité de ma collègue Mme Lescrenier. Je tiens néanmoins à rappeler que notre objectif commun est de préserver et de renforcer la vocation touristique et/ou récréative du domaine de Claire-Fontaine, dans le cadre d'un projet économiquement viable et durable.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je prends acte de la réponse de Monsieur le Ministre.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de présentation officielle du plan Infrastructures 2027-2033 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de présentation officielle du plan Infrastructures 2027-2033 ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, le 12 octobre dernier, le Gouvernement wallon annonçait une enveloppe de plus de 3,5 milliards d'euros pour le nouveau plan Infrastructures 2027-2033, tout en renvoyant sa présentation détaillée à une communication ultérieure. Je présume que si vous avez réussi à identifier des enveloppes budgétaires, c'est que vous connaissiez les projets à y intégrer. Or, plus d'un mois plus tard, on ne sait toujours rien de précis.

Pouvez-vous désormais vous engager sur une date précise de présentation du plan Infrastructures 2027-2033 – 2027 débute dans un mois et demi –, notamment de sa liste de projets géolocalisés ? À l'époque, vous aviez sollicité les communes, comment leurs demandes ont-elles été intégrées ?

À titre d'exemple, la Ville de Binche a répondu à votre sollicitation en indiquant, par exemple, que la réfection de la route de Merbes, attendue depuis des années, était prioritaire. Ce projet sera-t-il intégré dans l'enveloppe des projets géolocalisés ? Quid des autres ?

Quels critères ont permis de départager les propositions, si tant est que cela ait déjà été fait ? Quelle importance a été accordée aux priorités exprimées par les représentants des pouvoirs locaux ? Les communes seront-elles informées des raisons pour lesquelles certains projets ont été retenus ou écartés ?

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 vous le rappelez,

le Gouvernement wallon a arrêté le cadre budgétaire du plan Infrastructures 2027-2033 pour un montant de plus de 3,5 milliards d'euros. Cette décision constitue une étape essentielle, mais elle ne se confond pas avec l'adoption de la programmation détaillée des différents projets de réhabilitation, qui sera proposée dans les prochaines semaines au Gouvernement wallon. Les projets géolocalisés sont eux-mêmes constitués de plusieurs types, comme la réhabilitation de voiries, la sécurisation ou encore les investissements favorisant la mobilité collective.

Comme toujours dans ce genre d'exercice, les besoins exprimés sont supérieurs aux disponibilités. Le Gouvernement est dès lors amené à procéder à des arbitrages tenant compte de plusieurs impératifs, dont la sécurité et la pérennité de l'infrastructure, mais aussi les attentes des communes. C'est la raison pour laquelle mon cabinet a consulté les communes, sachant que le délai entre la consultation de l'administration réalisée il y a plus d'un an et aujourd'hui a opéré un décalage dans le temps et nécessite une mise à jour. Je vous demande donc encore un peu de patience avant d'avoir les réponses précises à vos questions.

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

M. Laurent Devin (PS). – De la patience, nous en avons bien besoin pour certains dossiers et pour certains projets, professionnels ou privés. Je vais m'armer de patience et attendre vos décisions, Monsieur le Ministre. Je vous remercie pour votre réponse.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les travaux de rénovation de la route de Mons (N90) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les travaux de rénovation de la route de Mons (N90) ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, comme vous le savez, le dossier de rénovation de la route de Mons, la N90, reliant Binche à la ville de Mons, a été notifié en septembre 2026, avec un lancement du chantier planifié pour le début de l'année 2027, ce dont je me réjouis.

J'attire toutefois votre attention sur le fait que le liaisonnement de cet axe avec les autres infrastructures cyclables binchoises ne pourra être assuré dans le cadre de ce projet. Or, vous savez combien la ville de Binche est attachée au maillage cyclable de son centre-ville et de ses villages. Ce chaînon manquant constitue un élément important du développement de notre réseau cyclable et de sa continuité.

Pourriez-vous nous communiquer les possibilités de développement de ce type de liaisonnement que vous envisagez dans vos futurs plans d'investissement ? Quelles sont les dernières avancées concrètes en la matière ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le Gouvernement s'est engagé, dans sa DPR, à encourager les modes actifs, notamment à travers l'amélioration et la création d'infrastructures sécurisées de qualité et inclusives, ainsi que d'équipements connexes – stations vélo, passages piétons, bancs, et cetera –, en concertation avec les acteurs locaux et en consultant les usagers.

Le projet de rénovation de la N90 concerne Binche et Estinnes. Il intègre un volet dédié à la mobilité douce ou active, avec la création d'une piste cyclable bidirectionnelle en bordure de chaussée. Ce projet permet de renouveler les infrastructures existantes et s'inscrit pleinement dans l'ambition de développer une véritable liaison cyclable sécurisée le long de la N90. Ce nouvel aménagement viendra directement renforcer le maillage cyclable déjà en place et ouvre des perspectives d'évolution ultérieure pour rejoindre le rond-point dit « du Ruffus », l'agglomération de Binche, ainsi que le réseau cyclable le long de la N563.

Comme vous le savez, l'enquête publique relative à la définition du réseau cyclable structurant dans la belle région du Cœur de Hainaut est en cours depuis le 3 novembre dernier. Je vous invite à y participer. Elle permettra d'inscrire les futurs investissements régionaux dans un cadre structuré, qui fait aujourd'hui défaut. Le nouveau plan Infrastructures réserve des moyens spécifiques aux infrastructures cyclables et permettra, ainsi, de concrétiser de manière cohérente le réseau cyclable structurant régional pour l'ensemble du territoire de notre belle Région.

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse, qui est très intéressante en ce qu'elle concerne un lieu assez particulier, puisque vous parlez d'Estinnes. Il est vrai que, en fonction de l'endroit où vous allez réaliser cette piste cyclable, elle sera sur Estinnes et Binche ou uniquement sur Binche. En vérité, peu m'importe ; ce qui est important, c'est que le village de Bray et la commune d'Estinnes seront connectés au centre-ville de Binche, mais également vers Mons et La Louvière, ainsi

que vers le zoning de Bray-Péronnes, qui concentre plusieurs entreprises d'importance.

Ce sera là que va être construite la future caserne incendie prévue prochainement par la zone Hainaut-Centre, vu que le terrain est acheté et qu'une réunion a encore eu lieu aujourd'hui – d'après ce que je sais – pour avancer sur l'une ou l'autre répartition de dotation. Vous savez que je suis particulièrement pour la sécurité de l'ensemble des gens de la Région. Cette piste cyclable a plusieurs intérêts qui, je le vois, ne manquent pas de vous échapper.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les enseignements à tirer du chantier du pont 45 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les enseignements à tirer du chantier du pont 45 ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, les automobilistes ont eu le grand plaisir de voir le chantier du pont 45 se clôturer. La voirie a été rouverte, je vous en remercie. La circulation normale a pu être rétablie, fluidifiant ainsi le trafic autoroutier dans cette zone. Nous pouvons désormais dresser le bilan de ce chantier.

Monsieur le Ministre, y a-t-il eu des dépassements de délais et des dépassements de budget par rapport aux estimations initiales ? Le cas échéant, quelles en sont les causes ? Quelles leçons peut-on tirer de la gestion de ce chantier ? Est-il définitivement clôturé ou d'autres travaux sont-ils à prévoir sur ce pont ?

Évidemment, la fin de ce chantier n'efface pas le tragique accident qui a malheureusement coûté la vie d'un ouvrier qui y travaillait en mars 2025. Pouvez-vous nous faire part d'informations spécifiques relatives à l'enquête en cours ? L'instruction du dossier est-elle terminée ? Cet évènement tragique a-t-il modifié la façon d'appréhender la sécurité des travailleurs sur les chantiers régionaux, dont vous avez la responsabilité ?

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 vous l'évoquez, le chantier du pont 45 sur l'E42 reste lié à l'accident qui s'est produit à l'occasion de la déconstruction du pont. Une des personnes qui travaillait justement à la déconstruction de l'ouvrage est tragiquement décédée. Nous ne l'oublions pas.

Comme vous le soulignez, une procédure judiciaire a été ouverte par l'Auditorat du travail. Elle est toujours en cours afin, notamment, de déterminer les causes et les responsabilités liées à l'effondrement tragique du pont 45 en phase de déconstruction. Il est bien évidemment prématuré de commenter cette procédure, à ce jour non clôturée par la justice.

Consécutivement, il n'est pas possible d'en tirer les conséquences budgétaires pour la Wallonie, puisque les responsabilités ne sont pas établies.

Les opérations de reconstruction, menées de janvier 2026 jusqu'au début du mois de novembre – jusqu'il y a quelques jours – se sont déroulées selon un calendrier d'exécution comparable à celui initialement prévu pour cette phase des travaux. À ce jour, seuls quelques travaux de finition se poursuivent sous l'ouvrage, principalement au niveau du système d'égouttage, sans incidence toutefois sur la circulation routière. Le RAVeL passant sous l'ouvrage sera quant à lui rouvert à l'issue de ces dernières interventions, sans doute durant les premières semaines de 2027.

Je tiens enfin à saluer tout particulièrement le travail et l'engagement des équipes du SPW Mobilité et Infrastructures et de la SOFICO dans le suivi de ce dossier particulièrement complexe et pénible. À la suite de cet effondrement, les équipes ont dû faire face à d'importantes difficultés techniques et organisationnelles. Leur mobilisation, leur rigueur et leur collaboration ont été déterminantes pour permettre la reprise des travaux et mener à bien cette reconstruction dans les meilleures conditions possibles.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je tiens à m'associer aux remerciements de M. le Ministre à l'ensemble des équipes qui ont dû œuvrer sur ce pont à la suite du décès tragique d'un ouvrier. Nous pouvons imaginer les difficultés psychologiques qui ont suivi cet accident dramatique. Travailler là par après est une véritable épreuve. Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Et pour mes questions qui n'ont pas encore trouvé réponse, vu le temps, je reviendrai en temps utile.

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation du carrefour au croisement de la RN632 et de la route de G'hâstêr »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation du carrefour au croisement de la RN632 et de la route de G'hâstêr ».

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Président, vous la prononcez bien : route de G'hâstêr.

Monsieur le Ministre, l'article de presse évoquait la route de G'hâstêr et la route nationale 632. C'est effectivement celle-là, mais il s'agit de la route de Grosbois. Je ne sais pas si cela aura une incidence sur la réponse de M. le Ministre ou si le SPW avait pu identifier correctement le site. En tout cas, il n'y a pas de carrefour entre la N632 et la route de G'hâstêr, mais bien entre la N632 et la route de Grosbois.

Le Conseil communal de Waimes a adopté, à l'unanimité, une demande d'aménagement du carrefour formé par la N632 et la route de Grosbois. La voirie dépendant du réseau régional, la demande a été adressée au SPW MI.

Ce croisement se trouve sur le territoire de la commune de Malmedy. Il dessert majoritairement des villages situés sur la commune de Waimes, dont la frontière communale est toute proche. Les autorités malmédiennes ont également fait état d'un intérêt pour l'aménagement de ce carrefour.

Il y a d'abord des questions d'objectivation en ce qui concerne l'analyse technique de sécurité et la visibilité, surtout par rapport à une nationale qui est une longue ligne droite, où la vitesse peut être importante et la visibilité parfois difficile lorsqu'on s'y engage.

Les services du SPW ont-ils pu prendre connaissance de cette demande ?

Quelle est l'accidentométrie de ce lieu ?

Quelles mesures ou quels aménagements peuvent être envisagés pour réduire le risque d'accident ?

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 ne sais pas si ma réponse va être correcte par rapport à la question qui a été posée. Je vais la lire en partant du principe que nous avons considéré qu'il s'agissait de la route de G'hâstêr. Je viens de regarder sur la carte et, effectivement, il y a tout de même deux à trois kilomètres de distance entre les deux routes.

Mes services m'informent qu'ils n'ont pas encore reçu la demande émanant du Conseil communal de Waimes au sujet de ce carrefour formé par la N632 et la route de G'hâstêr. Néanmoins, je peux vous informer qu'une rencontre entre la Direction des routes de Verviers du SPW et le bourgmestre de Waimes est prévue ce mercredi 18 novembre. J'ai demandé que ce sujet y soit dès lors abordé et que la Commune de Malmedy soit également mise dans la boucle, vu la localisation du carrefour.

En première analyse, on note que, en matière d'accidentologie, aucun accident avec blessé n'est recensé à ce carrefour sur le Géoportail wallon entre 2019 et 2024. Les données de l'AWSR mentionnent un accident à proximité du carrefour. Il n'existe toutefois pas de statistique complète pour les accidents qui n'impliquent que des dommages matériels.

À cet endroit, le SPW m'indique que la vitesse – j'imagine sur la N632 – est limitée à 70 kilomètres par heure. Les relevés de vitesse mettent en évidence une vitesse moyenne empruntée par la plupart des véhicules de 80 kilomètres par heure entre le giratoire de Baugnez et le carrefour concerné – soit 10 kilomètres par heure de plus – et de 82 kilomètres par heure entre ce carrefour et la fin de la limitation à 70 kilomètres par heure. On roule donc trop vite sur cette zone.

Au-delà des vitesses pratiquées, les conditions d'insertion sur la N632 depuis la route de G'hâstêr méritent une attention particulière. En vue d'y assurer une bonne visibilité, l'entretien de la végétation en bordure de voirie est régulièrement effectué par les services. Une interdiction de dépasser entre le rond-point de Baugnez et ce carrefour y est par ailleurs déjà matérialisée par une signalisation adéquate et par un marquage axial continu.

J'ai demandé à mon administration, notamment dans le contexte de la réunion prévue avec la Commune de Waimes, d'envisager toute mesure supplémentaire en vue d'accroître la sécurité à ce croisement ainsi qu'à ses abords. Ces mesures pourraient notamment consister à déplacer certains panneaux de signalisation pour améliorer la visibilité ; remplacer le panneau « Céder le passage » par un signal « Stop » ou encore élargir la zone de dégagement de la visibilité par l'acquisition d'emprise nécessaire.

Je pense qu'ils vont en parler et surtout s'assurer que l'on parle bien du bon carrefour.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Vos services et les retours que vous avez parlent du bon carrefour, puisqu'ils parlent du carrefour de Baugnez, qui n'est pas proche de la route de G'hâstêr, située ailleurs et qui n'est qui ne touche pas la nationale 632. On parle donc bien du bon endroit.

J'entends bien les propositions et les remarques et qu'une réunion est prévue tout prochainement. Nous verrons ce qui est proposé, si des aménagements plus ou moins simples peuvent être proposés pour améliorer la sécurité.

J'ai bien entendu aussi que l'accidentométrie de 2024 à 2026 ne relève pas beaucoup d'accidents dans le cas présent. Tant mieux, mais ne c'est pas pour autant que le sentiment de sécurité ou d'insécurité n'est pas présent.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :
- Mme Bluge, sur « la mise en service des radars installés en province de Liège » ;
- M. Chintinne, sur « le plan Hiver 2026-2027 » ;
- M. Lepine, sur « l'organisation du chantier du R5 à Mons » ;
- Mme Tillieux, sur « les difficultés de circulation sur la N4 au sud de Namur et la coordination des interventions sur la N4 et l'E411 » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales de :
- M. Mugemangango, sur « l'impact de la hausse de prix des carburants sur le budget du groupe LeTEC » ;
- M. Lefèbvre, sur « les modalités de l'effort budgétaire supplémentaire imposé aux provinces » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 15 heures 37 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés
Mme Alice Bernard, PTB
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. Vincent Crampont, PS
M. Maxime Daye, Président
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux
M. Laurent Devin, PS
M. Arnaud Dewez, MR
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés
M. Hervé Fiévet, MR
M. Eddy Fontaine, PS
Mme Mélissa Hanus, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
Mme Marie Jacqmin, Les Engagés
M. Bruno Lefèbvre, PS
M. Olivier Maroy, MR
M. Germain Mugemangango, PTB
M. Vincent Palermo, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADN	acide désoxyribonucléique
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
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
BOB	bewust onbeschonken bestuurder (conducteur désigné)
BU	business unit (unité commerciale)
CIM	conférence interministérielle
CoDT	Code du développement territorial
Costra	comité(s) stratégique(s)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CRP	cotisation responsabilité pension
CSC	Confédération des syndicats chrétiens de Belgique
CSP	contrat(s) de service public
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FEF	Fédération des étudiants francophones
FERI	Fonds extraordinaire régional d'investissement
FSAS	Fonds spécial de l'aide sociale
HORECA	hôtellerie, restauration et cafés
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)
IC	InterCity (train)
IFAPME	Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
IRM	Institut royal météorologique
IVE	initiative(s) du vivre-ensemble
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
LeTEC	société de transport en commun (anciennement TEC)
MARTINE	Management, registration and transmission of information and results about elections (projet) (Gestion, enregistrement et transmission des informations et des résultats des élections)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
OCBM	organe(s) de consultation de bassin de mobilité
ONSS	Office national de sécurité sociale
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PATSY	Paper Ballot Totalization System (système d'aide au dépouillement des bulletins de vote papier) (logiciel)
PCS	plan(s) de cohésion sociale
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PMR	personne à mobilité réduite
R5	ring de Mons
RAVeL	réseau autonome des voies lentes
RER	réseau express régional
SDT	Schéma de développement du territoire
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPW	Service public de Wallonie
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TEC	Société de transport en commun

UPSI	Union professionnelle du secteur immobilier
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie
UWA	Union wallonne des architectes (ASBL)
WBE	Wallonie-Bruxelles Enseignement