CRIC n° 23 (2026-2027)
4e session de la XIIe législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2026-2027

COMPTE RENDU

INTÉGRAL*

Séance publique de commission

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

Mardi 13 octobre 2026

*Application de l'article 162 du règlement

Publication officielle du greffe du Parlement de Wallonie
Square Arthur Masson, 6
5012 Namur
compte.rendu@parlement-wallonie.be
Tous les comptes rendus sont disponibles sur le site **www.parlement-wallonie.be**, rubrique *Travaux parlementaires*, section *Publications*.

SOMMAIRE

OUVERTURE DE LA SÉANCE.....1

ORGANISATION DES TRAVAUX.....1

Examen de l'arriéré.....1

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. Stéphane Hazée – M. Germain Mugemangango.

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.....3

Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. Vincent Crampont – M. Stéphane Hazée.

Rapport d'audit de la Cour des comptes relatif au tram de Liège – Exécution par partenariat public-privé d'une mission déléguée de la Région wallonne à l'Opérateur de transport de Wallonie – Auditions.....3

Rapport d'audit de la Cour des comptes relatif au respect de la vitesse autorisée sur les routes wallonnes – Auditions.....4

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont.

AUDITIONS.....4

Pétition pour la reconstruction du pont Belle-Vue (N554) à Bernissart.....4

Audition de Mmes de Duve, Locoche et Accaputo, Primo-signataire et Représentantes des pétitionnaires.....4

Intervenants : M. le Président – Mme Caroline de Duve, Primo-signataire de la pétition – Mme Véronique Locoche, Représentante des pétitionnaires – Mme Sophie Fafchamps – Mme Ornella Accaputo, Représentante des pétitionnaires.

Échange de vues.....8

Intervenants : Mme la Présidente – Mme Bénédicte Linard – M. Bruno Lefèbvre – M. Germain Mugemangango.

REPRISE DE LA SÉANCE.....10

AUDITIONS (SUITE).....10

Pétition pour la reconstruction du pont Belle-Vue (N554) à Bernissart.....10

Échange de vues (Suite).....10

Intervenants : Mme la Présidente – M. Bruno Lefèbvre – M. François Desquesnes, Ministre – M. Germain Mugemangango – M. Vincent Palermo – M. Jean-Paul Bastin – Mme Caroline de Duve, Primo-signataire de la pétition – Mme Véronique Locoche, Représentante des pétitionnaires – Mme Ornella Accaputo, Représentante des pétitionnaires – M. le Président – Mme Bénédicte Linard.

PROJETS ET PROPOSITIONS.....18

Proposition de décret insérant un Titre V/1 relatif aux zones de protection contre les inondations dans le Code du développement territorial, déposée par Mme Dejardin, M. Devin, Mme Özen, MM. Lefèbvre, Crampont et Mme Morreale (Doc. 611 (2025-2026) N° 1 et 2).....18

Désignation d'un rapporteur.....19

Intervenants : M. le Président – M. Grégory Chintinne.

Exposé de Mme Dejardin, coauteure de la proposition de décret....19

Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin.

Discussion générale....21

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

REPRISE DE LA SÉANCE....25

PROJETS ET PROPOSITIONS (SUITE)....26

Proposition de décret insérant un Titre V/1 relatif aux zones de protection contre les inondations dans le Code du développement territorial, déposée par Mme Dejardin, M. Devin, Mme Özen, MM. Lefèbvre, Crampont et Mme Morreale (Doc. 611 (2025-2026) N° 1 et 2)....26

Discussion générale (Suite)....26

Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin.

Examen et vote des articles....26

Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin.

Confiance au président et au rapporteur....26

Proposition de décret insérant un article 45/1 dans le décret du 16 novembre 2023 « Neutralité carbone » en vue de mettre en place un mécanisme de leasing social pour les véhicules électriques, déposée par Mme Lambelin, M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Roberty et M. Witsel (Doc. 612 (2025-2026) N° 1 et 2)....26

Désignation d'un rapporteur....26

Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps.

Exposé de Mme Lambelin, coauteure de la proposition de décret....26

Intervenants : M. le Président – Mme Anne Lambelin.

Discussion générale....28

Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – M. Stéphane Hazée – M. Germain Mugemangango – M. Arnaud Dewez – Mme Anne Lambelin.

REPRISE DE LA SÉANCE....33

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES....33

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les campagnes de sécurité routière à destination des entreprises agricoles » 33

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les disparités régionales en matière de contrôle technique »....34

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la place et le rôle de la Wallonie dans les États généraux de la sécurité routière »....35

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

Interpellation de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le cynisme politique entourant l'adoption de la nouvelle grille tarifaire du réseau LeTEC » ;

Interpellation de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la hausse des tarifs du réseau LeTEC » ;

Interpellation de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la hausse insensée des tarifs du réseau LeTEC » ;

Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme tarifaire du réseau LeTEC comme levier d'un meilleur service public » ;

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nouvelle grille tarifaire du réseau LeTEC » ;

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 fin de la quasi-gratuité dans la politique tarifaire de LeTEC »..... 37

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Germain Mugemangango – M. Stéphane Hazée – M. Arnaud Dewez – Mme Sophie Fafchamps – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'inertie dans le dossier de modernisation des gares d'Arlon, de Marloie et de Marbehan »..... 48

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adaptation du transport scolaire aux situations familiales exceptionnelles » 49

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

Question orale de Mme Bénédicte Linard à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le passage cyclopiéton de l'écluse de Kain »..... 51

Intervenants : M. le Président – Mme Bénédicte Linard – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le périmètre de la future vignette routière en Wallonie »..... 52

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

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les chèques-repas et les frais de déplacement des conducteurs employés par les opérateurs privés » ;

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conditions sociales des conducteurs des opérateurs privés du réseau LeTEC »..... 53

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

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurité et l'éclairage de la ligne 38 du réseau autonome des voies lentes (RAVeL) »..... 55

Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – 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 « les récentes dégradations commises sur le mobilier et les infrastructures du réseau LeTEC »..... 56

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en œuvre effective de la Stratégie de lutte contre la pauvreté dans les compétences de M. le Ministre »..... 57

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – 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 conséquences de la suppression de certaines gares peu fréquentées » 58

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 « l'avenir des centrales locales de mobilité (CLM) »..... 60

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la réforme des allocations de chômage sur les CPAS des grandes villes » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soutien aux CPAS annoncé par la Wallonie pour faire face à la réforme des exclusions du chômage »..... 61

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) sur le projet de réforme des plans de cohésion sociale (PCS) »..... 63

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

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'appel à candidatures « Les trucs qui marchent dans nos communes » » 64

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 « la composition de l'enveloppe des moyens affectés aux aides à la promotion de l'emploi (APE) désormais intégrés aux nouvelles dotations complémentaires au Fonds des communes »..... 65

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

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les liens persistants d'un administrateur du Logis tournaisien avec le promoteur Deback »..... 67

Intervenants : M. le Président – Mme Dorothée De Rodder – 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 dossier de la Boucle du Hainaut »..... 68

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 « l'état de réalisation du projet Seine-Escaut »..... 69

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la trajectoire budgétaire du futur plan Infrastructures »..... 70

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 « l'état de réalisation et l'impact socioéconomique du Plan d'investissement dans les voies hydrauliques (PIVH) »....72

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

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les réflecteurs optiques antigibier sur le réseau routier wallon »....74

Intervenants : M. le Président – M. Grégory Chintinne – 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 « la fin des travaux de l'échangeur en diamant à Corbais »....75

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

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards de paiement de la Région auprès des prestataires du service hivernal » ;

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'incapacité du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) à payer ses factures et le cas du paiement du service d'hiver dans l'arrondissement de Dinant-Philippeville » ;

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 retard de paiement des prestataires en charge du service d'épandage et de déneigement »....76

Intervenants : M. le Président – M. Grégory Chintinne – M. Eddy Fontaine – M. Jean-Paul Bastin – M. François Desquesnes, Ministre.

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)....79

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites....79

Interpellations et questions orales retirées....79

LISTE DES INTERVENANTS....80

ABRÉVIATIONS COURANTES....81

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

Présidence de M. Maxime Daye, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 6 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Demain, une proposition de décret sur les tarifs du TEC sera prise en considération. Dès lors, nous ferons la demande à la Conférence des présidents pour qu'elle soit inscrite à la réunion de la Commission du 3 novembre.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Nous avons déposé une proposition de décret portant le même objet que celle évoquée par M. Crampont qui sera – je l'espère – prise en considération demain. Sous cette réserve, nous demanderons en Conférence des présidents son inscription à la prochaine réunion de la Commission. Avec la même courtoisie, je l'évoque en préavisant l'ensemble des groupes.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Nous avons déposé une proposition de résolution portant sur la question des tarifs du TEC. Sous réserve du chemin qu'elle prendra dans les services et de sa prise en considération, ce serait bien de pouvoir lancer la discussion avec les deux autres textes qui viennent d'être évoqués.

M. le Président. – C'est noté.

Comme vous le savez, le 29 septembre dernier, nous avions convenu de procéder aujourd'hui au retrait éventuel de documents figurant à l'arriéré de notre Commission.

Les groupes pouvaient communiquer pour vendredi dernier à M. le Secrétaire l'ensemble des documents qu'ils souhaitaient voir maintenus à l'arriéré. Nous avons reçu des réponses de quatre groupes. M. le Secrétaire, que je félicite et remercie, a donc compilé toutes les demandes.

De manière très scolaire, je vais vous lire l'ensemble des rapports retenus à l'arriéré :

- le deuxième rapport triennal de la Cour des comptes portant sur l'analyse financière des comptes 2020 à 2022 des intercommunales relevant de la tutelle de la Région wallonne ;
- le rapport de l'Association des provinces wallonnes (APW) relatif à l'étude « La supracommunalité renforcée comme réponse aux défis des communes ? » ;
- le rapport relatif aux élections locales du 13 octobre 2024 ;
- les rapports de la Cour des comptes relatifs à la certification et au contrôle du compte général 2025 du Centre régional d'aide aux communes (CRAC) ;
- l'avenant au contrat de service public entre la Wallonie et l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) 2024-2028 ;
- le rapport d'activités de la Commission régionale d'avis pour l'exploitation des carrières (CRAEC) pour l'année 2025 ;
- le rapport d'évaluation du Plan de cohésion sociale pour la période 2020-2025 ;
- le rapport d'information du Sénat relatif au développement de réseaux express de covoiturage transrégionaux et transfrontaliers ;
- le rapport d'audit de la Cour des comptes relatif au tram de Liège – Exécution par partenariat public-privé d'une mission déléguée de la Région wallonne à l'Opérateur de transport de Wallonie ;
- le rapport d'activités du pôle Aménagement du territoire du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) pour l'année 2025 ;
- le rapport d'audit de la Cour des comptes relatif au respect de la vitesse autorisée sur les routes wallonnes.

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Afin de bien comprendre, j'imagine qu'il s'agit simplement de l'addition des différentes demandes.

M. le Président. – Tout à fait. C'est permis par le très beau travail du secrétariat de la Commission, que je tiens encore à remercier.

Au niveau des avis, sont maintenus à la suite de l'ensemble des demandes des groupes :

- l'avis de la Fédération des CPAS sur la note d'orientation du ministre des Pouvoirs locaux « Vers un service public local modernisé et intégré » ;
- l'avis A.1647 du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur la participation des services, organisations et structures relevant des compétences ou de la tutelle de la Région wallonne aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme ;
- l'avis AT.25.165.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant le Code du développement territorial – partie réglementaire en ce qui concerne la mise en œuvre des phases pilotes du programme de dématérialisation des permis et des certificats d'urbanisme ;
- l'avis d'initiative A.1648 du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) concernant la note d'orientation « Vers un service public local intégré et modernisé » ;
- l'avis AT.26.73.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant le Code du développement territorial, partie réglementaire, en ce qui concerne l'exécution des habilitations du Gouvernement fixées par l'article D.IV.25 ;
- l'avis AT.26.74.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant le Code du développement territorial, partie réglementaire, modifiant les règles encadrant la subvention relative à la Conférence permanente du développement territorial fixée par l'article R.I.12-8 du Code du développement territorial ;
- l'avis A.1673 du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) concernant la révision de plan de secteur en vue de l'inscription d'un périmètre de réservation en vue de la réalisation d'une nouvelle liaison électrique de 380 kV et d'une capacité de transport de 6 GW entre les postes d'Avelgem et de Courcelles ;
- l'avis Energie.26.06.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) concernant la révision de plan de secteur en vue de l'inscription d'un périmètre de réservation en vue de la réalisation d'une nouvelle liaison électrique de 380 kV et d'une capacité de transport de 6 GW entre les postes d'Avelgem et de Courcelles ;
- l'avis d'initiative MOB.26.02.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur la révision annoncée du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité, notamment sur la réorganisation de la concertation avec les parties prenantes locales.

Y a-t-il des remarques sur ces rapports et avis maintenus dans notre arriéré ?

Non.

Je remercie à nouveau le secrétariat de la Commission pour cette compilation.

En conclusion, la Commission décide de retirer de son arriéré :

- *le rapport d'exécution du contrat de service public 2019-2023 et le bilan social de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) pour l'année 2023 ;*
- *le rapport d'activités de la Commission régionale d'avis pour l'exploitation des carrières (CRAEC) pour l'année 2024 ;*
- *le rapport d'activités du pôle Aménagement du territoire du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) pour l'année 2024 ;*
- *l'avis MOB.24.05.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon portant exécution du décret du 10 avril 2024 relatif à l'agrément de partenaires et au subventionnement d'actions en matière de mobilité durable, de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière ;*
- *l'avis MOB.24.06.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux contrôles effectués sur la route et aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises pour toutes les catégories de transport par route concernant la législation sociale dans le domaine du transport par route, modifiant l'AR du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route et modifiant l'AGW du 13 avril 2023 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger ;*
- *l'avis MOB.24.07.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon organisant le droit de tirage des pouvoirs*

locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable ;

- *l'avis AT.24.148.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur l'avant-projet d'arrêté modifiant le Code wallon du développement territorial – partie réglementaire et abrogeant diverses dispositions en la matière ;*
- *l'avis MOB.25.01.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté royal du 22 mai 2014 relatif au transport de marchandises par route et modifiant l'arrêté royal du 22 mai 2014 relatif au transport de voyageurs par route ;*
- *l'avis AT.25.69.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant le Code du développement territorial – partie réglementaire en ce qui concerne les formulaires de demandes de permis d'urbanisme, d'urbanisation et de certificats d'urbanisme n° 2 ;*
- *l'avis MOB.25.02.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 septembre 2022 relatif à l'accompagnement des véhicules exceptionnels ;*
- *l'avis AT.25.117.AV du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'AGW du 13 juillet 2023 portant sur l'accompagnement et le soutien financier apportés aux opérations de développement urbain.*

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. – Lors de la précédente réunion de notre Commission, au cours de la discussion générale sur ce texte, nous avions convenu de revenir ce jour sur l'organisation des travaux.

La parole est à Mme Fafchamps.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Étant donné que nous avions prévu de rentrer des propositions, nous ne sommes pas contre sur le principe. Nous pouvons même nous y rallier et proposer que, d'ici la prochaine réunion de la Commission, il y ait des propositions des groupes parlementaires. Le ministre a lui-même indiqué qu'un groupe de travail avait été mis en place par le Gouvernement et qu'il devait atterrir pour la fin d'année.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Acte-t-on qu'il n'y aura pas de réunion conjointe ?

M. le Président. – Cela n'a pas été abordé en Conférence des présidents. Pour l'instant, cela reste dans notre Commission, sauf avis contraire.

Concernant l'agenda, je me permets de vous signaler que tous les *slots* disponibles jusqu'à la fin de l'année sont remplis. Mieux vaut peut-être trouver une date en 2027.

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

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je souhaite confirmer votre proposition. Personne n'a rouvert la discussion d'un transfert de l'enjeu vers une réunion conjointe, même si chacun peut reconnaître la légitimité de relier d'autres compétences à cet enjeu. Je veux remercier Mme Fafchamps pour sa proposition et je suis heureux que les 15 jours de maturation aient ouvert un chemin pour avancer sur ce dossier.

M. le Président. – On acte le principe des auditions, mais on ne sait pas encore quand. Le secrétariat de la Commission va envoyer un courriel à l'ensemble des secrétaires politiques pour déterminer la position de chacun.

En conclusion, à l'unanimité des membres, la Commission décide de procéder à des auditions.

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

M. le Président. – Nous avions pris position pour organiser l'audition de la Cour des comptes. Le secrétariat de la Commission a pu contacter celle-ci. La date de cette audition est fixée au mardi 3 novembre à 14 heures. N'hésitez pas à le noter dans votre agenda.

En conclusion, à l'unanimité des membres, la Commission décide de procéder le mardi 3 novembre 2026 à l'audition d'un représentant habilité de la Cour des comptes.

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

M. le Président. – Notre Commission avait décidé à l'unanimité de procéder à l'audition d'un représentant habilité de la Cour des comptes sur ce rapport. La date est fixée, d'un commun accord avec la Cour des comptes, au mardi 15 décembre à 14 heures.

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Ne devrait-on pas travailler sur le budget à cette date ?

M. le Président. – Il me revient que, à la suite de l'information qui a été donnée hier, le budget serait abordé le mardi 1er décembre 2026.

En conclusion, à l'unanimité des membres, la Commission décide de procéder le mardi 15 décembre 2026 à l'audition d'un représentant habilité de la Cour des comptes.

AUDITIONS

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les auditions sur la pétition pour la reconstruction du pont Belle-Vue (N554) à Bernissart.

MM. J.-P. Bastin et Lefèbvre ont déjà été désignés en qualité de rapporteurs.

Pour mémoire, cette pétition a recueilli 1 602 signatures, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées par le Registre national. La pétition a donc atteint le seuil visé à l'article 127.6 du règlement du Parlement qui ouvre le droit d'être entendu.

Audition de Mmes de Duve, Locoche et Accaputo, Primo-signataire et Représentantes des pétitionnaires

M. le Président. – La parole est à Mme de Duve.

Mme Caroline de Duve, Primo-signataire de la pétition. – Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, nous sommes ici pour représenter la Commune de Bernissart en vue de la reconstruction du pont Belle-Vue sur la nationale 554.

Les représentantes des pétitionnaires ici présentes sont Ornella Accaputo, qui est docteure en médecine et dermatologue ainsi qu'entrepreneuse à Ville-Pommerœul ; Véronique Locoche, qui est retraitée, mais active au sein de la commune et habitante de Blaton ; moi-même, Caroline de Duve, qui suis pétitionnaire, habitante de Ville-Pommerœul, représentante des riverains de Bernissart et des communes avoisinantes touchées par le souci.

Je vais faire une brève introduction de la situation, qui est logiquement un peu connue parce que cela fait près de sept ans que l'on en parle.

Pour dresser le cadre chronologique, depuis la démolition du pont Belle-Vue en 2019, le village de Ville-Pommerœul est coupé en deux, de même que l'ensemble de Bernissart. La reconstruction a été annoncée à plusieurs reprises, notamment déjà en 2019, mais le covid est arrivé et d'autres soucis liés à cela ont fait que la reconstruction du pont n'a été jugée imminente qu'en octobre 2025. Enfin, au conseil communal de décembre, le couperet d'un abandon est tombé et, le 6 janvier 2026, le ministre François Desquesnes a confirmé l'abandon de la reconstruction d'un pont à 7,5 millions d'euros.

À partir de ce moment, nous nous sommes mobilisés, car nous avons toujours espéré la reconstruction de ce pont. Nous avons lancé une pétition citoyenne, ainsi qu'une pétition parlementaire, pour laquelle je suis présente ici.

On obtient rapidement plus de 1 000 signatures et 1 600 signatures à la fin, un petit peu plus. Je dois avouer que cela a été très dur d'avoir les signatures, parce que les gens ont peur de donner leur registre national pour une pétition parlementaire.

Nous ne demandons pas un pont à 7,5 millions d'euros, mais nous demandons un ouvrage, vu les 1 600 signatures. Les habitants de Ville-Pommerœul représentent à peine 800 personnes, de zéro à 77 ans.

Le débat aujourd'hui n'est plus de savoir s'il faut un ouvrage, mais quel ouvrage on va reconstruire. Le pont en voie unique est notre demande. Aucun chiffrage n'a vraiment été fait, mais je fais un chiffrage approximatif en fonction des 7,5 millions d'euros qui sont qui ont été évoqués en 2025 et du million d'euros évoqué lors de différentes questions parlementaires. On en arrive plus ou moins à un pont de 3 à 4,5 millions d'euros qui pourrait être financé par différents fonds, dont je vais parler plus tard.

Les ponts à voie unique sont courants en Wallonie sur les canaux wallons. Par contre, il y a un certain cadre juridique sur lequel je tiens à insister, c'est l'article 135, paragraphe 2 de la nouvelle loi communale qui impose à la commune une obligation de sécurité sur toutes les voiries et son territoire, voiries régionales comprises. Or, ce pont qui s'arrête à quelques mètres du canal engage une responsabilité avec des recours possibles vers le gestionnaire régional.

De plus, avec la vision FAST 2030 et la stratégie régionale de la mobilité, les détours de plus ou moins 8 à 20 kilomètres qu'entraîne l'absence de ce pont et les

objectifs de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % en Wallonie sont à l'encontre de la non-reconstruction de ce pont.

En ce qui concerne le financement, l'enveloppe annuelle consacrée par la Wallonie aux ouvrages d'art du réseau routier non structurant est pour l'instant de 17,66 millions d'euros. Le plan de rénovation des ouvrages de la législature s'élève à 424 millions d'euros. Un pont à une voie représenterait moins d'un quart de la première enveloppe étalée sur trois ans de chantier.

Le programme Interreg France, Wallonie, Vlaanderen de 2021 à 2027 couvre Bernissart, Condé-sur-l'Escaut, s'inscrit dans une mobilité transfrontalière parmi ses priorités et cofinance ce genre de projets à hauteur de 60 % via différents fonds FEDER qui correspondent à ce périmètre.

Après le cofinancement, la quote-part wallonne nette d'un pont à voie unique se situerait entre 1,5 et 2,5 millions d'euros. Ce chiffre est de nouveau approximatif, parce que nous n'avons pas d'étude pour l'instant. Il y a plus ou moins 1 million d'euros en moins pour une passerelle qui ne serait que temporaire et qui ne correspond pas aux besoins. La différence est minime.

Concernant la demande et le constat sur le terrain, les communes de Bernissart et de Beloeil sont particulièrement touchées par des détours pouvant aller jusqu'à 40 kilomètres. Je vais passer quelques plans de la région, mais c'est très difficile à expliquer à des personnes qui ne connaissent pas bien la région. Les détours allant jusqu'à 40 kilomètres sont en complète contradiction avec FAST 2030 que j'ai évoqué plus haut.

Actuellement, nous constatons un impact majeur sur la sécurité et les services, un allongement considérable des trajets, surtout pour les services de secours, de soins à domicile et des interventions d'urgence. En médecine, une minute sauve une vie. Mme Accaputo vous en parlera un peu plus tard. Il y a une accessibilité réduite des transports publics et privés. Certains bus ont été complètement coupés et les écoles qui étaient situées à deux kilomètres ne reçoivent plus un bus, parce qu'il faut maintenant faire huit kilomètres pour aller jusqu'à l'école du village.

Notons aussi une complexité accrue pour les forces de police et les services communaux. Nous constatons également un impact direct sur les citoyens, une augmentation des temps de parcours qui diminue le pouvoir d'achat de 100 à 200 euros par mois par habitant, soit une perte cumulée de 600 000 euros par an pour le village. Attention que quand j'ai fait ces calculs, on était en septembre et l'on n'était pas encore à 2 euros voire 2,50 euros du litre. Il y a aussi des difficultés dans les trajets professionnels, scolaires et familiaux, une entrave aux mobilités douces et aux déplacements locaux.

Nous constatons aussi une baisse flagrante de la fréquentation des commerces de proximité, une perte d'attractivité pour les entreprises et les indépendants et de nombreuses fermetures, entre autres dans les villages de Ville-Pommerœul et de Pommerœul, qui sont particulièrement touchées. Il y a également un isolement de certains quartiers – je vais vous montrer en images l'isolement que représente l'absence de pont pour certains habitants du côté du bois – et une diminution du prix de l'immobilier, parce qu'à partir du moment où il faut faire des détours, les gens hésitent à acheter. Nous constatons encore un impact écologique important, de l'ordre de 365 tonnes de CO_2 en raison des détours imposés, une coupure avec le village et les communes avoisinantes et un risque d'isolement total des habitants de la partie bois.

C'est très difficile à expliquer, mais vous avez ici les villages de Harchies, de Ville-Pommerœul et de Pommerœul qui sont photographiés sur Google Maps. Le pont qui existait est dessiné en rouge. Actuellement, le seul chemin possible est celui d'un médecin qui habite de l'autre côté du pont et qui doit traverser le bois pour aller jusqu'au train à Ville-Pommerœul. Il y a plus ou moins sept minutes de détour. Vous avez ici tous les détours qui sont imposés. Du côté de Hautrage, il n'y a pas de déviation et il n'y a pas de sens interdit. Par contre, quand on passe du côté de Harchies, on se retrouve vers le pont blanc – qui est pour l'instant en travaux, soit dit en passant – et l'on doit passer tout le village de Pommerœul pour remonter sur Ville-Pommerœul. Cela peut mener à 20 kilomètres de détour, juste pour un aller. Ici, c'est un peu plus simple parce que j'ai enregistré une adresse et pour arriver par les deux côtés, vous avez un détour de plus ou moins huit kilomètres en fonction de la position où l'on est, là où il y a l'absence de pont. Là où il y a la nationale 50, il y avait le pont. Vous allez par Hautrage et vous revenez sur Ville-Pommerœul ou vous devez carrément prendre l'autoroute du côté de Harchies, faire deux sorties pour arriver à Ville-Pommerœul. C'est quand même absurde. C'est ce que la directrice de l'école de Ville-Pommerœul doit faire.

Un problème m'a été rapporté par les habitants du côté bois, du côté pont. Le pont de l'autoroute est dans un sacré état. Le pont de l'autoroute est au milieu. Vers le haut, on arrive sur la nationale 50 ; vers le bas, on arrive au pont qui n'existe plus. Il y a là les 40 habitations dont parlait le ministre qui risquent d'être complètement isolées. Regardez les joints du pont de l'autoroute, ils sont dans un sale état. Je sais que la Région est venue faire des mesurages, mais je ne sais pas où cela en est. Le risque, c'est que 20 habitations soient complètement isolées parce que les deux rues sur le côté sont des culs-de-sac.

J’insiste à nouveau : nous demandons au minimum la reconstruction d’un pont accessible à tous. J’ai indiqué un pont pour les véhicules de moins de trois tonnes parce que c’était une demande des habitants. Cependant, en étudiant plus précisément la situation, c’est plutôt trois tonnes et demie.

Il s’agirait d’un pont avec une voie carrossable prioritaire et une piste cyclable, comme on en voit beaucoup en Région flamande, c’est-à-dire une voie cyclopiétonne carrossable avec une signalisation indiquant des priorités allant dans un sens ou dans l’autre ainsi qu’un rétrécissement qui éviterait à toutes les voitures de plus de trois tonnes et demie ainsi que les camions de passer. En effet, ces derniers ont encore tendance à se perdre dans le village à l’heure actuelle.

Concernant les aides financières à la reconstruction, des subsides ont déjà été évoqués. Après en avoir discuté, nous pensons que le village va reprendre vie, entraînant une augmentation des impôts des riverains qui pourraient financer la reconstruction. Nous avons également pensé à une possible reprise de la route nationale par la commune à partir de la nationale 50 jusqu’à la rue d’Hautrage, qui est, en fait, la rue de l’école qui a été fléchée en bleu sur mes images précédentes. Sur cette rue, installer un radar tronçon et des caméras ANPR pourrait entraîner une rentabilisation avec les amendes perçues sur les véhicules de plus de trois tonnes et demie, à l’exception des véhicules de secours et des amendes perçues sur les vitesses excédant 30 kilomètres par heure dans la mesure où ces zones carrossables et piétonnes sont limitées à 30 kilomètres par heure et qu’ensuite on aboutit devant l’école qui est en zone 30 également.

Pour l’instant, il nous reste peu de ce pont, mais la structure de base est toujours présente. À mon avis, cela pourrait diminuer le coût de reconstruction également, puisque les fondations sont existantes.

En conclusion, 1 600 signatures, c’est proportionnellement le double des habitants totaux du village de Ville-Pommerœul. C’est donc bien plus que les 40 personnes qui habitent la chaussée et qui sont directement concernées. Nous espérons être entendus. Nous avons déjà attendu six à sept ans. En conséquence, nous pouvons bien encore attendre de prochains subsides de 2028. Cependant, attention ! Lorsque des vies sont en jeu, peut-on vraiment attendre ?

J’invite Mme Locoche à présenter le problème de la population vieillissante de Ville-Pommerœul et des personnes PMR.

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

Mme Véronique Locoche, Représentante des pétitionnaires. – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les Députés, c’est avec beaucoup de gravité, mais aussi avec la force de la responsabilité qui m’anime que je prends la parole devant vous aujourd’hui.

Je viens porter la voix, le cri d’alarme et la profonde détresse des habitants de Ville-Pommerœul de l’entité de Bernissart. La fermeture prolongée et la menace de démolition du pont local ont plongé le village dans une situation d’isolement indéniable.

Derrière cette infrastructure en béton, il y a des réalités humaines dramatiques que nous ne pouvons ignorer. Aujourd’hui, je me fais la porte-parole des séniors, des personnes à mobilité réduite et des familles qui subissent de plein fouet cette rupture de liaison.

Pour nos aînés et les personnes les plus fragiles, ce pont était le seul lien direct vers les services de proximité, les commerces et le tissu social. Sa fermeture impose un détour d’au moins huit kilomètres. Pour un sénior qui ne conduit pas, pour une personne en voiturette ou se déplaçant difficilement, un tel détour transforme drastiquement une simple course ou une visite médicale. Pour ceux qui ont besoin d’une aide-ménagère ou d’un infirmier matin et soir, c’est un parcours de combattant insupportable. On assiste, impuissants, à un isolement forcé de nos aînés au sein de leur habitation et de leur propre rue.

Plus grave encore, cette coupure routière menace directement la sécurité sanitaire du village. En cas d’urgence, les pompiers, le SAMU, les médecins urgentistes doivent, eux, composer avec ce détour. Quand un sénior est victime d’un malaise ou d’une détresse respiratoire, chaque minute compte. Allonger le trajet des secours de 10 à 15 minutes à cause d’une infrastructure défaillante est un risque vital majeur que la Région ne peut faire porter à ses citoyens.

Le quotidien des familles est aussi bouleversé. Le chemin des écoles est devenu un casse-tête logistique et sécuritaire. Les bus scolaires sont contraints à des déviations interminables, allongeant la journée de nos enfants, tandis que les parents doivent réorganiser toute leur vie quotidienne autour de ces trajets allongés.

Je tenais à vous rappeler que, il y a plusieurs années, il existait à Blaton un pont du nom de la Bûche. Ce pont devait subir des réparations. Après une pétition comme celle-ci, une lutte acharnée et de nombreux échanges écrits avec le ministre en charge à l’époque qui en voulait la démolition, il avait été décidé de revoir la position. Malheureusement, sous la législature suivante, le nouveau ministre a finalement tranché pour sa démolition, sous prétexte d’un manque d’argent. Pourtant très utile à la population, sa disparition force aujourd’hui les citoyens à parcourir de nombreux kilomètres supplémentaires pour relier les autres entités de notre commune.

Si l’objectif est d’isoler nos villages et de pousser les habitants à dépenser plus de temps et d’argent dans leurs déplacements, nous sommes sur la bonne route.

C’est sur ce constat amer que je vous invite à réfléchir à l’avenir de notre mobilité.

Les habitants concernés et les villageois en général subissent une perte de qualité flagrante, à force de rallonger tous leurs trajets quotidiens. La démolition pure et simple de ce pont, sans solution de remplacement immédiate, est une perspective que les forces vives locales et les citoyens ne peuvent accepter.

Si la reconstitution d’un pont routier complet demande du temps et des budgets conséquents, l’installation d’une passerelle cyclopiétonne et voitures de petit tonnage devrait être envisagée pour désisoler le quartier et sécuriser le chemin des écoliers.

J’ai des questions. Quel est le diagnostic technique exact de la Région wallonne concernant l’état de ce pont ? Sa démolition est-elle définitivement actée ? Le Gouvernement wallon a-t-il mesuré l’impact de cette fermeture sur le temps de réponse des services de secours, zone de secours et sur les lignes de bus TEC ?

Quelles solutions à court et moyen terme proposez-vous pour soulager les villageois ? L’installation d’une passerelle pour les piétons, PMR, cyclistes, véhicules de petit tonnage est-elle à l’étude ? Un budget est-il prévu dans le cadre du plan Infrastructures de la Région pour la reconstitution d’un ouvrage d’art à cet endroit afin de rétablir une liaison normale ?

Je vous remercie tous et toutes pour votre écoute.

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

Mme la Présidente. – M. le Président ayant dû partir dans une autre commission, je le remplace dans l’intervalle.

La parole est à Mme Accaputo.

Mme Ornella Accaputo, Représentante des pétitionnaires. – Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les Députés, vous venez d’entendre très concrètement les conséquences que la disparition de ce pont entraîne pour les habitants, les personnes âgées, les familles, les déplacements scolaires, les soins ou encore les services de secours. Je ne vais pas répéter ces difficultés. Je voudrais plutôt apporter un autre regard, celui d’un médecin installé à Ville-Pommerœul, mais aussi celui de quelqu’un qui y a investi et qui observe quotidiennement les déplacements de personnes venant de tout le bassin environnant.

Je m’appelle Ornella Accaputo, je suis dermatologue et j’ai créé un centre médical à Ville-Pommerœul destiné à accueillir plusieurs professionnels de santé. Mon expérience quotidienne m’entraîne d’abord à nuancer une idée avancée pour justifier l’abandon du projet, celle selon laquelle ce pont concernerait finalement peu de personnes. Sa fonction dépasse largement les seuls habitants de Ville-Pommerœul. Je le constate tous les jours avec mes patients. Beaucoup viennent de Belœil, de Stambruges, de Quevaucamps, d’Ath et des communes environnantes. Depuis la disparition de ce pont, certains ont véritablement du mal à trouver leur chemin. Ils nous téléphonent, se perdent, arrivent en retard ou découvrent un détour qu’ils ne comprennent pas. Cela montre que ce pont n’était pas seulement une liaison entre deux parties de Ville-Pommerœul. Il constituait également un maillon du réseau local permettant de rejoindre Ville-Pommerœul depuis tout un bassin de population environnant.

Dès lors, lorsqu’on affirme qu’un nombre limité de personnes seraient concernées, une question me paraît importante : sur quelles données cette estimation repose-t-elle ? Existe-t-il des comptages de trafic réalisés sur cet axe avant la fermeture de ce pont en 2019 ? Si ces données existent, il nous semblerait particulièrement utile de pouvoir les examiner.

Après plus de sept années de fermeture, les habitudes de déplacement se sont nécessairement modifiées. Les habitants ont trouvé d’autres routes. Certains usagers ont changé leurs habitudes. Des commerces ont perdu une partie de leur clientèle de passage. Des flux qui existaient auparavant ont été détournés ailleurs. Les flux observés aujourd’hui ne peuvent pas à eux seuls mesurer l’utilité qu’avait cette liaison lorsqu’elle existait avant 2019.

En tant que médecin, je tiens aussi à appuyer tout particulièrement un point qui vient d’être évoqué : cette coupure impose également un détour aux services de secours. Dans une urgence vitale, Mesdames et Messieurs, chaque minute compte. Tout allongement du trajet peut avoir des conséquences majeures pour un patient. Cet enjeu qui relève de la sécurité et de la santé publique doit donc être pleinement intégré à l’évaluation de cette liaison.

Encore en novembre 2025, la reconstruction du pont était officiellement annoncée. L’étude technique était terminée, les offres avaient été ouvertes et les travaux étaient annoncés pour le printemps 2026. Les habitants ont donc vécu toutes ces années en considérant cette coupure comme temporaire. Lorsque j’ai développé mon centre médical à Ville-Pommerœul, la construction était toujours annoncée. Aujourd’hui, les cabinets existent ; ils sont aménagés et prêts à accueillir de nouveaux professionnels. L’objectif est précisément de développer une offre de soins de proximité. L’accessibilité du territoire joue un rôle dans son attractivité, tant pour les patients que pour les professionnels que nous cherchons à y faire venir. Je ne présente pas mon centre médical comme la raison de construire ce pont. Je le présente comme un exemple très concret de ce que signifie l’attractivité d’un territoire.

Enfin, nous entendons parfaitement la contrainte budgétaire, Monsieur le Ministre. Dans les conditions actuelles, on ne peut pas mettre des écoutilles et faire comme si elle n'existait pas. Si le projet initial paraît aujourd'hui complètement disproportionné, nous ne demandons pas nécessairement de reproduire exactement ce projet.

C'est précisément pour cela que l'ouverture laissée par M. le Ministre-Président nous paraît intéressante : l'étude d'un ouvrage routier plus limité à vocation locale. C'est probablement là que l'on peut trouver une solution raisonnable : un ouvrage à gabarit réduit, éventuellement à une seule voie, avec circulation alternée, permettant les déplacements locaux et les véhicules légers, tout en évitant d'attirer un trafic lourd et potentiellement dangereux, y compris pour les écoles. Nous ne souhaitons pas avoir un trafic lourd, Monsieur le Président, mais une voie de passage.

Il faut naturellement en déterminer la faisabilité et le coût réel, mais il faut aussi comparer les solutions dans leur ensemble, car l'absence de ce pont a, elle aussi, un coût : kilomètres supplémentaires, carburant, temps perdu et impact sur les activités économiques, les soins et l'attractivité du territoire.

Nous ne demandons donc pas aujourd'hui que l'on choisisse aveuglément une solution. Nous demandons que :

- toutes les données soient mises sur la table ;
- les comptages de trafic avant 2019 soient recherchés et communiqués s'ils existent ;
- les résultats de l'étude concernant un ouvrage routier local soient présentés avec un coût et un calendrier ;
- que, sur cette base, la possibilité de réinscrire budgétairement une liaison routière locale soit réellement réexaminée.

Mesdames et Messieurs les Députés, vous venez d'entendre les conséquences humaines de cette coupure. J'ajoute que ce problème dépasse les seules personnes qui habitent immédiatement de part et d'autre du pont. Il concerne l'accessibilité et l'avenir d'un territoire beaucoup plus large. Nous ne demandons pas un ouvrage prestigieux. Nous demandons une infrastructure utile, proportionnée et adaptée aux besoins réels. Ce n'est pas un pont que nous demandons de reconstruire pour le passé ; c'est un lien que nous vous demandons de rétablir pour l'avenir de Ville-Pommerœul et de son bassin de vie.

Mme la Présidente. – Je vous remercie toutes les trois.

Échange de vues

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

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Tout d'abord, je vous remercie d'avoir osé venir jusqu'ici présenter les tenants et aboutissants de la pétition, mais surtout les demandes qui existent sur le terrain, car ce n'est pas un exercice facile.

En tant qu'écologiste, je suis particulièrement touchée et interpellée par le fait que ne pas reconstruire une voie de mobilité, quelle que soit sa forme, soit un frein à énormément de choses. Hier encore, lors de la présentation du budget, on pouvait lire que rompre l'isolement des personnes âgées est quelque chose d'important pour les Gouvernements. On voit bien, par le témoignage de Mme Locoche, que reconstruire une voie d'accès est une façon de rompre l'isolement. Ce serait utile pour de nombreuses raisons – de sécurité, de mobilité et de santé – et bénéfique pour tout le monde, puisque bouger de manière active est important pour les personnes âgées, mais aussi pour les enfants et les familles. Je vous rejoins sur les aspects d'impact économique.

Ce qui me marque, c'est que la reconstruction d'une voie, même de plus petit gabarit, avec une possibilité de sécurisation et de passage cyclopiéton sécurisé, serait possible. La bonne nouvelle, c'est que le ministre Desquesnes a annoncé hier un plan Ponts à hauteur de 504 millions d'euros dans le budget. Monsieur le Ministre, je vous tends la perche. Vous avez annoncé hier un budget total de 3,5 milliards d'euros sur sept ans, comprenant 504 millions d'euros alloués spécifiquement aux ponts. Allez-vous entendre la demande formulée ? Je reviendrai cet après-midi avec une demande un peu similaire parce que l'écluse de Kain est aussi en questionnement par rapport à l'amélioration de la voie cyclopiétonne.

En tant que ministre de la Mobilité, vous devez avoir cet œil sur le renforcement de la mobilité douce et de tous les services de proximité par des voies peut-être différentes de ce que l'on a fait par le passé, mais qui doivent être entendues aujourd'hui.

Je n'ai pas beaucoup de questions, puisque les trois exposés ont été très clairs. J'ai mis en avant les points d'attention qui pourraient être rencontrés par une voie reconstruite, même si elle n'était pas du même gabarit. Les solutions sur la table sont des solutions raisonnables. La seule question est budgétaire ; c'est juste un choix qui doit être fait.

Les plus de 1 600 signataires de la pétition ne demandent pas la lune ; ces personnes demandent simplement une chose raisonnable dans un contexte où l'on doit privilégier toutes sortes de mobilités, particulièrement la mobilité active. Il faut les entendre. De plus, cela répond à des objectifs régionaux. Vous n'avez jamais caché l'idée qu'il fallait développer la

mobilité active. Je vois le budget, je vois la demande : n'y a-t-il pas « plus qu'à », Monsieur le Ministre ?

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – D'abord, je souhaite remercier les instigateurs de la pétition et tous ceux qui l'ont signée. Vous savez que c'est un sujet que l'on a déjà évoqué à plusieurs reprises au sein du Parlement. Je me suis également rendu sur place, notamment avec mon collègue, le député fédéral Éric Thiébaut, Hensies étant aussi intéressée par la reconstruction de ce pont.

J'aimerais refaire le point sur la situation. Les trois intervenantes ont été assez assez concrètes sur le sujet. On ne parle pas uniquement de l'accès aujourd'hui à Ville-Pommerœul ; on sacrifie une commune, Bernissart, sur fond d'économie budgétaire. Vous avez entendu Mme Locoche et le docteur Accaputo, qui ont largement évoqué les conséquences sociales, environnementales et financières de l'absence de ce pont. Nous devons intégrer ces situations dans les choix budgétaires que l'on fait en Wallonie.

Les moyens alloués à ce type d'investissement sont un choix politique, mais, au-delà, des habitants, des commerces, des écoles, des familles, depuis 2019, souffrent de cette situation particulièrement compliquée. On parle d'une moyenne de 10 kilomètres à 15 kilomètres en plus pour se rendre d'un point à un autre. Comme l'ont dit les intervenantes, de nouvelles habitudes ont été prises aussi par les riverains, par les passants qui, depuis 2019, doivent trouver des itinéraires alternatifs. On voit que cela appauvrit Ville-Pommerœul et son village.

Je voulais revenir sur les choix budgétaires qui sont aujourd'hui sur la table. D'abord, comme l'ont dit les intervenantes, on a déjà supprimé des ouvrages d'art conséquents dans cette région. Chaque fois, ils ont le sentiment que l'on coupe un lien dans leur village.

Ensuite, il y a quelques semaines, Monsieur le Ministre, vous avez déclaré que l'argent de la Wallonie participerait à la reconstruction de la Grand-Place de Leuze-en-Hainaut. Loin de moi l'idée qu'il ne faut pas investir à Leuze-en-Hainaut. Elle se situe en Wallonie picarde et elle fait partie des jolies communes de notre région. Néanmoins, rien ne justifie que la Wallonie consacre des moyens conséquents à la Grand-Place de Leuze-en-Hainaut, puisqu'elle ne fait pas partie de l'assiette du territoire wallon. La route régionale qui passe à proximité n'empiète pas sur la Grand-Place de Leuze-en-Hainaut.

Là, on va trouver des millions d'euros parce que l'on estime que c'est un peu sympa d'y investir de l'argent. Ici, on vous demande un peu d'argent – on ne parle pas des 7 millions d'euros que vos services ont évoqués, mais de 4 millions d'euros, à tout casser – pour reconstruire un lien dans un village. Vous avez encore exprimé, ce matin, à la radio, que votre nouvelle taxe routière allait rapporter 300 millions d'euros à la Wallonie. Je ne pense pas qu'il soit fou de demander que 1 % de cette nouvelle taxe routière puisse…

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Oui, mais peu importe. Ne jouez pas sur les mots, Monsieur le Ministre. Cela pourrait représenter encore 5 % de vos nouvelles rentrées, on ne mourrait pas en utilisant 5 % de ce montant pour reconstruire le pont de Ville-Pommerœul.

Des éléments extrêmement importants qui ont été évoqués par nos intervenantes.

L'accès aux secours – je l'avais déjà évoqué dans une question parlementaire la dernière fois – semble aussi justifier la reconstruction de ce pont, puisque l'on évoque des détours conséquents, voire dangereux – Mme Locoche et le docteur Accaputo l'ont d'ailleurs évoqué.

Des études ont-elles été réalisées pour s'assurer que cette absence de pont ne crée pas un risque vital pour les habitants de Ville-Pommerœul ? Existe-t-il un comptage datant d'avant 2019 ? Comme l'un des intervenants l'a souligné, les comptages d'aujourd'hui n'ont aucune base objective. En effet, c'est avant la destruction du pont que l'on doit pouvoir mesurer les conséquences de son absence.

Lorsque nous avons discuté la dernière fois sur le sujet, vous aviez évoqué qu'un ouvrage moins conséquent pourrait être reconstruit.

Monsieur le Ministre ? Je suis un peu étonné que le ministre s'en aille alors que je pose des questions.

Mme la Présidente. – Il revient.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Madame la Présidente, pourrions-nous faire une suspension de séance de quelques minutes, puisque le ministre a disparu ?

M. Germain Mugemangango (PTB). – Oui, il vaut peut-être mieux attendre.

Mme la Présidente. – Il n'était parti que pour quelques secondes. Néanmoins, si vous demandez une suspension de séance, elle est de droit.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – C'est un peu bizarre…

M. Germain Mugemangango (PTB). – Ce sont quelques secondes qu'il va rater…

Mme la Présidente. – Très bien, on peut interrompre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je suis en train de lui parler et de lui poser des questions, et il disparaît !

Mme la Présidente. – Il saura ce que vous avez dit, mais on peut suspendre quelques minutes jusqu'à son retour.

La séance est suspendue.

- *La séance est suspendue à 10 heures.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 10 heures 2 minutes.*

Mme la Présidente. – La séance est reprise.

AUDITIONS
(Suite)

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

Échange de vues
(Suite)

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, vous m'excuserez, mais j'ai demandé une suspension de séance, puisque vous avez quitté la réunion de la Commission lorsque j'étais en train de vous poser des questions.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'était un besoin urgent.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – D'habitude, quand vous avez un besoin urgent, vous demandez une suspension de séance de 10 minutes. On l'aurait faite avec grand plaisir, mais là, vous avez omis de la demander.

Cela dit, je veux reparler du comptage : je demande qu'il y ait une objectivation à partir d'un comptage qui tienne la route et qui date d'avant 2019. Lorsque je suis intervenu les dernières fois, vous aviez évoqué vous-même la possibilité d'un ouvrage plus réduit. Avez-vous creusé cette situation ? Où en sommes-nous dans cette réflexion ?

Vous l'aurez compris, Monsieur le Ministre : la demande de reconstruction d'un pont à l'identique n'est dans la tête de personne. Ce que les gens veulent aujourd'hui, c'est recréer ce lien dans le village, recréer ce pont qui permet à toute une communauté et une sous-région d'être correctement desservie.

En résumé, pourriez-vous nous rassurer sur la reconstruction du pont de Ville-Pommerœul ? Vous avez créé un budget pluriannuel de trois ans, si je ne m'abuse. J'imagine que dans les trois années qui viennent, on doit pouvoir trouver quelques millions d'euros.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Tout d'abord, je remercie les intervenantes. Vous vous demandiez si vous alliez prendre la parole avec qualité, et vous l'avez fait. C'était très clair, et les raisons de votre présence sont éclaircies. J'aimerais également vous féliciter pour votre mobilisation ainsi que tous les citoyens qui se sont mobilisés pour que vous puissiez être là. L'une d'entre vous a souligné – on le sait très bien dans cette Commission, on l'a déjà évoqué – qu'il était déjà très difficile de réunir le nombre de signatures nécessaires pour venir ici. C'est probablement en parallèle de ce débat, mais ce n'est pas la première fois qu'on l'aborde : on va devoir réfléchir à une manière de faciliter le fait d'entendre des citoyens et des citoyennes qui se mobilisent sur des questions qui leur paraissent essentielles. On sait que l'on a un problème par rapport à cela – en tout cas, mon groupe en est vraiment conscient. C'est déjà un tour de force d'être arrivées jusqu'ici. Bravo par rapport à cela.

Sur le fond, vous l'avez clairement expliqué, votre demande de reconstruction de ce pont n'est pas une lubie. Cela répond à des nécessités sociales, sociétales, de santé, environnementales. On sait très bien à quel point, quand une collectivité est isolée, cela peut avoir des conséquences négatives.

On nous rétorque toujours l'argument budgétaire – d'ailleurs, vous l'avez évoqué, Madame Accaputo – mais, dans vos exposés, on se rend compte que, parfois, des décisions qui paraissent rationnelles à court terme sur le plan budgétaire ne sont pas rationnelles à long terme ou à moyen terme. Cela veut dire que les choix qui sont faits aujourd'hui sur le plan budgétaire peuvent nous coûter cher à l'avenir. Même sur le plan économique – vous l'avez souligné, je pense, Madame de Duve –, même sur la viabilité économique de cette collectivité, sur le ressort économique et sur le sursaut que peut connaître cette collectivité, cela peut avoir des conséquences positives. Vous avez attiré l'attention sur un élément : tous les choix qui sont faits maintenant à court terme sur le plan budgétaire, sous prétexte que l'on doit faire des choix, à un moment donné, en termes de santé, en termes d'environnement, en termes de mobilité, en termes d'économie, cela peut avoir des conséquences négatives sur le moyen terme et le long terme. Vos exposés invitent le Gouvernement à réfléchir à long terme, et pas seulement à court terme – et je pense que vous avez tout à fait raison.

Il serait vraiment intéressant que M. le Ministre réponde aux questions que vous avez posées – mais on sait qu'il n'y est pas obligé. Vous avez posé une série de questions très claires. Vous êtes venues avec une solution, avec des propositions, mais sont-elles

praticables ? Vous êtes venues poser une question essentielle : la solution que vous proposez peut-elle être mise en place par le Gouvernement ? Dans l'exposé budgétaire que nous avons eu hier, on évoque des investissements en infrastructures très importants – en tout cas, sur le papier, facialement. Les sommes sont importantes, mais on n'a pas le détail de ce qui sera fait avec ce montant. De ce point de vue, on va devoir être attentifs pour savoir si les situations que vous vivez vont être résolues par ce budget. C'est ma question à M. le Ministre : peut-on avoir plus d'idées sur la manière dont va être investi ce budget en infrastructures ? Des situations comme celle évoquée aujourd'hui seront-elles résolues par ces investissements ? On attend des réponses.

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

M. Vincent Palermo (MR). – Je vous remercie toutes les trois parce que c'est cela aussi la citoyenneté. Il ne faut plus jamais vous poser la question de savoir si vous allez vous faire comprendre ou bien parler. À partir du moment où l'on est investi de quelque chose qui nous tient à cœur, de facto, on parle avec son cœur, on parle avec sa réalité, donc on parle bien. Je vous remercie pour cela parce que c'était très chouette.

Vous nous avez fait découvrir pas mal de choses qui vous concernent, qui concernent le quartier, qui concernent la ville, les villages voisins. C'est important : on parle d'accès aux commerces, on parle de sécurité. C'est ce que j'ai retenu. Lorsqu'un pont est démoli en 2019, qu'il était censé être reconstruit – en tout cas, temporairement déconstruit pour être reconstruit – et qu'il devient définitivement non construit, on peut se poser des questions. Toutefois, je pense aussi qu'il faut aborder cette question et votre demande avec méthodologie.

La méthodologie, vous la verrez dans les questions, parce que j'ai des questions pour vous et des questions pour M. le Ministre. Il faut parler des besoins actuels, puisque, quand le pont était là, il était là, par définition. C'était tellement naturel de le franchir et de passer par ce pont que l'on ne se posait jamais aucune question. Il existait.

Par contre, aujourd'hui, il n'existe plus et il faut des alternatives. Il faut savoir s'il y a lieu ou pas de le reconstruire, à l'identique, comme il était, ou d'une manière plus légère. On a bien compris 3 tonnes, 3,5 tonnes.

J'ai un élément d'information à échanger avec vous. N'oubliez jamais que s'il doit y avoir le passage d'un camion de pompier, ce sera de toute façon plus que 3,5 tonnes. Dès lors, si l'on devait construire un pont pour simplement 3 tonnes ou 3,5 tonnes, ce ne serait de toute façon pas suffisant, que l'on se le dise.

Au niveau régional, la décision semble être prise ou elle a été prise. J'inviterai à une réflexion constructive, c'est le cas de le dire dans des ouvrages d'art. C'est par rapport à ce qui se fait autour. Ce n'est pas un problème. Ce sont les locaux ou les gens qui doivent passer par cet endroit qui subissent et sont mis en difficulté. Ils doivent faire des kilomètres supplémentaires. C'est pour cela que je parle du besoin d'aujourd'hui et sans doute même du besoin de demain, avec une réflexion plus globale.

On a parlé tout à l'heure – je l'ai noté – du pont, notamment du pont du Risqu'à tout, et l'on risque tout. C'est le pont de la Bûche. Il faudrait y revenir, parce qu'il y a lieu de faire des choses avec un cadastre et une vision beaucoup plus globale, que ce soit pour l'entité de Bernissart ou pour Ath et Belœil dont on a parlé. On pourrait parler d'autres villes.

Il y a une réflexion à mener, cela doit être sur la table. Mieux comprendre la fonction de ce pont aujourd'hui et surtout pour demain me paraît essentiel. C'est pour cela que je reviendrai sur des questions.

Je partage votre position, parce que cela a été super constructif. On n'est pas dans la revendication, on est dans le questionnement – il y a eu pas mal de questions –, mais aussi le souhait de se dire : « On a besoin de ce pont, faites quelque chose ». De l'autre côté, il y a une autre analyse – M. le Ministre en parlera peut-être, je l'espère – qui a amené à cette prise de décision.

On ne va pas bouder le plaisir de remercier les services qui ont fait en sorte de démolir ce pont, parce que c'était un risque. Cela veut dire que c'est une vision d'un service qui fait son travail à Bernissart, Ville-Pommerœul, comme ailleurs. Il faut le souligner, je tiens à le mettre en exergue.

Il faut trouver une solution. J'ai des questions qui peuvent être parfois des réponses. Monsieur le Ministre, les ponts ne sont pas coupés, on le sent. Des ponts peuvent peut-être encore être à reconstruire.

J'ai des questions pour vous, Mesdames, et pour vous, Monsieur le Ministre. Je n'insiste pas par distraction, mais pour vous dire que bien comprendre les besoins et faire l'analyse de tout fera en sorte que l'on prendra les décisions, ou en tout cas que l'on sera plus alertes. Ce sera important de le voir via un cadastre, une vision globale et les besoins.

Il ne faut pas sombrer non plus dans des choses ou dans du populisme ou que sais-je encore, pour dire : on va faire, on ne va plus faire. Non, c'est un état de besoin, c'est la sécurité. C'est le passage, c'est faire en sorte que. J'ai entendu aussi que l'on veut faire quelque chose, mais pas trop de poids lourds. Pour m'être rendu sur place, puisque j'étais déjà intervenu au mois d'avril, j'ai aussi entendu dire qu'il y a une certaine forme de tranquillité pour certains, puisque c'est coupé. Vous voyez, il y a toujours plusieurs visions qui doivent se regrouper.

Au niveau de mes questions pour vous, Mesdames, vous parlez des déplacements qui sont les plus pénalisés aujourd'hui. J'aimerais bien savoir lesquels. Vous avez parlé des écoles, les commerces. À titre d'exemple, dispose-t-on d'un pourcentage au niveau des commerces ? Dispose-t-on de données concrètes pour confirmer que quelque chose ne fonctionne pas au niveau des trajets ? On a évoqué les trajets entre Pommerœul et Stambruges ou bien le problème ne concerne que les déplacements vers les pôles et les régions.

Quelle est la catégorie d'usagers les plus touchés ? Les piétons ? Les cyclistes ? Les voitures ? Les pompiers ? À ce sujet, je pense à la caserne qui se trouve à Blaton. In fine, est-ce plus long de venir via l'autoroute ou un autre itinéraire qu'emprunter le pont ?

D'après vous, quel objectif devrait remplir le nouvel ouvrage ? Vous en avez aussi parlé, cependant, j'essaie d'établir toujours la relation avec l'état de besoin, parce que c'est la clé.

Seriez-vous ouverts à une solution plus limitée ? Par exemple, une passerelle cyclopiétonne ou un ouvrage à voie unique accessible à certains véhicules et pas à d'autres, si une étude démontrait que cette solution répond aux besoins essentiels. Des ponts peuvent sans doute être jetés.

Monsieur le Ministre, je ne vous ai guère oublié. Je sais que vous êtes attentif à tout cela et j'ai quelques questions. Pourquoi une reconstruction à l'identique avait-elle été envisagée initialement – vous n'étiez pas là, soyons clairs ? Pourquoi cette solution ne fonctionne-t-elle plus ? Le projet est-il caduc ? Estime-t-on que l'état de besoin par rapport à cette structure a changé ? Est-ce l'aspect budgétaire ?

Au niveau du SPW, a-t-on évalué les effets de la fermeture puis de la démolition ? On a vu les photos, quand on est sur place, cela fait peur parce que même s'il y a des barrières, elles sont totalement franchissables. Cela signifie qu'à tout moment, il peut y avoir un enfant ou un aîné qui peut trébucher. J'invite à la prudence. Fort heureusement, rien de tout cela ne s'est passé.

Dispose-t-on de données pour évaluer les itinéraires, les distances supplémentaires parcourues ou les éventuelles répercussions sur le temps d'intervention des services de secours ? Y a-t-il des éléments concrets à ce sujet ?

Les franchissements voisins ont-ils été considérés comme des alternatives suffisantes sur la base d'une analyse objective des flux et des besoins, ou essentiellement en raison de leur proximité géographique ?

Quand on parle de cadastre et de vision un peu macro, est-ce que les Communes de Belœil et Bernissart ont été associées à l'analyse des conséquences locales ? Il y a des répercussions. Les observations émises par les deux communes ont-elles été prises en compte ? Avaient-elles des alternatives à proposer ?

Quelque chose m'inquiète encore plus, et c'est peut-être ma plus grande inquiétude. Il s'agit de l'état actuel du pont A16-06 qui enjambe l'autoroute E42. Lorsque je me suis rendu sur place, je me suis demandé si, demain, pour l'une ou l'autre raison, on doit venir faire des travaux, peut-être démolir ce pont. S'il n'y a pas de pont de l'autre côté, comment fait-on pour aller sauver une vie ? Comment fait-on pour accéder à la rue ?

Le SPW entend-il garantir le maintien en service de cet ouvrage dans la durée, compte tenu de son rôle dit essentiel pour l'accessibilité des habitants concernés ? La programmation de l'entretien des ouvrages tient-elle suffisamment compte de leur caractère parfois indispensable pour l'accessibilité de certains quartiers ou villages, en particulier lorsque les possibilités de franchissement sont limitées ?

Les inspections des travaux d'entretien et les éventuelles rénovations des ponts voisins – j'ai cité tout à l'heure le pont dit « de la Bûche » – sont-elles coordonnées afin de limiter le risque de fermetures simultanées ou successives qui pourraient fortement compliquer les déplacements, voire isoler temporairement certains villages ?

Je veux terminer sur une note positive : un recensement est effectué dans les villes voisines concernant les ponts, les routes, les carrefours, pour la sécurité de nos concitoyens. Ce travail est en cours, je vous remercie pour cela, mais j'insiste encore. Quand je parle du besoin par rapport à la reconstruction de ce pont, pour poser la question : ne faudrait-il pas coordonner un ensemble de villes voisines, de carrefours voisins et revoir peut-être cette mobilité ?

Vous allez me dire qu'il y a certainement du régional – c'est sûr –, qu'il y a certainement du communal, et je le dis avant pour bien mettre tout cela en exergue. Aujourd'hui, il y a vraiment une réflexion à avoir. Pour autant, on va rester dans le sujet qui nous concerne aujourd'hui – le pont dont les pétitionnaires sont venus nous parler avec grandeur et beaucoup d'élégance.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je salue tout d'abord les représentantes des pétitionnaires. Comme les précédents orateurs, je salue votre démarche, le travail qui a été le vôtre et l'approche constructive qui vous anime. J'imagine que cette date clignotait dans votre agenda depuis un certain temps. On voyait votre émotion au début, mais au fur et à mesure de la présentation, on voyait aussi à quel point cela vous tenait à cœur, dans un sens positif. On dit que le Parlement est la maison de tous les Wallons. Vous l'avez illustré de manière particulièrement positive ce jour.

Je viens d'une région tout à fait différente de la vôtre et pourtant, par votre exposé, je pense avoir mieux compris les préoccupations, avec des angles qui étaient tout à fait complémentaires chez chacune d'entre vous. Je vous remercie pour cet exercice de citoyenneté active, positive et constructive. Cela m'a d'autant plus parlé que je viens de Malmedy, où nous avons eu aussi un souci de pont. C'est la commune, d'abord avec l'armée, qui a fait un pont temporaire, de type « Bailey » – je vois que vous opinez –, qui est resté pendant plusieurs années. Après, ils ont dû retirer ce pont. Finalement, c'est la commune qui a acheté un pont à un seul sens. Ce n'est pas exactement la même configuration, mais ce que vous disiez faisait écho à ce que nous avions connu chez nous.

Tout l'enjeu est de savoir quel pont il faut et de s'assurer d'avoir un pont au juste gabarit, à la fois pour vous désenclaver et vous liaisonner – j'ai bien entendu, docteur, que c'était surtout le lien que vous vouliez, outre les aspects pratiques –, sans pour autant en faire une autoroute urbaine d'accès. Si cet isolement participe à votre qualité de vie, il ne doit pas non plus être total.

Je serai intéressé de voir les dernières études du SPW pour savoir quel est le pont à juste gabarit et quel est l'impact sur la sécurité. Je l'ai entendu aussi, mais vous ne voudriez pas non plus que cela explose le coût et retarde encore sa concrétisation. Cela vous amènerait aussi des inconvénients en très grand nombre par rapport à une liaison qui devrait être non seulement cyclopiétonne, mais aussi accessible à un véhicule de 3,5 tonnes.

Si, pour des livraisons, cela prend un peu plus de temps, c'est une chose, mais là n'est pas l'enjeu ; c'est que vous puissiez ne pas perdre trop de temps. Il s'agit donc de cette notion de juste gabarit, mais aussi de juste prix qui en permettra la supportabilité financière et, in fine, la concrétisation, dans un délai raisonnable, puisque cela date déjà de 2019.

D'un point de vue plus macro, quand le ministre, qui n'est là que depuis deux ans, annonce un plan Ponts – je vois parfois des rictus –, on voit concrètement et pratiquement, quand les entretiens ne sont pas faits à temps et à heure, les conséquences que cela peut avoir pour les citoyens.

On doit se dire que l'on peut avoir une manne d'argent qui vient de l'extérieur par la vignette et une contribution de la part des étrangers, mais également un plan Ponts de manière à pouvoir canaliser et distancer ces montants et faire en sorte que demain vous puissiez voir le juste pont au juste prix.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme de Duve.

Mme Caroline de Duve, Primo-signataire de la pétition. – Je vais essayer de répondre à toutes les questions. Par rapport aux besoins du quartier, pour avoir mes signatures, j'ai beaucoup circulé dans tout le village. J'ai parlé à beaucoup de praticiens – kinés, médecins, infirmières –, qui doivent parfois faire 10 kilomètres, mais aussi aux habitants de la région. Il y a une petite dame de 91 ans qui m'a tenue pendant deux heures en m'expliquant qu'elle devait attendre parfois trois ou quatre jours pour qu'une infirmière vienne chez elle, parce qu'elle devait la trouver du côté du pont. C'est une complication pour tous les habitants. Pour moi, le gros problème, ce sont les secours, les kinés, tout ce qui est médical et paramédical.

Il faut savoir que notre ville, Bernissart, est composée de plus de 20 % de personnes de plus de 60 ans. C'est un des points auxquels je vous réponds. Cependant, à part en parlant avec les gens, je n'ai pas de chiffres. Je ne sais pas vous les donner.

Par rapport au besoin du pont, je l'ai fait sur base de certaines demandes. Les 40 personnes qui habitent à l'endroit le plus dangereux, proches de l'endroit où le pont pourrait tomber, sont très contentes que ce pont n'existe pas. Ces 40 personnes attendent qu'il ne soit pas reconstruit, sauf quelques-uns qui ont très peur, parce qu'un arbre est tombé suite à une grosse tempête, il y a deux ans, entre le pont de l'autoroute et le pont qui n'existe plus. Ces habitants ont été coincés pendant plus de quatre heures, sans électricité, sans gaz ni téléphone. Il a fallu plus de quatre heures pour que l'on vienne enlever l'arbre en question. Il se passerait quelque chose avec le pont de l'autoroute, ces gens ne pourraient être évacués que par hélicoptère. C'est un point crucial pour avoir quelque chose. Que se passerait-il s'il y avait quelque chose avec le pont de l'autoroute ? Je ne sais pas vous montrer l'ampleur du problème.

Par rapport aux besoins financiers, six commerces ont ouvert durant ces deux dernières années, ils ont chacun tenu six mois : une pizzeria, un commerce de proximité qui faisait du bio, qui a arrêté et qui vend maintenant des sandwiches et pizzas, une autre pizzeria. Le centre médical de Mme Accaputo attend des médecins ; ces derniers ne viennent pas parce qu'ils ont sept kilomètres de détour minimum.

Les deux seuls médecins du village ont plus de 65 ans et vont prendre leur pension. On n'aura plus de médecin généraliste dans le coin. Je ne parle pas que de Ville-Pommerœul ; je parle de l'entité de Bernissart et de la zone de Stambruges.

J'ai eu des échanges avec la première échevine de Belœil, mais elle m'a dit qu'elle ne pouvait pas intervenir, puisque le pont ne se situe pas sur sa commune. C'est la réponse qu'elle m'a communiquée.

Ai-je répondu à toutes les questions ?

(Réactions dans l'assemblée)

Oui, mais j'étais très stressée. Maintenant, cela va mieux.

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

Mme Véronique Locoche, Représentante des pétitionnaires. – Je voulais remercier tous les intervenants parce que vous avez bien essayé de comprendre le problème. M. Palermo connaît certainement le problème parce qu'il habite près de chez nous, de même que M. Lefèbvre. Je les ai déjà fait venir plusieurs fois à Blaton.

Blaton est une entité qui compte énormément de ponts. D'ailleurs, on l'appelle « la commune avec ses canaux ». Pour l'instant, on a déjà perdu un pont. On en a construit un il y a une dizaine d'années que l'on est déjà occupé à réparer. On doit passer tout doucement dessus également. Un autre pont un peu plus loin à Bernissart, qui fait la liaison Bernissart-Blaton, n'est jamais entretenu.

Je me demande donc qui vient, une fois, regarder tous ces ponts, qui vient faire l'entretien de ces ponts. Nous, au vu de la situation, nous allons voir nos ponts diminuer les uns après les autres. Où va-t-on se retrouver, alors, dans nos villages ? Cela m'inquiète de voir ces ponts partir, de les voir diminuer et de les voir dégrader. Ils sont tous reliés dans les villages. Que va-t-on faire sans entretien ?

Mme la Présidente. – Le ministre va prendre la parole. Si vous souhaitez encore vous exprimer, Madame Locoche, je vous en prie.

Mme Véronique Locoche, Représentante des pétitionnaires. – Je voudrais savoir ce que l'on va faire avec tous nos ponts sans entretien parce que c'est un fait qu'ils ne sont pas entretenus.

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

Mme Ornella Accaputo, Représentante des pétitionnaires. – J'aimerais adresser un petit mot pour tous vous remercier de votre écoute. C'était une expérience très intéressante, et je suis contente que nous soyons enfin entendues.

J'aimerais appuyer, pour les plus âgés, l'expérience de ma secrétaire. Je suis seule dans ce centre, pour le moment, qui comprend sept cabinets ; j'en occupe un. J'ai quasi un an de délai ; donc je ne manque pas de patients, mais pour les patients les plus âgés, je peux vous assurer que c'est l'enfer. Ils téléphonent. Ma secrétaire doit passer des minutes et des minutes avec eux pour leur expliquer comment faire le détour. J'ai déjà eu des patients qui m'ont dit : « Écoutez, on ne trouve pas, donc on ne vient pas ». Pourtant, je peux vous assurer qu'un rendez-vous en dermatologie, c'est très compliqué à trouver.

C'est simplement pour que vous vous représentiez l'enfer de la situation en vous partageant une petite expérience. Surtout pour les patients âgés, c'est très compliqué pour arriver. Honnêtement, même au niveau de la signalisation, temporairement, c'est très mal expliqué et les détours sont trop longs.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme de Duve.

Mme Caroline de Duve, Primo-signataire de la pétition. – Par rapport aux secours et au poids, vous avez parlé des camions de pompiers. Je me dis qu'un petit camion de pompiers pourrait passer dans les quelques minutes, puis un plus gros pourrait passer par après, le temps de faire le plus grand détour en passant par la zone qui est tout près de chez nous, même si le détour est d'une dizaine de kilomètres.

(Réactions dans l'assemblée)

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 vous remercie, Mesdames, pour votre présentation et vos interventions qui témoignent d'un vécu de terrain. C'est bien pour cela que les pétitions sont organisées : c'est pour faire remonter, depuis les citoyens, ici au Parlement de Wallonie, les questions et les enjeux qui sont le quotidien et les questionnements légitimes que sont les vôtres.

Permettez-moi de prendre un peu de hauteur. À l'échelle wallonne, il y a 6 274 ponts régionaux plus des ponts communaux. Mon prédécesseur avait initié une étude sur la situation des ponts wallons. Ils sont surveillés et monitorés. Madame Locoche, je peux vous rassurer : ils ne sont pas laissés dans la nature.

Je respecte beaucoup le travail des agents de l'administration wallonne qui surveillent les ponts, les auscultent et les ont catégorisés. Il y a cinq catégories de ponts : A, B, C, D et E. Ceux qui sont classés en A – c'est un peu contre-intuitif – sont ceux pour lesquels il faut faire une surveillance très rapprochée. Les E, au contraire, sont en bon état. Puis, il y a les catégories intermédiaires.

Beaucoup de ponts ont été construits dans les années 50, 60 ou 70, puis on a un peu ralenti les éléments. On a ce que l'on appelle des actifs – les ponts – vieillissants.

Certains d'entre eux ont été construits avec telle ou telle autre technique de construction. Certains développent des maladies : du béton, de la rouille. Je ne suis pas spécialiste, mais c'est ce que l'on m'explique. Certaines maladies sont de surface, d'épiderme, et d'autres sont plus profondes. L'étude, lancée sous la précédente législature et dont j'ai hérité au début, montre que nous devions faire un saut important dans le réinvestissement dans les ponts wallons.

Bon an, mal an, une quarantaine de millions d'euros étaient consacrés chaque année à remettre en état, démolir et reconstruire, réparer et surveiller les ponts wallons, ce qui faisait un budget d'un peu plus de 200 millions d'euros sur cinq années de législature wallonne.

Au début de cette législature, je me suis battu pour que l'on puisse tenir compte de l'enseignement de l'étude faite sous la précédente législature. J'ai obtenu de mes collègues de Gouvernement et le Parlement l'a voté – même si, quelques fois, on me pose des questions s'il faut vraiment tout cet argent et je réponds que oui – 184 millions d'euros supplémentaires. Sur une période de cinq ans, on arrive à 424 millions d'euros pour soigner les 6 274 ponts de Wallonie. Voilà pour l'état. La stratégie est de ne pas intervenir uniquement pour les ponts A, mais de garder aussi des moyens pour les ponts C et B, c'est-à-dire ceux qui sont encore dans un état correct, mais pour lesquels c'est maintenant qu'il faut agir pour éviter qu'ils ne glissent dans la catégorie des mauvais ponts.

Dans cette catégorie des mauvais ponts, si ces éléments sont dangereux, puisqu'ils sont sous surveillance rapprochée, ils sont fermés à la circulation. S'ils menacent ruine, ils sont démolis. C'était le cas récemment, l'année passée, à Auvelais. J'ai fait démolir, j'ai validé le principe de l'autorisation rapide d'un pont dont l'état de santé s'était dégradé rapidement. C'est la preuve qu'il y a de la surveillance, que l'on affecte des moyens et que l'on ne met pas en danger la sécurité des usagers. C'est un principe de base. La sécurité, j'y reviendrai, est un élément sur lequel je ne souhaite pas transiger.

On a augmenté de 40 % les moyens dévolus à l'entretien, les réparations, voire le remplacement des ponts en Wallonie, mais il y en a 6 274. L'administration – ce n'est pas moi qui le fais ni mon cabinet – établit un ordre de priorité. L'objectif est d'éviter que ne se crée une dette grise. Une dette grise, c'est : on laisse aller les ponts jusqu'au moment où l'on doit les fermer, puis, un jour, on se rend compte qu'il faut les démolir et les remplacer. On ne peut pas arriver à ce stade.

La rehausse de l'investissement wallon dans les ponts, certains députés ont évoqué la masse budgétaire de 500 millions sur sept années en ce qui concerne les interventions sur les ponts routiers, vise à maintenir dans un état suffisant de santé les ponts wallons, globalement, avec des interventions très en amont pour éviter que les maladies des ponts ne se développent et que l'on ne doive aller sur des coûts d'intervention plus chers. Voilà le contexte global.

Les priorités d'intervention sur les ponts se font donc en fonction de cette stratégie. Il y a une stratégie menée sur l'ensemble des ponts qui peut nécessiter, à certains moments donnés, d'avoir des interventions urgentes çà et là, des interventions programmées et des interventions sur le long terme.

On sait qu'une série de ponts doivent être rénovés. C'est le cas notamment du pont sur l'E42 qui mène à cette route N554. Il y a bien un monitoring clair de ce pont. Des travaux devront avoir lieu sur ce dernier et ne sont pas perdus de vue.

J'en viens maintenant à l'aspect sécurité, que ce soit pour l'ensemble des ponts de Wallonie, mais aussi pour l'ensemble des citoyennes et des citoyens de ce territoire.

J'ai entendu la remarque concernant l'endroit où le pont est coupé. Ce sont des éléments qui arrivent. Ce n'est pas le seul endroit de Wallonie où il y a des ponts qui n'ont pas été reconstruits. Ce sont des choix qui sont faits à chaque fois sur la base d'une analyse de l'administration.

Il va de soi que la moindre des choses, c'est que l'endroit soit parfaitement sécurisé. J'ai entendu ce que vous avez dit, Monsieur Palermo. Je vais donc donner l'instruction à l'administration de me rassurer sur les éléments aujourd'hui, pour m'assurer que toutes les mesures de visibilité, de précaution, de rambardes ou d'équipements soient bien en bon état et clairement contrôlées. C'est la responsabilité du Service public de Wallonie que d'assumer ces éléments.

Sur la sécurité du pont sur l'E42, c'est désormais clair en la matière, mais il y a également les enjeux de sécurité. C'est d'abord cela qui doit guider nos choix ; la sécurité des habitants du quartier du Bois qui, comme tous les citoyens, doivent avoir accès aux mêmes types de services en cas de difficulté.

J'ai entendu vos questionnements. J'ai reçu des analyses de mon administration qui m'indiquait, par exemple, que le temps de trajet en voiture vers l'hôpital le plus proche était identique, peu importe que l'on soit de l'un ou l'autre côté de la rive. C'est un élément factuel.

J'ai entendu qu'il y a des questionnements sur les pompiers suite aux différentes et multiples interrogations qui ont été les vôtres. Je vais demander à ce que l'on puisse répondre factuellement à chacun de ces éléments. Je ne vais pas inventer aujourd'hui des éléments en séance ou improviser. Je ne pense pas que ce soit sérieux dans la gestion des infrastructures régionales.

Ainsi, l'ensemble des questionnements que vous avez listés ou établis ainsi que ceux des membres de cette Commission nécessitent, à mes yeux, que l'administration réexamine le dossier et apporte des réponses concrètes sur chacun de ces éléments, puisque le Gouvernement wallon a annoncé un ambitieux plan d'investissement pour les infrastructures wallonnes sur

les sept prochaines années, avec un volet à un peu plus de 500 millions d'euros – de mémoire – pour les ponts.

Aujourd'hui, il y a donc une programmation sur la réparation des ponts avec l'état de santé, et cetera. La demande de rétablir un pont doit être examinée à l'aune des éléments et des questionnements qui sont les vôtres.

Je le dis clairement : l'enjeu fondamental est la sécurité. Peut-on garantir la sécurité de base à laquelle chaque citoyen a droit ? Je redemanderai à l'administration de faire une analyse sur base des éléments entendus des uns et des autres, de façon à ce que l'on puisse objectiver l'ensemble de ces éléments.

L'objectivation doit définir un degré de priorisation selon l'urgence et un degré de type de réponse. Suite à des questions, notamment de M. Lefèbvre, on avait interrogé sur la perspective d'une passerelle cyclopiétonne. Les résultats étaient assez mitigés en termes d'analyse.

Le rétablissement d'un pont limité en termes de circulation automobile pose d'autres questions. Cet élément n'a pas été étudié à ce stade par l'administration. Cela pose des questions sur l'accessibilité, parce qu'un des éléments, ce sont les véhicules d'intervention d'urgence – certains sont lourds.

De plus, les bus ne peuvent pas rouler sur un pont qui est limité à la circulation. Je rajouterai que, malheureusement, les limitations de tonnage ne sont pas toujours respectées. Un pont situé à proximité – je ne sais plus lequel – doit être refait parce que c'était un pont limité au tonnage.

(Réactions dans l'assemblée)

Vous connaissez le lieu mieux que moi. Quoi qu'il en soit, je dis simplement cela pour expliquer le contexte : même s'il y a un panneau, faute de pouvoir contrôler à chaque minute qui passe et qui ne passe pas, construire un pont à tonnage limité, c'est prendre le risque de construire une infrastructure qui ne tienne pas, ce qui serait un gaspillage d'argent public.

Au vu de nos échanges, ce sont les éléments qu'il me semble nécessaire de réexaminer dans le cadre de cette opération. Je ne peux que répéter que je ne souhaite pas transiger sur la sécurité et que je demanderai donc une analyse précise sur ces aspects.

D'une part, vous avez soulevé une série de questions ; d'autre part, à propos du projet final, d'après les analyses que j'ai reçues, je pense que les solutions intermédiaires ne tiennent pas trop la route. Se pose donc la question suivante : si l'on refait un pont – ce qui coûte un pont –, quel est son degré de priorité par rapport à l'ensemble des 6 274 ponts de Wallonie ? Ce n'est pas un choix facile. Après vos témoignages poignants, je pense que tout le monde ici a envie de refaire ce pont, mais la réalité est qu'il faut gérer l'ensemble du territoire wallon et faire des arbitrages sans transiger sur la sécurité. Les autres ordres de priorité suivent une balance des intérêts selon l'état des besoins de mobilité et d'accessibilité auxquels chacune et chacun a droit sur tout le territoire de la Wallonie, de Comines à Arlon et d'Arlon à Herve. Je pense que l'on doit y être attentif et c'est ma responsabilité, comme ministre régional, d'en avoir la charge.

Je demanderai que, d'ici la fin de l'année, je dispose d'une étude plus approfondie encore sur le sujet. Vos questions reviennent. J'ajouterai que, comme je me balade de temps en temps à vélo et comme je ne suis pas trop éloigné, j'irai discrètement faire un petit tour.

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

M. le Président. – Les représentantes des pétitionnaires ne souhaitant pas reprendre la parole, je vous propose de passer aux répliques des parlementaires.

La parole est à Mme Linard.

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – On peut donc déduire que la réponse du ministre est « non », du moins à court terme.

Je vois que l'on contredit cette conclusion. Je vous propose donc que l'on revienne sans cesse dans ce Parlement pour adresser des questions au ministre et voir ce qu'il en est.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Tout était prêt pour ce pont. N'allez pas à nouveau dire « Ce n'est pas moi, c'est lui ». Vous avez décidé d'abandonner ce projet pour des raisons budgétaires.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Voulez-vous que je relise les réponses données par Philippe Henry il y a cinq ans ?

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Vous êtes vraiment de mauvaise foi, c'est dingue ! J'invite toutes celles et ceux qui sont dans la salle à aller voir ce qui a été fait sur ce dossier qui n'a pas été finalisé depuis 2025 pour raisons budgétaires. Il faut arrêter, maintenant. Un peu de bon sens ; ce n'est pas toujours la faute des autres. Après deux ans, il va falloir que la majorité commence à assumer sa présence.

Vous avez parlé des 6 274 ponts. Fort bien. Vous avez néanmoins annoncé hier un budget spécifique de 504 millions pour les ponts sur sept ans. Bien sûr, mais il y a certainement d'autres budgets qui peuvent intervenir, comme les voies hydrauliques ou autres, je ne sais pas. Il faut voir comment procéder.

Si l'on veut retenir un tout petit élément positif, vous avez parlé de sécurité. Or, on vous dit aujourd'hui qu'en matière de sécurité, mais surtout en matière de prévention sanitaire et de mobilité active, ce qui fait partie de la santé et, donc, de la sécurité sanitaire, il vaut mieux rétablir une liaison à cet endroit.

C'est dans vos mains, Monsieur le Ministre. C'est votre choix aujourd'hui de réinstaller une liaison ou pas. Aujourd'hui, vous n'avez pas dit : « C'est bon, on le fait ». J'ai vu que l'on s'énervait quand j'ai disais que vous aviez dit que c'était non. Vous n'avez pas dit non, mais vous n'avez pas dit oui. Vous renvoyez donc aux calendes grecques. En tout cas, vous avez dit que vous alliez prendre votre vélo pour aller voir ce pont : cela fait une belle jambe aux pétitionnaires.

On continuera de suivre ce dossier afin de voir comment la majorité MR-Engagés va soutenir cette demande.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, j'espérais que vous viendriez, pour l'occasion, avec une bonne nouvelle. On parle de centaines de millions d'euros depuis hier avec les déclarations du Gouvernement wallon. Ici, sur Bernissart, on peut estimer que l'on parle de 3 millions d'euros à 4 millions d'euros au maximum. Cela ne me semble pas complètement fou, surtout après avoir entendu les pétitionnaires aujourd'hui, les trois intervenantes, qui nous ont démontré à quel point l'absence de ce pont avait des conséquences très concrètes pour la vie des gens et pour la vie du village.

On parle également de sécurité. On parle du fait que le village se meurt. On vous a expliqué que les commerces ne tenaient même pas quelques mois une fois qu'ils tentaient de s'installer.

On doit pouvoir refixer des priorités. J'entends que la porte n'est pas totalement fermée, mais vous l'aviez déjà entrouverte il y a trois mois et, finalement, je vois que l'on n'a pas beaucoup avancé. On va poursuivre. Vous savez que, quand j'ai un os, je le garde un petit moment. On va continuer à suivre ce dossier avec beaucoup d'intérêt, croyez-moi. On peut prendre rendez-vous si vous voulez. Vous viendrez à vélo, j'essaierai de sortir le mien aussi ; comme cela, on se donnera rendez-vous à vélo pour jouer le jeu, et puis on arrivera à vous démontrer, en collaboration avec les riverains, que ce pont est extrêmement utile et qu'il faut y mettre les moyens.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, le problème de votre réponse est que vous dites que vous prenez de la hauteur, ce qui est nécessaire, mais vous ne répondez pas à la demande concrète qui a été soumise par les intervenantes aujourd'hui. On ne peut pas dire que tout va être réglé et sortir de son chapeau les moyens pour ce pont. Cela me paraît évident. Par contre, les citoyens de Bernissart ont besoin de savoir si le pont dont on parle aujourd'hui est effectivement dans la liste des priorités du Gouvernement et de l'administration. Cette information, ils ont besoin de la connaître. Ils doivent savoir quand et comment. Si vous ne pouvez pas le dire aujourd'hui, vous devez vous organiser pour pouvoir informer les intervenantes et les citoyens de Bernissart au plus vite sur ce point. Autrement, la demande n'est même pas entendue. C'est vraiment un élément qui est super important.

Ensuite, Mme Locoche nous a fait part de la problématique d'un pont qui était vétuste. Vous avez parlé de la question de la sécurité. Un des problèmes que l'on a sur ce dossier, c'est le manque de transparence, Madame Locoche, sur l'état des ponts. Pour notre groupe, les citoyens ont le droit de savoir dans quel état sont les ponts et les mesures qui vont être prises. Sans rouvrir la polémique à ce sujet, ce débat a déjà eu lieu au sein de cette Commission. Nous sommes d'avis qu'il faut cette transparence. Ce n'est pas l'avis du Gouvernement. C'est un problème. De ce point de vue, il y a un véritable enjeu et de sécurité et de transparence. Vous hochez la tête, Monsieur Desquesnes, mais ce débat a eu lieu plusieurs fois ici : il n'y a pas suffisamment de transparence par rapport à tout cela.

Le dernier élément, c'est que les montants évoqués sont importants : on parle de 500 millions. Si l'on fait une règle de trois : 500 millions pour 6 200 ponts, on obtient 80 000 euros par pont. Tant que l'on n'a pas la programmation précise – je force le trait, bien sûr – de la manière dont vont être dépensés ces 500 millions, on ne connaîtra pas de solution pour les personnes qui viennent ici, comme vous, poser des problèmes pour les ponts qui sont dans leur commune. Cet élément va devoir être éclairci.

Comme les autres députés qui se sont exprimés, on ne lâchera pas le morceau pour avoir ces informations précises. On peut lancer de grands chiffres, mais sans avoir de réelles solutions. Encore merci d'avoir posé le point ici aujourd'hui.

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

M. Vincent Palermo (MR). – J'avais dit que les ponts n'étaient pas coupés. Qu'avez-vous fait aujourd'hui ? Vous allez demander aux services de revoir un peu le dossier sur la base de la sécurité. Cela, on l'a bien compris. Je vous remercie pour cela. C'est important. Je reviens – j'insiste, mais pas par distraction –, quand on est sur place – à voir tous mes collègues, on pourra se rendre en cuistax, puisque bon nombre vont venir à vélo.

Ce qui m'inquiète, c'est ce pont qui surplombe l'E42. La dernière fois, c'est en 2020 où l'on était intervenu. Si le pont n'est pas reconstruit et que celui qui surplombe l'E42 doit – pour l'une ou l'autre raison, peu importe, c'est la cause – être démonté totalement ou partiellement, l'hélicoptère me semble être la seule solution. C'est là où l'on parle de sécurité.

Je suis d'accord avec vous : n'avoir un pont que pour les vélos ou les piétons n'a pas réellement de sens. Avoir un pont que pour les voitures ou les camions de moins de 3,5 tonnes, on a la problématique de la zone de secours. Je voudrais vous en remercier.

Vous avez donné une *deadline* aussi, la fin de l'année. C'est aussi un élément majeur de votre prise de parole.

Sur le budget, il y a un élément que vous avez soulevé et sur lequel je vais revenir. Vous avez parlé de travaux à faire sur les ponts, mais vous avez beaucoup parlé d'un budget pour la prévention, le préventif. Ce sont des sous gagnés, d'abord en termes de sécurité, parce que cela veut dire que l'on prévoit et que l'on évite une catastrophe. Cela veut aussi dire que l'on va économiser, parce que l'on ne va pas avoir un pont qui devra être totalement refait. On aura constaté et on l'aura sans doute réparé. C'est quelque chose qu'il fallait souligner.

Je ne vais pas être beaucoup plus long. J'attends, comme mes collègues, de voir cette analyse. J'avais aussi posé la question sur les relations que l'on peut avoir avec les villes voisines – Belœil – et s'il y avait déjà eu un impact pour elles par rapport à ce pont. Je ne pense pas personnellement, mais il peut y en avoir.

Pour la suite, le cadastre et j'invite – cela ne fait pas l'objet de ce point, mais je voulais le mettre quand même sur la table – à se pencher sur le pont dit de la Bûche. Dans un laps de temps court ou moyennement court, il demandera des interventions.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je ne vous promets pas de venir à vélo jusque chez vous, c'est au-delà de mes capacités ; en tout cas pas en une fois.

On n'est pas au conseil communal de Bernissart ici. M. le Ministre n'est ni le bourgmestre ni l'échevin des Travaux. Je le dis avec tout le respect pour les mandataires locaux, puisque j'en suis moi-même un. Il a à gérer, comme il l'a dit, 6 274 ponts et celui-ci en fait partie ou en faisait partie.

J'ai entendu une réponse claire sur un engagement que, d'ici la fin de l'année, les conclusions d'une analyse seraient remontées de la part de l'administration, à la fois sur la sécurité du dispositif actuel et sur le type de pont le plus adapté. Il faudra peut-être voir s'il est possible de mettre, si jamais c'est un pont maximum 3,5 tonnes, des chicanes qui puissent être facilement franchissables par des petits véhicules, mais qui le sont beaucoup moins par d'autres, comme des véhicules plus lourds. On ne peut évidemment pas mettre un policier devant chaque pont.

Je n'ai pas entendu, comme Mme Linard, un « non ». Pour rappel, le précédent ministre de la Mobilité – c'est d'ailleurs souligné par une délibération du Conseil communal de Bernissart –, en novembre 2021, signalait dans ces mêmes murs que la reconstruction du pont de la Chaussée était envisagée durant le second semestre 2021. Lors d'une autre intervention, il faudra finalement attendre 2022. Force est de constater qu'il faudra attendre plus longtemps.

(Réactions dans l'assemblée)

Chacun est responsable de ses dires et de ses propos.

Le volontarisme du prédécesseur n'a pu être concrétisé. Je préfère avoir une réponse concrète et transparente sur un engagement qui peut être tenu, plutôt qu'une promesse populaire qui ne l'est pas.

M. le Président. – Je remercie les trois pétitionnaires, Mmes de Duve, Locoche et Accaputo, pour leur présence en commission ce jour.

Les conclusions de cette pétition seront probablement abordées le 3 novembre prochain.

PROJETS ET PROPOSITIONS

Proposition de décret insérant un Titre V/1 relatif aux zones de protection contre les inondations dans le Code du développement territorial, déposée par Mme Dejardin, M. Devin, Mme Özen, MM. Lefèbvre, Crampont et Mme Morreale (Doc. 611 (2025-2026) N° 1 et 2)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret insérant un Titre V/1 relatif aux zones de protection contre les inondations dans le Code du développement territorial, déposée par Mme Dejardin, M. Devin, Mme Özen, MM. Lefèbvre, Crampont et Mme Morreale (Doc. 611 (2025-2026) N° 1 et 2).

Il me revient tout d'abord de vous informer que l'avis du Conseil d'État a été sollicité par M. le Président du Parlement sur cette proposition de décret. Cet avis nous a été communiqué en date du 31 août dernier et porte le numéro Doc. 611 (2025-2026) N° 2.

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. Chintinne.

M. Grégory Chintinne (MR). – Je propose Mme Fafchamps comme rapporteuse.

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

Exposé de Mme Dejardin, coauteure de la proposition de décret

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, avant de présenter cette proposition de décret, je voudrais une nouvelle fois saluer le travail que nous avons pu mener en commission au cours de cette année et de la précédente, avec une série d'auditions et de visites de terrain qui, je le pense, étaient intéressantes. Ce travail vient compléter ce que nos prédécesseurs ont fait à travers la Commission d'enquête et cela démontre aux Wallons et Wallonnes que, dans ce Parlement, nous avons, de manière générale, conscience des enjeux liés aux inondations.

Monsieur le Ministre, j'espère et je crois toujours que vous aussi avez cette sensibilité par rapport aux enjeux liés aux inondations. Nous verrons donc si les décisions du Gouvernement restent sur cette ligne.

Dans tous les cas, après les inondations de 2021, après les 39 décès, après les milliards d'euros de dégâts, après les recommandations de la Commission d'enquête, nous ne pouvons pas nous contenter de réparer après chaque catastrophe. Nous devons aussi mieux prévenir et assurer la résilience du territoire. Dès lors, il convient d'abord d'indiquer que, depuis 2021, la Wallonie a avancé. L'étude multidisciplinaire de la Vesdre est terminée et doit être implémentée, même si, sur ce sujet, nous n'avons pas la même vision. L'étude de l'Ourthe vient de commencer et l'on annonce une étude sur le bassin de la Dyle. Dans les communes les plus touchées, on avance à la reconstruction ; des travaux d'aménagement sont en cours, même si évidemment c'est toujours trop lent.

Au niveau du CoDT, on a revu la procédure d'adoption des schémas de développement communaux et, désormais, M. le Ministre de l'Aménagement du territoire peut réformer un SDC pour des questions d'opportunité qui visent la lutte contre les inondations et l'optimisation spatiale. Ce sont des avancées intéressantes, je le reconnais. Néanmoins, au Parti socialiste, nous considérons que nous pouvons et que nous devons aller plus loin. Dans certaines zones, continuer à construire, à reconstruire ou à aménager comme avant revient à recréer les conditions de la prochaine catastrophe. L'objectif de cette proposition est de créer un outil nouveau qui répond à cette préoccupation, à savoir la zone de protection contre les inondations.

À l'initiative des communes, le Gouvernement pourrait déterminer un périmètre dans lequel l'urbanisation nouvelle serait strictement encadrée, les actes et les travaux sur les bâtiments existants devraient améliorer la résilience, et les travaux dans l'espace public devraient contribuer à la filtration et à la rétention, au ralentissement et à l'expansion des eaux. Le cœur du texte est là, chers collègues, afin d'éviter de créer de nouvelles vulnérabilités et afin d'aider les communes à transformer les vulnérabilités existantes. Ce n'est pas un texte « contre » ; contre les propriétaires, contre les communes. C'est un texte « pour » ; pour protéger les habitants, les biens, les infrastructures et les territoires.

La proposition prévoit aussi des outils d'accompagnement, subventions aux communes, acquisitions de biens exposés, travaux de désimperméabilisation, de renaturation, de reconstruction résiliente, droits de préemption, possibilités d'expropriation pour cause d'utilité publique et mécanismes d'indemnisation des moins-values lorsque les interdictions pèsent sur un bien.

Dans un souci de transparence, de gouvernance et de sécurité juridique, vous l'avez dit, Monsieur le Président, nous avons, dès sa prise en considération, sollicité l'avis du Conseil d'État. Il y aura peut-être, au sein de cette Commission, des esprits chagrins pour nous dire que l'avis fait 18 pages et que le texte n'est pas assez robuste. Maintenant, certains ici me connaissent et connaissent aussi mon esprit de synthèse, donc j'espère que vous trouverez tous que c'est grâce à un esprit de synthèse que l'on peut présenter un petit texte avec un avis important du Conseil d'État. En plus, la lecture de l'avis nous apprend que le Conseil ne remet pas en cause l'objectif du texte. Il attire notre attention sur plusieurs éléments de sécurité juridique : la définition de la résilience, l'articulation avec les outils existants, l'encadrement des habilitations au Gouvernement, la procédure d'adoption des périmètres, l'articulation entre les articles relatifs aux règles générales et aux permis ou encore l'indemnisation.

Sur la directive Plans et programmes, je veux être claire. Le Conseil d'État estime que la proposition pourrait soulever une question au regard de la directive 2001/42, parce qu'elle fixe des règles qui peuvent influencer les projets futurs.

Notre réponse est la suivante : le décret crée un cadre général. Les effets concrets sur l'environnement, les propriétés, les infrastructures et l'aménagement du territoire seront identifiables au moment où un

périmètre précis sera fixé. C'est donc à ce stade que l'évaluation environnementale et la participation du public doivent intervenir. C'est la réponse que votre prédécesseur a adressée au Conseil d'État, quand il avait émis la même remarque sur sa réforme du CoDT, Monsieur le Ministre.

Concernant la question des subventions, le Conseil d'État demande un encadrement plus détaillé. Nous entendons évidemment cette remarque, mais nous voulons aussi maintenir une marge d'action au Gouvernement. Les catégories de dépenses subventionnables sont définies dans le texte : études, procédures, acquisitions, démolitions, désimperméabilisations, renaturations, travaux résilients. Le taux, les plafonds et les modalités doivent pouvoir relever de l'exécution dans les limites des crédits disponibles. Par ailleurs, le mécanisme que nous proposons dans notre texte est un copier-coller des dispositifs existant déjà dans le code. Concernant les autres remarques du Conseil d'État, nous les avons analysées et nous proposons six amendements.

Monsieur le Président, pour le rapport et pour ne pas alourdir inutilement nos travaux, je vous propose de les exposer brièvement.

Le premier amendement définit la notion de résilience aux inondations. Afin de clarifier le cœur du dispositif, il précise également que la zone de protection contre les inondations complète les instruments – existant déjà – du CoDT et du Code de l'eau, et qu'en cas de contradiction, la prescription offrant le niveau de protection le plus élevé doit prévaloir.

Le deuxième amendement encadre davantage la procédure de détermination du périmètre. Il précise les communes à consulter, à savoir les communes limitrophes faisant partie du même bassin-versant et indique évidemment que le périmètre doit notamment être déterminé sur la base des cartes d'aléas d'inondation et des études hydrologiques ou hydrauliques existantes. Il fixe aussi le contenu minimal du dossier.

Le troisième amendement réécrit l'article D.V.14/3 afin d'en faire l'article des règles générales. Il élargit ainsi l'interdiction de principe, qui ne vise plus seulement la construction de nouveaux bâtiments, mais aussi l'urbanisation, le placement d'installations fixes et les actes et travaux susceptibles d'aggraver le risque d'inondation. Il ne conserve par ailleurs que la notion d'utilité publique plus classique dans le CoDT.

Le quatrième amendement réécrit l'article D.V.14/4 afin d'en faire l'article des conditions particulières liées au permis. Il précise que ces conditions s'appliquent sans préjudice des règles générales prévues à l'article précédent. Il vise désormais le permis portant sur la rénovation, la transformation, la reconstruction ou l'extension d'un bâtiment. Il permet d'imposer des règles concrètes : implantation, emprise au sol, surélévation, sous-sol, désimperméabilisation, espaces d'infiltration ou matériaux adaptés.

Le cinquième amendement répond à la remarque relative aux biens acquis avec le soutien de la Région. Il ne vise plus seulement la revente, mais aussi l'échange, le don, la cession, la constitution des droits réels, la mise à disposition ou toute affectation incompatible avec les objectifs de la zone.

Le dernier et sixième amendement complète le régime d'indemnisation puisque la proposition crée une nouvelle cause d'indemnisation des moins-values. Il précise que les articles D.VI.39 et D.VI.44 du CoDT s'appliquent désormais à cette hypothèse afin de garantir la cohérence du dispositif et la sécurité juridique des propriétés concernées.

Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je veux insister sur le sens politique de cette proposition. Ce texte n'est pas un totem que je voudrais arracher – nous ne sommes pas dans *Koh-Lanta* –, même si je pense qu'il permettrait l'immunité du territoire par rapport aux inondations.

C'est plutôt une main tendue aux communes qui veulent agir ; une main tendue aux citoyens et aux citoyennes qui demandent que les leçons de 2021 ne restent pas dans des rapports ; une main tendue au Gouvernement et à la majorité pour améliorer concrètement la résilience du territoire.

Pour celles et ceux qui vivent dans la vallée, pour celles et ceux qui ont perdu un proche, leur maison, leur commerce ou leurs souvenirs, pour celles et ceux qui ne veulent plus entendre après chaque catastrophe que l'on ne pouvait rien faire, ce texte mérite d'être lu et débattu.

Il faut compléter les outils d'aménagement du territoire pour améliorer la résilience du territoire face aux inondations. Mon analyse est assez binaire : soit vous pensez comme moi, et je vous propose de travailler ensemble, soit vous considérez que le code actuel est suffisant, et nous ne serons plus sur la même longueur d'onde. Gouverner n'est pas seulement intervenir après le drame, c'est aussi accepter de changer les règles avant qu'il ne se reproduise.

Cette proposition peut sans doute être améliorée. Elle doit être discutée et travaillée. Cependant, elle pose une question essentielle : voulons-nous tirer les leçons des inondations et donner aux communes un outil supplémentaire pour protéger leur territoire ? Je rappelle que cela s'adresse à l'ensemble du territoire wallon et pas seulement au territoire de la Vesdre.

C'est dans cet esprit d'ouverture, de responsabilité et de protection des citoyens et des citoyennes que je vous invite à examiner ce texte.

Discussion générale

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Madame la Députée, je ne doute pas de la sincérité de votre approche par rapport à quelque chose qui nous touche tous et qui vous a touchée plus cruellement lors des inondations de 2021, que ce soit votre commune ou vos concitoyens. Il est clair que nombre d'enseignements doivent être tirés de cette catastrophe.

Néanmoins, sur la plus-value que votre texte, dont on peut partager les objectifs, apporterait aux dispositifs existants, je suis plus dubitatif, et ce, complémentairement à l'avis du Conseil d'État qui – soyons de bon compte – n'est pas tendre puisqu'il formule des critiques sévères à l'égard du texte.

Quelle est la plus-value du texte par rapport aux outils dont on dispose déjà, en constitution ou en réalisation ? Qu'entends-je par « outils en réalisation » ? Vous n'êtes pas sans savoir que les schémas de développement communaux sont en cours de réalisation et que ceux-ci, dans les communes situées dans le territoire du bassin-versant de la Vesdre, doivent respecter les conclusions du schéma Vesdre. Cela ne peut donc pas être à titre indicatif.

La complémentarité entre les différents schémas de développement communaux est assurée par la DGO4 qui ne peut pas dire s'il y a une commune qui est en amont et qui régule ses eaux, en les envoyant simplement en aval et un point c'est tout. Il y a quand même une vision supracommunale qui est assurée pour s'assurer qu'il y ait justement une cohérence sur l'ensemble du bassin et qui soit transcommunale, comme cela a été souligné à plusieurs moments.

Je veux rappeler également que le ministre et le Gouvernement ont désormais la capacité de refuser tout ou partie d'un schéma de développement communal s'ils estiment qu'il ne prend pas suffisamment en compte les conclusions du schéma Vesdre et les risques d'inondations. C'est désormais un avis d'opportunité et pas uniquement de conformité, comme c'était par le passé.

Il ne faudrait surtout pas rajouter une instabilité juridique dans les différents dispositifs. C'est quand même sur des travaux de longue durée. La précédente mandature a vu le schéma de développement territorial qui est arrivé sur le terrain. Actuellement, il y a les schémas de développement communaux – avec les évolutions dont je viens de faire mention –, les études sur les différents schémas actuellement en Vesdre, Ourthe qui est en cours et Dyle qui est annoncé tandis que l'Ourthe sera en trois tronçons qui seront également identifiés.

Il y a également toute la question de l'indemnisation et des conséquences patrimoniales du dispositif par rapport aux propriétaires qui ne pourraient plus faire grand-chose des terrains sur lesquels ils seraient identifiés. Cela ne veut pas dire qu'il faut éluder le débat ; au contraire, il faut le creuser.

Par rapport à l'ensemble des remarques du Conseil d'État, cela soulèverait de rajouter un nombre conséquent d'amendements. Il faudrait, dans ce cas, à tous les moins redemander un avis complémentaire au Conseil d'État.

Par rapport au texte qui est proposé, on a plutôt intérêt à aller dans l'approfondissement des outils existants et dans une approche itérative, plutôt que de renverser la table et de refaire un nouveau texte plus global sur ces différents éléments dont je ne remets absolument pas en compte la sincérité du propos et l'approche constructive.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – On a tous en tête les inondations meurtrières de juillet 2021 avec des familles endeuillées, des familles qui ont tout perdu et des vies qui ont été emportées en quelques heures. Sur le terrain, comme à la Commission d'enquête, on a toujours entendu la même question : comment empêcher que cela recommence ? C'est une question essentielle et cette proposition apporte une partie de la réponse. En tout cas, on partage l'objectif.

Quand on sait qu'un endroit est dangereux, continuer à construire de nouveaux logements, c'est continuer à exposer des familles aux catastrophes. Il faut aussi permettre à l'eau de s'infiltrer, lui laisser de la place et adapter les bâtiments existants. Il faut aussi pouvoir donner aux communes des outils pour agir. Cela va dans le bon sens.

Je veux aussi revenir sur une chose que l'on a répétée pendant la Commission d'enquête : protéger la population demande aussi des moyens pour entretenir les infrastructures ; du personnel pour surveiller les cours d'eau, anticiper les crues et donner l'alerte ; des moyens pour permettre aux communes de réaliser les travaux nécessaires.

Ici, le texte prévoit que le Gouvernement peut accorder des subventions dans les limites des budgets disponibles. On connaît les finances communales ; aujourd'hui, une commune qui n'a pas les moyens de financer une étude ou de racheter un bâtiment ou de réaménager une rue serait évidemment dans les difficultés.

Les communes ont aussi besoin de savoir sur quelles aides elles pourront compter. La sécurité des habitants ne peut pas dépendre simplement de la richesse de leur commune.

Il y a aussi la situation des familles concernées. Le texte prévoit une indemnisation lorsque le classement entraîne certaines interdictions de construire. C'est nécessaire, mais il faut que ce mécanisme soit clair et qu'il fonctionne réellement.

Pour les habitants qui devront adapter leur maison, quel accompagnement prévoit-on ? Qui les aidera à payer les travaux ? Si le rachat implique de partir, quelle solution leur permettra de se loger correctement ? On a vu des sinistrés épuisés, obligés de se battre pour chaque aide, pour chaque démarche, pour chaque indemnisation et l'on doit vraiment en tirer des leçons.

Enfin, le Conseil d'État demande plusieurs corrections importantes : il faut clarifier les règles applicables, mieux encadrer les décisions du Gouvernement et inscrire clairement l'évaluation environnementale et la participation du public dans le texte. Ces remarques doivent être prises en compte pour que le dispositif puisse fonctionner.

Notre position est constructive. On veut avancer sur la prévention des inondations. Cette proposition peut y contribuer. On demande aussi des réponses précises sur le financement des communes, sur l'accompagnement des habitants et sur les corrections à apporter au texte.

Pour terminer, après ce que l'on a vécu, notre responsabilité est de faire en sorte que la protection que l'on n'arrête pas d'annoncer devienne réellement une protection pour les habitants et pour le territoire.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Président, tout d'abord, je remercie le groupe PS pour le dépôt de la proposition de décret, qui s'inscrit dans le cadre des différentes réflexions sur la résilience du territoire et son adaptation face au risque climatique.

Sur le fond, la nécessité de mieux protéger les personnes et les biens contre les inondations ne fait aucun doute et ne constitue pas pour moi un sujet de débat. Je vous avoue que l'arrivée de six amendements en commission me rend un peu perplexe. En effet, l'avis du Conseil d'État a été rendu le 31 août 2026. On aurait pu, dans le travail, demander à avoir en tout cas des éléments sur ces différents amendements plutôt que de venir ici et d'amener un texte hyper amendé. Je rebondirai par rapport à ce que mon collègue, Jean-Paul Bastin, disait : à un moment donné, il faut alors renvoyer ces différents amendements pour avoir un avis du Conseil d'État parce que, sauf erreur de ma part, la principale remarque est l'absence d'articulation du texte avec les outils planologiques et les mécanismes juridiques préexistants. Sauf erreur de ma part, en fonction des amendements qui ont été déposés, je ne vois pas de réponse claire à cette remarque.

Je ne reviendrai pas sur les différents éléments. Jean-Paul Bastin l'a fait vis-à-vis des différents mécanismes existants mis en place au niveau du Gouvernement et au niveau du CoDT. Je vous propose tout simplement que ces amendements soient soumis à nouveau à l'avis du Conseil d'État.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je souhaite rappeler que l'adaptation au changement climatique, c'est maintenant. On a tous encore en tête les inondations, mais aussi, encore plus récemment, les canicules. Lutter contre les inondations, c'est aussi lutter contre les sécheresses.

Je souhaite rappeler également que le Gouvernement wallon, lors de la législature précédente, a pris un vrai tournant en abordant la problématique à la bonne échelle, c'est-à-dire à celle du sous-bassin-versant. On a un schéma multidisciplinaire de tout le sous-bassin-versant de la Vesdre. Il n'y a que comme cela que l'on sait lutter contre les sécheresses et les inondations. D'ailleurs, on est tellement tous d'accord que, comme M. Bastin l'a rappelé, il y en a un en cours sur l'Ourthe et il y en aura un aussi sur la Dyle.

Toutes ces études sont effectivement très intéressantes. En tant qu'écologistes, nous avons lutté longtemps pour dire que c'est la bonne biorégion, que l'on ne peut le faire qu'à cette échelle, qu'il s'agit de la bonne échelle supracommunale. C'est là qu'il faut une solidarité communale.

Nous avons eu l'occasion de présenter, il y a 15 jours, la proposition de résolution n° 662. Ecolo avait aussi une proposition pour que ces événements, qui vont se reproduire, n'aient pas les mêmes conséquences sur le territoire, que les populations soient protégées et les dégâts minimisés. Tel est le but de la démarche. Les études, c'est bien ; qu'elles aient des conséquences directes, c'est mieux.

La proposition qu'Ecolo avait émise a une autre approche que celle du PS. Nous avions une approche à l'échelle du sous-bassin-versant et nous reprenions texto les conclusions de l'étude pour les mettre en œuvre. On a des conclusions qui sont à la bonne échelle, à une échelle supracommunale, qui met de la solidarité entre toutes les communes : celles des versants et celles du fond de vallée, entre l'amont et l'aval.

Nous avions proposé de modifier le plan de secteur et de rendre non urbanisables des zones très précisément identifiées par l'étude, en rappelant que ces zones ne représentent pas l'entièreté de la vallée, mais ce sont des zones triées sur le volet et identifiées. Nous avons eu la même réponse de la majorité : « On partage l'objectif, mais pas les moyens. » C'est un peu la réponse « tarte à la crème » de la majorité. Je suis d'accord avec vous. Si vous partagez tant que cela l'objectif de M. le Ministre, force est de constater que le Gouvernement partage également l'objectif, puisque cela se trouve dans le plan d'adaptation.

Au regard du territoire, les cinq premières mesures sont également les principales. Il faut arrêter de construire où c'est dangereux – dans les zones à risque – et où le bâti va accroître tous les dérèglements climatiques et les catastrophes dues à ces dérèglements. Nous sommes tous conscients qu'elles sont à la fois humaines, mobilières et immobilières. Il faut faire quelque chose. Que fait-on *in concreto* ? Vous allez me dire que vous avez repris la tutelle sur les schémas de développement communaux pour s'assurer qu'ils soient bien cohérents par rapport à la lutte contre les inondations et par rapport au seul Schéma de bassin que l'on ait aujourd'hui, c'est-à-dire celui de la Vesdre – parce que c'est le premier qui a été aménagé –, multidisciplinaire.

M. le Ministre a repris cette tutelle d'opportunité. M. Bastin l'a rappelé. Monsieur le Ministre, tant que nous vous avons sur le sujet, j'aimerais bien vous poser une question : avez-vous renforcé les moyens humains consacrés à des équipes capables d'analyser tous ces schémas de développement communaux – plus d'une vingtaine, sur tout le sous-bassin-versant – qui vont arriver au SPW TLPE, ce dernier étant chargé de mettre les SDC en relation avec ce fameux schéma multidisciplinaire afin d'en analyser la cohérence ? Je m'inquiète un peu de la possibilité de concrétiser réellement cela. C'est – je ne l'ai jamais nié – une des voies de concrétisation de ces schémas à la bonne échelle, c'est-à-dire à l'échelle du sous-bassin-versant.

En parallèle, nous, nous proposions de rendre non urbanisables des zones identifiées par l'étude. La troisième proposition est celle du groupe PS dont nous discutons ici. Celle-ci propose de créer un outil opérationnel du type SAR. C'est encore une autre démarche, qui vient s'ajouter à celle du plan de secteur. Nous n'avons pas développé cette option, parce que nous sommes encore particulièrement sensibles à ce que le plan de secteur reste, encore aujourd'hui, la base normative qui laisse chacun – notamment chaque commune – face à une décision qui n'est pas facile à prendre. Refuser un permis sur une zone encore constructible au plan de secteur est en effet juridiquement instable. C'est donc compliqué.

La proposition du PS a le mérite d'exister et je trouve que mettre cette proposition sur la table est quand même beaucoup plus constructif que de dire que l'on est d'accord avec l'objectif sans proposer aucune solution – ce qui est le contenu du discours de la majorité. Au moins, dans l'opposition, vous avez a minima deux propositions servies sur un plateau d'argent et sur lesquelles on a beaucoup bossé. Vous pouvez reconnaître que ces deux textes – le texte d'Ecolo et le texte du PS – sont vraiment documentés sur le fond.

En guise de preuve concrète de toute cette documentation et de tous les efforts de réflexion qui sont accomplis pour essayer de mettre une proposition susceptible de concrétiser la lutte contre les inondations et les sécheresses sur le terrain, on comptera les six amendements qui répondent directement à certains éléments des avis du Conseil d'État. Certains ont toutefois été laissés de côté – je ne vais pas m'étendre là-dessus –, mais je pense qu'ils méritaient, Madame Dejardin, de l'attention, notamment par rapport aux procédures d'adoption de ces fameux périmètres – comme pour les SAR.

Votre proposition n'est pas conforme à la directive européenne, mais ce ne serait pas la seule des propositions déjà adoptées par ce Parlement qui ne suit pas cette directive européenne « Plans et programmes ». Il y a également la question de la subvention qui va avec les périmètres. Mme Dejardin a annoncé que ces deux points avaient été mis de côté ; mais le groupe PS a rentré six amendements qui répondent aux autres points d'avis du Conseil d'État. Pour moi, la situation est assez simple. Chers membres de la majorité, que faites-vous ?

Des propositions très concrètes sont mises sur la table. Force est de constater qu'il faut une réponse un peu plus construite que : « On est d'accord avec les objectifs, mais pas avec les moyens ». Le schéma de développement communal et la tutelle sur celui-ci ne suffiront pas pour rendre, dans le concret de la vie des communes et des citoyens, ce territoire résilient et adapté.

Or, vous affichez, dans votre plan d'adaptation, que c'est également votre objectif. Que proposez-vous d'autre que cette réponse que l'on a un peu comme une arlésienne depuis son arrivée, mais qui a son intérêt ? La tutelle sur les schémas de développement communaux ne peut pas être la réponse à tout, tout le temps, à chaque fois que l'on parle de lutte contre les inondations et les sécheresses. Je suis très intéressée de vous entendre, Monsieur le Ministre de l'Aménagement du territoire.

M. le Président. – Des amendements n° 1 à 6 (Doc. 611 (2025-2026) N° 3) sont déposés.

Il y a un problème d'impression recto verso, puisque vous n'avez que les rectos, mais il y a aussi les versos.

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je voudrais remercier la primoautrice de la proposition de décret et d'avoir amené ce débat en commission, qui est un débat qui revient de façon régulière et à juste titre. J'ai été celui qui avait réclamé la Commission d'enquête sur les inondations à la suite de la catastrophe de juillet 2021.

J'avais dû un peu insister pour que le précédent Gouvernement, la précédente majorité, accepte la mise en place de cette Commission d'enquête sur les inondations et leurs conséquences. J'ai participé

activement à ces travaux, avec d'autres. Nous avons abouti à une série de conclusions en 2022 à l'unanimité, je pense – ou abstention du PTB, avec M. Liradelfo ? Je ne suis pas sûr. Il faudrait revoir.

M. Julien Liradelfo (PTB). – Donc, 161 recommandations, mais, malheureusement, la majorité a décidé de travailler avec le cdH – Les Engagés – et de laisser le PTB hors des discussions.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je pense que vous les avez votées, de mémoire.

Deux ans plus tard, le Gouvernement wallon de l'époque dans lequel, Mesdames Dejardin et Cremasco, vos formations politiques siégeaient, a déposé un CoDT « nouvelle version » qui n'a pas retenu une logique d'inscription d'une telle zone inondable dans la logique des plans de secteur, estimant – il faut aller revoir les travaux parlementaires – qu'il fallait éviter de déterminer a priori des zones sachant que la cartographie devait être adaptée, et cetera.

La logique de la précédente majorité était un CoDT, les outils de lutte contre l'innovation que l'on connaît – PGRI, et cetera – et puis Schéma de développement du territoire et schémas de développement communaux. J'ai voté contre ce texte. Il a pris une orientation qui me semblait, sur une série d'éléments, pas suffisamment claire.

Nous sommes deux ans plus tard. On a dit aux communes comment travailler, il faut faire des SDC. Madame Cremasco, vous avez eu raison de le dire et cela fait suite à des échanges, des discussions que j'avais eues avec les fonctionnaires délégués. Ici, dans cette Commission, je trouvais anormal que l'outil mis en avant par la Région – les SDC, qui sont des outils plus souples et moins figés qu'un texte de type décret, décret CoDT ou de type plan de secteur.

Je ne vais pas au milieu du gué, alors que nous avons dit aux communes « allez-y » et qu'elles se sont lancées dans l'opération, tout d'un coup dire « finalement, il faut changer la façon de fonctionner de l'ensemble du système ». Cela ne va pas. J'ai essayé de raccommoder ce qu'il fallait raccommoder, notamment le fait que les SDC collent avec le SDT. J'ai fait mienne cette logique. Même si l'on n'est pas d'accord au début sur une logique, une fois qu'elle est enclenchée, c'est compliqué, singulièrement en aménagement du territoire, de revenir en arrière. Si nous voulons des règles lisibles et compréhensibles pour les acteurs, il faut avoir une certaine forme de stabilité, pouvoir réparer, compléter ou colmater là où c'est nécessaire. Ici, c'est un changement copernicien des choses. Plutôt que d'avoir une logique d'adaptation, on crée un nouvel outil juridique que l'on vient surajouter aux éléments. J'aurais pu comprendre cette logique, mais aujourd'hui, on est déjà tellement avancé dans une autre logique, que je crains l'incohérence du tout. Je peux comprendre l'initiative en elle-même, mais celle-ci vient détricoter une logique votée en 2024 – je suis très à l'aise, puisque je ne l'ai pas votée –, mais que cette logique est aujourd'hui celle que l'on demande aux communes d'implémenter concrètement, et au milieu du gué, changer de stratégie ne me semble pas être le message le plus pertinent.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Chers collègues, je vous remercie pour vos réflexions. De manière globale, comme l'a dit Mme Cremasco, nous pouvons dire que tous les groupes politiques autour de la table, même M. le Ministre, sont d'accord sur les enjeux et les objectifs, mais pas sur les moyens. Ce que nous proposons, ce n'est pas un changement de stratégie. Selon moi, c'est plutôt un outil complémentaire qui permettrait de régler des problèmes sur le terrain, que moi je peux rencontrer dans une commune sinistrée et qui a un schéma multidisciplinaire, mais que d'autres bourgmestres pourraient rencontrer aussi dans des régions de Wallonie n'ayant pas encore de schéma multidisciplinaire. Il y en a presque deux actuellement et peut-être trois. Ces schémas sont à respecter ou non actuellement et ne règlent pas concrètement l'aménagement du territoire de manière opérationnelle. Selon moi, il y a des schémas indicatifs et, aujourd'hui, ce que nous vous demandons, c'est de passer d'une logique indicative à une logique opérationnelle, à une logique d'échelle. Voici ma première question globale : ce Parlement est-il d'accord de passer d'une logique indicative à une logique opérationnelle ? Si c'est l'avis du Parlement, je n'ai pas d'opposition à soumettre à nouveau les amendements au Conseil d'État, puisque le but est que le texte soit le plus stable juridiquement.

Par rapport aux amendements, nous n'avons pas rejeté, balayé ou mis de côté deux amendements. Par rapport à la directive Plans et Programmes, pour nous, le décret-cadre crée un cadre général. Par conséquent, les effets concrets sur l'environnement, les propriétés, les infrastructures et l'aménagement du territoire seront identifiables au moment où le périmètre sera fixé. Selon nous, c'est à ce stade que l'évaluation environnementale et la participation du public doivent intervenir. Ainsi, nous répondons à la remarque du Conseil d'État.

Par rapport à la question des subventions – je réponds également à M. Liradelfo –, nous laissons une certaine marge au Gouvernement, puisque c'est lui qui a les cordons de la bourse. Nous ne voulons pas imposer des montants qui ne seraient ni clairs ni réalisables pour le Gouvernement. Nous voulons lui laisser la possibilité de déterminer les taux, les plafonds et les modalités pour pouvoir mettre en œuvre ce décret. Pour moi, la question est claire aujourd'hui, et je remercie les collègues qui nous ont soutenus. Voulons-nous passer d'une logique indicative à une logique opérationnelle ?

Si oui, je pense que c'est ce qui répondra aux personnes de terrain et ce qui permettra aux citoyens et aux citoyennes de vivre en sécurité sur le territoire.

Dernier élément, on doit aller voir ce qui se passe dans d'autres pays qui ont parfois un développement territorial et une approche un peu avant-gardiste par rapport à nous.

M. le Président. – MM. Bastin, Liradelfo et Chintinne ne souhaitent pas prendre la parole.

La parole est à Mme Cremasco.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Il faut se rendre à l'évidence que les auditions ont bien montré qu'il y avait un problème de concrétisation sur le terrain. Les schémas de développement communaux – M. le Ministre l'a rappelé – sont une des façons d'implémenter une politique supracommunale ou de bassins dans les différentes communes.

En attendant, il y a des tas d'autres mesures à prendre en parallèle. L'un n'empêche pas l'autre. Ces auditions étaient édifiantes. Elles montraient concrètement que des tas de projets ne sont pas cohérents, ne convergent pas, et que l'approche territoriale supra au niveau de toute la vallée n'est pas là à ce stade.

On propose des choses hyper documentées, on passe des heures et des heures à travailler. Puis, il n'en adviendra rien.

La proposition de soumettre les amendements au Conseil d'État, Monsieur Chintinne et le groupe MR, je la trouve tout à fait légitime, à condition qu'il y ait une suite. Autrement, il ne faut pas abuser. Ils sont débordés, au Conseil d'État, par les textes qu'on leur envoie. S'il y a une suite, je ne veux pas me faire plus véhémente que le PS lui-même qui assurera et qui donnera le sort qui doit être donné à leurs amendements. C'est ce que je dirais, et par respect pour le Conseil d'État.

M. le Président. – L'histoire nous informe ou nous rappelle par moments que le Conseil d'État ne redonne pas un avis sur des amendements qui découlent de son propre avis. On pourrait, sans aucun problème, écrire au Conseil d'État pour demander l'avis sur les six amendements. Cependant, il pourrait nous répondre – je dis bien « pourrait » – qu'il ne souhaite pas rendre d'avis sur des amendements qui découlent de son premier avis.

La parole est à Mme Dejardin.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Je repose la même question : la majorité est-elle prête à travailler sur un texte avec une logique plutôt opérationnelle ? Il y a le texte d'Ecolo et le nôtre. Il y a de la matière. Mme Cremasco l'a dit, ce n'est pas un texte que l'on a fait avec ChatGPT en une soirée, c'est un travail documenté. Je remercie Benjamin, qui a travaillé de nombreuses heures avec moi sur le sujet. C'est un texte technique.

Il y a un intérêt quand deux groupes politiques, même de la minorité, travaillent sur une thématique, de voir si l'on peut continuer à travailler ensemble, ou si l'on a simplement un accord sur les enjeux et sur l'objectif et que cela s'arrête là. Cela signifie que l'on ne veut pas rendre opérationnelles des choses sur le terrain.

C'est la question, pour savoir comment nous, on se positionne au niveau du groupe PS. Sans vouloir parler à sa place, je pense que ma collègue avait la même question. Passe-t-on d'une logique indicative à une logique opérationnelle aujourd'hui ?

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – À ce stade, en l'état du texte tel qu'il est, les outils proposés peuvent inspirer les travaux, mais nous n'avons pas de souhait de nous embarquer dans des travaux, sachant que des choses sont en cours et sont mises en œuvre. Je le dis en franchise, par rapport à la proposition qui est faite sur l'état de nos intentions et sur le travail, tout en le saluant. Vous demandez une réponse claire, vous avez une réponse claire.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Puis-je vous demander une suspension de séance de cinq minutes, s'il vous plaît ?

M. le Président. – Elle est de droit.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 11 heures 43 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 11 heures 47 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

PROJETS ET PROPOSITIONS
(Suite)

Proposition de décret insérant un Titre V/1 relatif aux zones de protection contre les inondations dans le Code du développement territorial, déposée par Mme Dejardin, M. Devin, Mme Özen, MM. Lefèbvre, Crampont et Mme Morreale (Doc. 611 (2025-2026) N° 1 et 2)

Discussion générale
(Suite)

M. le Président. – Je vous propose de reprendre nos travaux puisque nous en avons encore d'autres et que certains sont pressés pour des reprises, notamment au Sénat.

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

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles de la proposition de décret insérant un Titre V/1 relatif aux zones de protection contre les inondations dans le Code du développement territorial, déposée par Mme Dejardin, M. Devin, Mme Özen, MM. Lefèbvre, Crampont et Mme Morreale (Doc. 611 (2025-2026) N° 1 et 2).

Art. 1er

L'article 1er ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 1er est rejeté par 6 voix contre 4.

Le rejet de l'article 1er entraîne le rejet de l'ensemble de la proposition de décret insérant un Titre V/1 relatif aux zones de protection contre les inondations dans le Code du développement territorial, déposée par Mme Dejardin, M. Devin, Mme Özen, MM. Lefèbvre, Crampont et Mme Morreale (Doc. 611 (2025-2026) N° 1 et 2).

La parole est à Mme Dejardin.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Président, nous sommes évidemment déçus du vote et du peu d'ouverture.

M. le Ministre a fait un historique des différents dossiers. En 2024, pour ma part, je n'étais pas là. On a rendu un avis sur ma commune, que je vous invite à aller lire. Je pars du principe que ce n'est pas parce que cela n'a pas été fait par les autres que nous ne devons pas le faire.

Je suis persuadée, et je l'espère, que M. le Ministre rétropédalera et proposera un texte similaire, ou amélioré, dans l'intérêt des citoyens et des citoyennes.

Confiance au président et au rapporteur

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

Proposition de décret insérant un article 45/1 dans le décret du 16 novembre 2023 « Neutralité carbone » en vue de mettre en place un mécanisme de leasing social pour les véhicules électriques, déposée par Mme Lambelin, M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Roberty et M. Witsel (Doc. 612 (2025-2026) N° 1 et 2)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret insérant un article 45/1 dans le décret du 16 novembre 2023 « Neutralité carbone » en vue de mettre en place un mécanisme de leasing social pour les véhicules électriques, déposée par Mme Lambelin, M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Roberty et M. Witsel (Doc. 612 (2025-2026) N° 1 et 2).

Un amendement (Doc. 612 (2025-2026) N° 3) est déposé.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à Mme Fafchamps.

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

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

Exposé de Mme Lambelin,
coauteure de la proposition de décret

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

Mme Anne Lambelin (PS). – Monsieur le Président, comme évoqué avec vous tout à l'heure, j'ai ma séance de rentrée au Sénat. Je vais procéder à la présentation de cette proposition de décret. On a aussi

déposé un amendement assez conséquent d'un point de vue juridique, sur notre propre texte, et donc on verra avec vous, Monsieur le Président, si l'on a le temps de poursuivre et comment on procédera.

La proposition que nous examinons aujourd'hui, je l'ai déposée parce que je suis parti d'un simple constat : celui que la voiture électrique se développe, mais qu'elle reste encore trop souvent hors de portée pour de nombreux ménages wallons. En Wallonie, particulièrement dans les zones rurales, dans les zones semi-rurales, dans les zones très mal desservies par les transports publics, la voiture reste pour certains ménages totalement indispensable pour aller travailler, pour conduire leurs enfants, pour accéder aux soins, pour rejoindre les gares, pour se former, pour faire des courses.

Bref, toutes ces familles n'ont pas d'alternative réaliste aujourd'hui à court terme pour s'inscrire dans cette transition écologique du véhicule électrique ; transition aussi par rapport au prix du carburant.

La transition climatique ne peut pas être pensée contre ces ménages, elle doit être construite avec eux. On ne peut pas demander aux citoyens de changer de véhicule du jour au lendemain si, concrètement, ils n'ont aucun moyen de le faire. Aujourd'hui, le risque est assez évident, on le connaît déjà toutes et tous, celui d'une transition automobile à deux vitesses : d'un côté, les ménages aisés, les flottes d'entreprises, les voitures de société qui accèdent beaucoup plus facilement en véhicule électrique et, de l'autre, ces ménages beaucoup plus modestes, aux moyens qui restent complètement dépendants de leur véhicule thermique, souvent ancien, plus coûteux en carburant, inutile de le rappeler, plus cher aussi à entretenir. Toutes ces dispositions pèsent sur ces ménages plus exposés à la hausse des prix de l'essence. Ces véhicules seront encore plus chers à l'utilisation demain, parce qu'il y a cette fameuse nouvelle taxe appelée vignette, qui intervient en plus et qui pèsera sur ces nombreux ménages.

Notre proposition répond à cette injustice par un outil assez simple, celui du leasing social wallon pour véhicules électriques. Le principe est clair : il propose de permettre à des travailleurs, à des ménages à revenus modestes, de louer une voiture électrique pour une mensualité qui se veut réduite, qui se veut stable et prévisible. L'aide publique ne finance pas finalement un luxe ici, elle réduit véritablement le coût mensuel pour rendre l'usage d'un véhicule électrique accessible à celles et ceux qui en ont réellement besoin.

Je n'ai pas inventé ce mécanisme, il existe déjà. Il est appliqué en France, où cela fonctionne relativement bien. Je vous invite à aller voir ce qui se passe chez nos voisins. Il a rencontré une très forte demande sociale. C'est pour cela que je me suis dit : si cela marche en France, pourquoi pas chez nous ? Pourquoi les familles wallonnes dépendant de leurs véhicules n'ont-elles pas le choix ? Pourquoi ces familles devraient-elles rester coincées avec des véhicules plus anciens, plus polluants, plus coûteux aussi à l'usage, surtout au moment où ce fameux projet de vignette risque aussi de les pénaliser ?

Le dispositif que nous proposons dans cette proposition de décret est extrêmement ciblé. Il s'adresse aux travailleurs dépendant de leur voiture, aux ménages à revenus modestes, à celles et ceux qui n'ont pas de voiture de société, pour les familles qui vivent dans les territoires où l'offre de transports publics ne suffit manifestement pas, pour les ménages qui doivent remplacer un vieux véhicule thermique.

Le type de véhicule est également précisé dans ce texte. On ne parle pas de SUV de luxe, pas de véhicules lourds chers et surdimensionnés. Non, on parle de véhicules de catégorie M1, c'est-à-dire des voitures particulières destinées au transport de personnes type Renault 5 E-Tech, Peugeot E-208, Citroën E-C3, et cetera.

(Réactions dans l'assemblée)

Un peu de publicité au Parlement. On écoutera un peu les remarques du Conseil d'État pour la libre concurrence, mais il n'empêche qu'il faudrait aussi favoriser le marché européen sur ce coup, puisqu'il y a aussi une question économique et écologique derrière.

Ces véhicules électriques se veulent sobres, adaptés aux besoins quotidiens, avec un coût d'usage raisonnable.

Comment financer ce plan ? Par le plan social Climat de l'Union européenne. Ces moyens existent précisément pour accompagner les ménages face au coût de la transition. Ces moyens doivent servir à rendre la transition concrète supportable aussi pour celles et ceux qui comptent chaque euro.

Une première enveloppe de 70 millions d'euros permettrait de soutenir environ 10 000 véhicules, selon nos calculs. C'est une mesure concrète de pouvoir d'achat, mais c'est aussi une mesure climatique. Cela veut dire que l'on serait moins dépendants aux carburants fossiles, que l'on émettrait moins d'émissions et qu'il y aurait aussi moins de vulnérabilité face à la hausse des prix du pétrole.

Je veux aussi le dire clairement : le leasing social ne peut en aucun cas remplacer l'offre de transport public, le covoiturage, l'autopartage, la mobilité active, le transport à la demande. Il est et doit être complémentaire à tout cela. C'est une mesure qui se veut la plus concrète et efficace possible. Il répond à une réalité que, dans certains territoires, pour certains ménages, la voiture reste malheureusement absolument nécessaire.

Le Conseil d'État a rendu un avis utile. Il ne remet pas en cause l'objectif social et climatique de notre

texte. En revanche, il nous demande de mieux encadrer juridiquement le dispositif. Il pointe aussi le risque d'aides d'État, la nécessité de respecter le droit européen, le besoin de clarifier l'objet précis du leasing, de définir les publics visés, d'encadrer les opérateurs et de ne pas renvoyer trop largement au Gouvernement.

On répond à ces différentes remarques en déposant un amendement unique, très largement inspiré du système français, je ne vous le cache pas. Cet amendement précise que la Région n'achète pas les véhicules, qu'elle intervient financièrement dans un contrat de location de longue durée conclu entre le bénéficiaire et un opérateur conventionné. L'aide serait donc versée à l'opérateur, qui la déduit intégralement du montant payé par le bénéficiaire.

Cet amendement précise aussi l'encadrement des bénéficiaires, à savoir une personne majeure qui est domiciliée en Wallonie, avec les conditions de revenus qui sont précisées, l'absence de véhicule de société, un usage du véhicule pour les déplacements professionnels domicile-travail avec un critère de distance ou de kilométrage annuel précisé.

Il précise que ces véhicules admissibles doivent être des véhicules neufs de catégorie M1, 100 % électriques, qui répondent à des critères environnementaux, de prix, de masse et d'adéquation aux besoins quotidiens. On a retiré, à regret, la référence à une filière industrielle européenne afin d'éviter toute difficulté au regard du droit européen. Cela avait été souligné par le Conseil d'État. Notre amendement répond donc à ce point.

Enfin, cet amendement organise le conventionnement des opérateurs. Il impose l'absence d'apport initial obligatoire, une durée minimale de trois ans, un kilométrage minimal, un plafond de loyer ainsi que des règles de contrôle de non-cumul et de récupération en cas d'abus.

Vous l'aurez compris, tout cela a été précisé suite aux remarques du Conseil d'État. Notre objectif en déposant ce texte est double : garder l'ambition absolument sociale dans ce texte et le rendre juridiquement beaucoup plus solide.

Cette proposition se veut modeste ; elle ne prétend pas régler à elle seule tous les enjeux de mobilité. Néanmoins, cette proposition peut apporter une réponse très concrète à une question simple : comment éviter que la transition automobile ne soit réservée qu'à celles et ceux qui ont déjà les moyens ?

Pour nous, la transition climatique doit protéger le climat, mais aussi – on n'a de cesse de le répéter dans toutes les commissions concernées – protéger le portefeuille des ménages, réduire les émissions et réduire les injustices. Elle doit aider les familles, mais elle ne doit surtout pas culpabiliser ces familles. La voiture électrique ne peut pas devenir un privilège. Quand elle permet de rouler moins cher, de moins dépendre du pétrole et de réduire les émissions, elle doit aussi être accessible aux travailleurs et travailleuses, aux familles monoparentales, aux habitants des villages en zones rurales ou semi-rurales, aux ménages modestes, et cetera.

Le sens de notre proposition est de faire de la transition automobile une transition qui soit la plus juste possible, la plus populaire possible et la plus concrète ; une transition qui ne laisse pas les Wallonnes et les Wallons au bord de la route, au sens propre et au sens figuré.

Discussion générale

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Tout d'abord, je tiens à remercier les auteurs de cette proposition. Vous écrivez vous-même que la voiture électrique bénéficie principalement aux flottes d'entreprises, aux voitures de société et aux ménages disposant déjà d'une capacité d'investissement suffisante.

Vous dénoncez une transition à deux vitesses. Le constat est exact : près de neuf voitures électriques neuves sur 10 sont aujourd'hui immatriculées au nom d'une entreprise.

Ce constat n'est pas le fruit du hasard. Il a une origine. D'ailleurs, vous la connaissez, puisqu'en 2021, le Gouvernement fédéral, dont le Parti socialiste faisait alors partie, a décidé que seules les voitures de société électriques resteraient fiscalement déductibles. C'était un choix politique assumé : électrifier le parc automobile par les entreprises. Les travailleurs sans voiture de société, eux, n'ont rien reçu. La transition à deux vitesses que vous dénoncez aujourd'hui, c'est celle que vous avez organisée hier. Vous proposez maintenant que la Wallonie en corrige les effets.

Ce choix a pourtant une conséquence que votre texte ignore. Une voiture de société roule généralement quatre à cinq ans en leasing. Les premières électriques issues de cette réforme de 2021 arrivent donc maintenant sur le marché de l'occasion. Les ventes d'électriques d'occasion ont fortement progressé en un an et la moitié de ces voitures viennent des entreprises. Elles ne représentent pourtant encore que 4 % du marché de l'occasion. Le gisement est là et il va grossir dans les années qui viennent.

Je veux aussi rappeler pourquoi nous voulons électrifier le parc automobile. L'objectif premier est climatique. En Wallonie, nos émissions de gaz à effet de serre ont baissé de plus de 40 % depuis 1990. L'industrie, la production d'énergie et le logement font leur part. Le transport, lui, est le seul secteur dont les

émissions continuent à augmenter sur la même période. Il représente aujourd'hui plus d'un cinquième de nos émissions. Si nous voulons tenir nos objectifs climatiques, nous devons activer ce changement. C'est une question sociale, bien sûr, mais c'est d'abord une nécessité climatique.

Venons-en au texte. Celui-ci ne peut pas être adopté en l'état. L'avis du Conseil d'État est d'une sévérité rare : incertitudes au regard du droit européen des aides d'État ; délégation excessive au Gouvernement – on dirait presque une résolution ; notions essentielles non définies et montage du leasing inexistant. Ce ne sont pas des détails de rédaction, mais des éléments fondamentaux. Je suis donc curieuse d'analyser votre amendement, mais j'ai du mal à imaginer qu'il puisse solidifier le texte à lui seul.

Au-delà du droit, ce texte passe à côté d'une question essentielle : où ces ménages vont-ils recharger leur voiture ?

Prenons un exemple. Nathalie est aide-soignante, maman solo de deux enfants et vit dans un appartement au troisième étage, dans un quartier où l'on se gare dans la rue. Elle coche toutes les cases de votre proposition, mais elle ne peut pas recharger chez elle, car on ne fait pas descendre le câble du troisième étage jusqu'à une voiture garée de l'autre côté de la rue. Elle ne peut pas non plus recharger au travail parce que son employeur n'a pas de bornes. Il lui reste la borne publique s'il y en a une, si elle est libre et si elle fonctionne, sur laquelle il faut aller se brancher le soir et se déplacer avant la nuit. Sur cette borne, elle paie son électricité environ deux fois plus cher qu'à domicile – trois fois si c'est une borne rapide.

Nathalie n'est pourtant pas un cas isolé. Un tiers des logements wallons sont loués et ne permettent pas spécialement l'installation d'une borne privée. Le logement public concerne environ 125 000 ménages. Un dispositif qui ignore la recharge risque d'aider surtout les ménages qui ont un garage ou une allée et de passer à côté des plus fragiles.

Qu'est-ce qui fera réellement basculer les conducteurs wallons vers l'électrique ? Ce n'est pas un leasing mal conçu, mais plutôt un ensemble de leviers concrets.

D'abord, il y a le contexte. Cette année, le diesel a dépassé à plusieurs reprises les 2 euros le litre. Chaque passage à la pompe rappelle aux ménages que dépendre du pétrole coûte cher. Rouler à l'électricité devient un choix raisonné, pas seulement un geste pour la planète.

Ensuite, il y a la recharge. Il faut plus de zones de recharge là où les gens vivent. C'est le sens du plan du Gouvernement qui prévoit 3 400 points de recharge supplémentaires, dont 1 700 dès 2027.

Troisième levier, c'est la confiance en l'occasion. Beaucoup de citoyens craignent encore pour la batterie d'une voiture électrique d'occasion. Ces craintes sont largement injustifiées. La plupart des batteries gardent environ 90 % de leur capacité après 150 000 kilomètres. Depuis janvier, l'état de santé de la batterie peut figurer sur le Car-Pass. Il faut le faire savoir. Une bonne communication sur l'occasion électrique, c'est aussi soutenir nos garagistes ainsi que nos négociants indépendants et prolonger la vie des véhicules qui existent déjà.

Enfin, une fiscalité automobile qui allège la charge sur les petites voitures électriques sobres et légères envoie un signal clair aux ménages. C'est précisément la décision annoncée hier par le Gouvernement.

Ce sont ces éléments qui feront que les conducteurs commenceront à envisager l'électrique : un prix du carburant qui fait réfléchir, une borne près de chez soi, la confiance dans une voiture d'occasion et une fiscalité qui encourage les bons choix.

Notre position est donc claire : nous ne soutiendrons pas ce texte, même si nous sommes ouverts à analyser votre amendement. Pour le moment, il est juridiquement fragile et incomplet sur le fond. L'électrification du parc automobile est un enjeu climatique et social majeur. Elle mérite mieux qu'un décret d'affichage. Cette majorité continuera d'avancer avec des leviers concrets pour que la voiture électrique devienne accessible à tous, et pas seulement aux flottes d'entreprises.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Quelques mots pour remercier les auteurs de l'exposé et pour m'excuser par avance si je devais vous quitter avant la fin de la discussion vu les commissions en parallèle.

Tout d'abord, je voudrais soutenir le principe du leasing social, parce qu'il y a, à nos yeux, un réel enjeu d'accessibilité. Sans que cela ne soit la dernière merveille du monde ni la seule mesure qui doive être discutée, cela peut faire partie d'un ensemble de mesures qui nous paraît à ce titre intéressant. C'est d'ailleurs aussi le sens de la proposition qui avait été formulée par Ecolo il y a quelques mois.

Nous avions pensé travailler au niveau fédéral. Nous avons déposé un texte à la Chambre à cet égard. En réalité, la compétence peut certainement être partagée. En tout cas, je n'ai pas vu de remarques du Conseil d'État sur ce terrain. Agir par des leviers fédéraux ou agir par des leviers régionaux nous paraît possible en réalité. Ce texte mérite dès lors d'être examiné.

Je suis assez surpris par la tonalité très hostile que je viens d'entendre sur les bancs de la majorité, singulièrement avec des débats où l'on mélange parfois certains enjeux. Le débat des véhicules de société mérite d'être reconduit, bien sûr. Il pose des questions

importantes en termes d'équité. De là à considérer que c'est parce que le parc des voitures de société a été électrifié qu'il y a un problème, que cette proposition cherche à résoudre, il y a un lien de cause à effet qui m'apparaît mal posé. J'entends par ailleurs que l'intervenante n'a pas contesté l'électrification du parc menée par le dispositif des véhicules de société.

Par contre, ce qui est certain, comme Mme Lambelin l'a indiqué, c'est que l'avis du Conseil d'État est effectivement assez *trash.* Dès lors qu'un travail doit certainement être conduit pour examiner valablement le texte – j'ai entendu qu'un amendement avait été déposé –, vous imaginez bien que, vu son ampleur, nous n'avons pas pu l'examiner au moment de vous écouter. C'est quelque chose qui peut l'être dans le calendrier que vous déciderez.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Dans le même sens que M. Hazée, je reconnais que l'objectif du texte est tout à fait louable. C'est une des multiples pistes pour répondre à l'enjeu de l'électrification du parc automobile. Dans l'état actuel des choses, seules les personnes qui ont les moyens peuvent faire le choix d'acheter une voiture électrique. Même si leur prix a baissé ces dernières années, elles restent assez coûteuses. De ce point de vue, la réponse proposée est, à mon avis, intéressante.

Ensuite, des questions ont été posées par le Conseil d'État – que l'on se posait également – sur la question du mécanisme de financement et du cadre très concret de cette proposition de décret. Ici, on vient de recevoir l'amendement. Voilà, je l'ai lu aux trois quarts. Je pense que cela mérite que l'on puisse se pencher dessus.

Je suis assez étonné de ne pas avoir entendu de la part de Mme Fafchamps la possibilité que les groupes de la majorité eux-mêmes introduisent des amendements. C'est une chose d'être critique vis-à-vis d'un texte, mais il s'agit d'un texte qui est justement en discussion. Il y a donc encore la possibilité, pour les groupes de la majorité, d'introduire des amendements de clarification s'ils veulent que le texte soit plus solide.

On aura encore l'occasion d'en discuter. Pour le moment, mon groupe va s'abstenir, mais plutôt dans le but de pouvoir encore étudier cet amendement et éventuellement les autres amendements qui pourraient être introduits d'ici à ce que l'on puisse revenir sur ce texte.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – En prélude à mon intervention, je tiens tout de même à regretter que l'amendement ne nous soit envoyé qu'aujourd'hui, alors que l'avis du Conseil d'État date de plus d'un mois.

Cela étant, nous comprenons parfaitement la réalité des ménages qui dépendent de leur voiture, notamment dans les territoires où les alternatives sont limitées, pour lesquels l'accès à un véhicule électrique reste trop coûteux. Le constat me semble correct. Le MR se bat depuis longtemps pour ces ménages, même si le précédent ministre ne nous a pas facilité la tâche en la matière, notamment en développement des bornes de recharge, pour ne citer que cet exemple.

Si le problème est réel, encore faut-il que la solution proposée soit solide. Or, ce texte soulève des questions juridiques, financières et économiques majeures.

Premièrement, l'avis du Conseil d'État est particulièrement préoccupant. Il ne s'agit pas de simples remarques techniques, mais de questions fondamentales sur l'architecture du dispositif. Des éléments essentiels, comme les conditions d'accès, la sélection des bénéficiaires, le montant de l'intervention publique, les modalités du contrat ou encore les mécanismes de contrôle, sont renvoyés au Gouvernement.

Autrement dit, le Parlement est invité à voter un mécanisme dont une partie substantielle reste à définir. Cela pose un véritable problème au regard de l'article 23 de la Constitution, qui impose au législateur de fixer les éléments essentiels du dispositif et d'encadrer suffisamment les délégations au Gouvernement. Il y a d'ailleurs une certaine ironie à entendre régulièrement certains collègues réclamer davantage de pouvoirs pour le Parlement, alors que ce texte renvoie au Gouvernement une part considérable des décisions structurantes.

Plus fondamentalement, nous ne savons même pas précisément quel modèle de leasing social nous voulons créer. La Région achètera-t-elle les véhicules pour les mettre à disposition des bénéficiaires ou interviendra-t-elle dans des contrats conclus avec des opérateurs privés ? Qui portera les risques ? Quelles seront les responsabilités de chacun ? Ces questions touchent aux fondements juridiques du mécanisme et soulèvent des interrogations quant au respect des compétences fédérales.

Deuxièmement, la question de l'utilisation de l'argent public et des aides d'État est essentielle. Le Conseil d'État souligne que le dispositif pourrait constituer une aide d'État indirecte au bénéfice des constructeurs, importateurs, distributeurs ou vendeurs de véhicules, ce qui nécessite d'examiner les obligations européennes, notamment en matière de notifications à la Commission.

Dès lors, une question s'impose : qui bénéficiera réellement de cet argent public ? Nous voulons évidemment aider les ménages wallons à accéder à des véhicules propres, mais nous devons aussi nous assurer que cette dépense ne soutienne pas indirectement des acteurs économiques dont la production, la valeur

ajoutée et l'emploi se situent largement en dehors de notre territoire, voire de l'Union européenne.

Ce serait tout de même un paradoxe de mobiliser des fonds publics wallons, belges ou européens pour accompagner la transition automobile, tout en renforçant potentiellement des chaînes de production extérieures à l'Europe, notamment chinoises, au détriment de nos propres industries. Nous défendons la réindustrialisation européenne et notre souveraineté économique. Chaque euro public consacré à la transition automobile doit donc être examiné à l'aune d'une question simple : accompagnons-nous la transition tout en renforçant notre économie, ou risquons-nous d'accroître notre dépendance industrielle ?

Le texte évoque bien une contribution au développement d'une filière industrielle européenne, mais cette ambition reste suffisamment traduite en garanties concrètes et juridiquement solides. Une intention ne suffit pas. Il faut pouvoir démontrer que le dispositif ne deviendra pas un mécanisme de soutien direct aux véhicules importés.

Troisièmement, le ciblage social et le financement restent trop imprécis. Que recouvre exactement la notion de « ménages modestes et moyens » ? Comment seront définies et hiérarchisées les catégories prioritaires ? Comment les bénéficiaires seront-ils départagés si les demandes dépassent les crédits disponibles ?

Nous ne disposons pas non plus d'une vision suffisamment claire du coût global du dispositif, du nombre de bénéficiaires potentiels et du niveau d'intervention publique. Il faut également tenir compte des coûts liés à l'assurance, à l'entretien, à la recharge ou encore à la restitution du véhicule. Il serait paradoxal de vouloir aider les ménages les plus vulnérables, tout en créant un mécanisme insuffisamment encadré et susceptible de profiter davantage à des acteurs économiques extérieurs qu'à notre économie.

Nous devons pourtant agir pour les ménages qui n'ont pas d'alternative à la voiture, en explorant des solutions concrètes : réduire le coût d'accès aux véhicules propres, développer le marché de seconde main et mieux accompagner les publics les plus exposés à la transition. Le problème n'est donc pas la volonté d'aider les ménages, mais la solidité de la solution proposée.

Tant que les fondements juridiques, le financement, le ciblage social, les garanties économiques ne seront pas suffisamment établis, nous ne pouvons pas soutenir ce texte. Je ne pense pas que ce soit un amendement de dernière minute qui explique le tout.

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

Mme Anne Lambelin (PS). – Chers collègues, je trouve assez marrant que, quand l'opposition essaie d'être la plus constructive possible – c'est mon cas, y compris dans cette Commission ces derniers temps –, de déposer un texte qui, au départ, était une proposition de résolution – on a vu que l'on pouvait insérer un article 45/1 dans le décret « Neutralité carbone » – et de transformer cette proposition de résolution en proposition de décret, elle se retrouve face à une majorité qui adopte une attitude d'opposition bête et méchante sur ce texte. Je suis désolé de le dire de la sorte, mais j'ai l'impression que vous n'avez pas même lu ce texte.

(Réactions dans l'assemblée)

Ah oui ? Pourtant, plein d'éléments que vous soulevez ont été précisés. Quant à l'amendement, j'ai commencé mon intervention en vous proposant un laps de temps pour l'analyser. Je suis tout à fait ouverte à cela. OK, il y a des remarques du Conseil d'État, mais combien de remarques ce même Conseil d'État a-t-il formulées sur les textes de la majorité et du Gouvernement ? Quand on essaie de faire un travail constructif, s'il vous plaît, essayez d'adopter une attitude constructive également. Sincèrement, là, c'est assez surprenant.

Madame Fafchamps, vous évoquez toute une série d'arguments et vous mélangez un peu tout. Si j'ai déposé ce texte à la base, c'est parce que, face à la hausse du prix des carburants, force est de constater que le Gouvernement fédéral n'a rien fait. Face à ce constat, je me suis dit : « C'est intéressant de voir ce qui se passe en France ». J'ai lu un article et j'ai trouvé cela extrêmement intéressant. C'est une mesure concrète. C'est une proposition qui se veut modeste, mais extrêmement concrète, et qui n'est pas extrêmement compliquée à mettre en place. Comme je l'ai dit, on pourrait se baser sur des fonds sur le plan européen. Il y a donc, derrière cette proposition, un aspect financier qui est envisageable et des précisions qui sont apportées. Je me suis dit que, au lieu de rester assise sur mon banc à regarder un Gouvernement qui ne bouge pas, un Gouvernement fédéral qui ne fait rien pour aider les ménages qui sont en pleine détresse face à la hausse du carburant, j'allais faire une proposition, parce que je suis dans l'opposition et que, dans l'opposition, on essaie d'avoir une attitude qui soit la plus constructive possible.

Regardez le résultat : une majorité qui joue un rôle d'opposition et qui n'est absolument pas constructive. C'est le monde à l'envers. On va continuer à nous dire que l'on ne fait pas de propositions constructives et que l'on n'agit pas. Je suis désolée de le dire, mais s'il y a bien quelqu'un qui n'agit pas, c'est le Gouvernement fédéral, c'est M. Crucke, qui fait un appel, mais qui ne met rien en place pour aider ces ménages. Excusez-moi de m'énerver, mais, franchement, il y a lieu de s'énerver après ce que l'on a entendu.

Monsieur Dewez, j'ai l'impression que, au MR, vous n'avez pas du tout lu mon texte. Vous me demandez comment on va faire en argumentant que l'on va favoriser des marchés en dehors de l'Europe. Justement, la remarque formulée par le Conseil d'État sur mon texte, c'est que je suis trop précise parce que je demande que l'on favorise les marchés européens. Je ne comprends pas qui a écrit la note que vous êtes en train de lire devant les députés de cette Commission. Franchement, c'est hallucinant.

S'il vous plaît, je vous demande aujourd'hui de lire l'amendement qui est apporté. J'essaie de travailler de manière constructive. Aujourd'hui, des ménages peinent à s'inscrire dans la transition écologique et environnementale, à s'inscrire dans la transition électrique et à payer leur carburant. C'est du délire quand on est à la pompe. Pourtant, ces ménages n'ont d'autre choix que d'utiliser leur véhicule thermique, parfois trop ancien, pour conduire leurs enfants à l'école, faire leurs courses ou aller travailler, parfois dans des zones qui ne sont absolument pas desservies par les transports publics.

Il est évident que ma proposition ne vient pas en remplacement de l'utilité des transports publics et de toutes les autres mesures qui doivent être mises en place aujourd'hui par tous nos Gouvernements face à cette transition et à la hausse des carburants. Quand on a une approche qui se veut la plus modeste et la plus constructive possible, la moindre des choses, s'il vous plaît, c'est de rester corrects dans la manière dont vous répondez à une proposition comme celle-ci.

Concernant les bornes en Wallonie, je ne peux pas vous contredire ; il n'y en a pas assez. Il est évident qu'il faut continuer l'électrification et ajouter de nouvelles bornes en Wallonie.

Sur le prix du carburant, vous faites le même constat que moi, mais il faut apporter des solutions concrètes de temps en temps. Pour une fois, il y a une proposition qui est formulée.

S'il vous plaît, faites-en quelque chose. Allez voir ce qui se fait dans les pays voisins. C'est quand même intéressant. J'ai vu que certains groupes étaient plus ouverts que d'autres pour mettre ce type de dispositif en place.

Sur les locations de véhicules, Monsieur Dewez, c'est précisé dans le texte, donc je ne comprends même pas. En gros, j'ai l'impression que vous n'avez pas lu mon texte.

Dès lors, chers collègues, je vous invite vraiment, s'il vous plaît, à relire le texte, à relire l'amendement qui s'y raccorde, à voir qu'en fait, nous essayons simplement ici d'être constructifs, concrets. Des solutions existent, le financement de ce projet est possible, cela se fait dans d'autres pays et fonctionne extrêmement bien. Non, cela ne fait pas tout peser sur le Gouvernement. Il y a tout un plan derrière ce texte, basé sur le projet français qui fonctionne. Je vous demanderai en tout cas de prendre le temps d'analyser mon amendement.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Madame Lambelin, vous dites que vous venez avec une proposition constructive. Je n'ai jamais dit le contraire. Par contre, vous vous emballez suite à nos remarques. Je ne sais pas comment on doit le prendre parce que l'on a remis du contexte, on a réexpliqué un peu d'où venait cette forte représentation, parmi les voitures électriques, des voitures de société en leasing. J'ai juste remis un contexte.

On a ouvert d'autres pistes, notamment sur les voitures d'occasion, que vous n'avez absolument pas évoquées alors que l'on sait qu'elles arrivent sur le marché maintenant, suite au changement de législation en 2021. C'est ce que j'ai fait. J'ai ouvert des pistes. C'est un dossier qui mérite, je pense, davantage qu'un décret fait à la va-vite, avec un amendement déposé en séance et l'obligation de voter cela dans l'urgence. Cela mérite…

(Réaction de Mme Lambelin)

Vous dites que l'on n'est pas constructif, vous dites que l'on botte en touche, que l'on ne veut pas du tout l'analyser. J'ai dit dans ma prise de parole que l'on allait analyser votre amendement.

Désolée, mais moi, je ne sais pas analyser deux pages recto verso et vous donner une position ferme, là, maintenant. C'est un dossier qui mérite plus qu'un dépôt à la va-vite et une prise dans l'émotion. Toute une série de paramètres ne sont absolument pas abordés dans le décret initial, et je ne suis pas certaine que l'on pourra corriger uniquement avec un amendement. Cela demande plus de réflexion, et c'est ce que j'affirme dans la fin de ma première intervention en disant que la majorité continue à travailler.

Je ne vois vraiment pas ce qui méritait que vous vous emballiez de cette façon à la suite de nos interventions.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Très simplement, je vais dans le sens de Mme Fafchamps. Je pense que la proposition – vous l'avez dit vous-même, Madame Lambelin – est assez modeste, mais elle est surtout incomplète. Donc, je pense qu'il faut faire preuve de modestie aussi dans vos propos et avancer dans un débat constructif. C'est dans ce sens là que l'on ira. À l'heure actuelle, ce qui est proposé est incomplet et insuffisant.

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

Mme Anne Lambelin (PS). – Je n'ai jamais demandé que l'on aille vite et que l'on passe absolument au vote aujourd'hui. Jamais, à aucun moment, je ne suis arrivée avec cette posture.

Je pense, par contre, qu'il y a urgence face à la hausse du prix du carburant. Là, c'est au Gouvernement fédéral – et peut-être au Gouvernement wallon aussi – d'agir pour aider les ménages. Moi, je fais une proposition parmi d'autres, une proposition qui se veut concrète, qui se veut modeste. Dire que l'on doit absolument voter aujourd'hui, non, je ne l'ai jamais dit. Dès lors, prenez le temps de lire mon amendement, s'il vous plaît. Par contre, oui, il ne faudrait pas que cela prenne des mois, puisqu'en effet, je pense que pour les ménages, il y a urgence. Cela, je le pense, c'est vrai.

Regardons un peu ce qui se passe chez nos voisins. Je vous signale juste que sur Autoscout, un site de référence de l'occasion, il y a 125 000 annonces, dont 5 500 de véhicules électriques. Je mets cela comme ça sur le tapis. Je vous dis simplement qu'il y a aujourd'hui un déséquilibre dans la société. Il y a des ménages qui ne savent pas s'inscrire dans la transition comme on leur demande de le faire, et qui ne sont pas suffisamment accompagnés pour le faire.

Aujourd'hui, il y a des ménages qui souffrent et qui ne peuvent plus prendre leur véhicule thermique. Quand il y a un déséquilibre aussi flagrant dans une société, c'est notre responsabilité de mettre en place des mécanismes, comme celui-là parmi d'autres, pour aider ces ménages et trouver des solutions.

Monsieur le Président, si l'on ne passe pas au vote aujourd'hui, cela me convient parfaitement. Prenez le temps, chers collègues.

M. le Président. – J'ai deux propositions : soit de remettre le texte à l'arriéré, si je vous traduis, soit de passer au vote. Je me tourne vers les commissaires.

(Réactions dans l'assemblée)

Mme Anne Lambelin (PS). – À l'arriéré, Monsieur le Président.

M. le Président. – Nous remettons le texte ainsi que son amendement à l'arriéré pour que chacun ait le temps de le lire.

La séance est suspendue.

- *La séance est suspendue à 12 heures 33 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 14 heures 2 minutes.*

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les campagnes de sécurité routière à destination des entreprises agricoles »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les campagnes de sécurité routière à destination des entreprises agricoles ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, les mois de septembre et d'octobre constituent une période particulièrement sensible pour la circulation des tracteurs agricoles sur nos routes. Durant les récoltes, la cohabitation avec les autres usagers se renforce, notamment sur les voiries rurales, avec des engins de plus en plus puissants, de plus en plus lourds et parfois difficiles à dépasser. Les chiffres disponibles sont préoccupants : environ 220 accidents corporels impliquant un tracteur agricole sont recensés chaque année en Belgique, avec une hausse d'environ 40 % durant les mois de septembre et d'octobre.

Lorsqu'un tracteur est impliqué, les conséquences peuvent être graves. Le risque d'une issue mortelle est nettement plus élevé que pour d'autres accidents de la route. Plusieurs facteurs semblent intervenir : la perte de contrôle, le non-respect des priorités, le renversement, la collision latérale, le manque de visibilité, mais aussi la distraction au volant. Les jeunes conducteurs sont également concernés, puisque la législation permet de conduire certains tracteurs dès 16 ans.

Quelle analyse faites-vous de l'évolution des accidents impliquant des tracteurs agricoles en Wallonie ? Quelles actions de prévention sont menées auprès des entreprises agricoles, des agriculteurs, des jeunes conducteurs et des automobilistes afin de favoriser une meilleure cohabitation sur la route ? Par ailleurs, les engins agricoles sont de plus en plus longs, de plus en plus lourds et de plus en plus larges. Comment ces évolutions techniques sont-elles intégrées dans les cahiers des charges des réfections de voiries ?

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, selon les statistiques de l'Agence wallonne pour la sécurité routière, sur la période 2021-2025, en moyenne, 81 accidents de la

route impliquant un véhicule agricole sont recensés chaque année en Wallonie. C'est un enjeu important auquel je suis particulièrement sensible, au vu de mon histoire familiale.

Après une période globalement stable, les deux dernières années ont connu davantage d'accidents : 88 en 2024 et 95 en 2025. C'est durant l'été que survient la majorité de ces accidents : en moyenne, près de deux accidents corporels sur cinq impliquant un véhicule agricole – 38 % – se produisent entre les mois de juillet et de septembre. Un pic est observé en juillet, ce qui correspond à une période d'intensification de l'activité agricole.

Les accidents impliquant un tracteur sont généralement trois fois plus graves que la moyenne, calculée sur la base du nombre de tués pour 1 000 accidents corporels.

L'Agence wallonne pour la sécurité routière prodigue des conseils spécifiques en été, via les réseaux sociaux, afin de rappeler les bons comportements à adopter et de favoriser une cohabitation plus sûre entre les différents usagers. Ces messages s'adressent tant aux conducteurs d'engins agricoles qu'aux autres usagers – c'est rarement un accident entre deux tracteurs.

En vue de permettre une circulation en toute sécurité sur la voie publique et de garantir une bonne visibilité des véhicules agricoles, une synthèse des règles et recommandations en la matière a été rédigée par le SPW, Centrex, et la Fédération wallonne de l'agriculture. Cette brochure est en ligne sur le portail du SPW MI.

Par ailleurs, pour éviter une dégradation prématurée des routes, le référentiel CCT Qualiroutes intègre désormais ces contraintes techniques à travers trois axes principaux : la résistance structurelle, la géométrie des voies et l'aménagement des abords. Sur le plan de la structure, les cahiers des charges imposent des essais géotechniques plus stricts qui obligent à traiter les sols instables à la chaux ou au ciment, voire à les remplacer en profondeur. De plus, pour les voiries à faible trafic, mais fortement sollicitées par l'agriculture, l'épaisseur des sous-fondations et des couches d'hydrocarbonés est revue à la hausse pour s'aligner sur les normes des poids lourds.

Enfin, la longueur des convois pouvant atteindre 25 mètres, les rayons de courbure des virages doivent être régulièrement modifiés pour permettre leur passage. Il est expressément demandé d'exclure tout mobilier urbain rigide – potelets, murets, panneaux de signalisation bas – dans la zone de balayage du porte-à-faux des machines agricoles lors des virages.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. La prévention doit être ciblée et concrète, particulièrement en période de récolte. Il faut sensibiliser les agriculteurs, mais aussi, comme vous l'avez dit, les autres usagers de la route, singulièrement les jeunes conducteurs, à une meilleure cohabitation sur nos routes.

Je me réjouis d'entendre que les normes sont aujourd'hui intégrées au nouveau cahier des charges en ce qui concerne les charrois de plus en plus lourds qui circulent sur nos routes.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les disparités régionales en matière de contrôle technique »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les disparités régionales en matière de contrôle technique ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, je reviens vers vous concernant les disparités régionales en matière de contrôle technique. Dans votre réponse du 27 août, vous confirmiez que la Wallonie n'entendait pas remettre en cause l'obligation de contrôle technique « occasion », considérant celui-ci comme un outil essentiel de sécurité routière et de protection des consommateurs. Or, la réforme flamande continue de créer de fortes inquiétudes.

À partir du 1er janvier prochain, un véhicule revendu en Flandre ne devra en effet plus passer de contrôle « occasion », alors que cette obligation restera d'application en Wallonie. Cela risque de provoquer des situations ubuesques : des Wallons pourraient être tentés de vendre ou d'acheter via la Flandre pour éviter un contrôle, tandis que la validité en Wallonie d'un contrôle réalisé en Flandre ferait encore l'objet d'une analyse juridique.

Le contrôle technique n'est pourtant pas un gadget administratif. C'est un moyen concret de vérifier que les véhicules qui circulent sur nos routes le font dans des conditions de sécurité suffisantes, pour les occupants comme pour les autres usagers.

Où en est l'analyse juridique annoncée sur la reconnaissance en Wallonie des contrôles techniques réalisés en Flandre ? Quelles garanties pouvez-vous donner pour éviter un « tourisme de contrôle technique » et des distorsions entre citoyens selon la Région où le contrôle est effectué ?

La Wallonie dispose-t-elle encore de leviers pour imposer ses propres exigences aux véhicules circulant ou revendus sur son territoire ? Quelles suites ont été données aux conférences interministérielles Mobilité afin d'éviter une désynchronisation complète des régimes régionaux, et de préserver une politique cohérente de sécurité routière ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR prévoit que 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 diminuer le nombre de décès et de blessés graves sur les routes wallonnes. C'est la vision zéro à l'horizon 2050.

Le contrôle technique fait clairement partie des outils pour réduire les risques liés à l'insécurité routière. Il contribue directement à la sécurité de l'ensemble des usagers de la route et constitue également une garantie importante pour les acheteurs de véhicules d'occasion.

Je vous ai fait part, au travers de nombreuses réponses formulées devant cette assemblée, et d'ailleurs pas plus tard que le 15 septembre dernier, que je suis avec une vigilance particulière la réforme de la Flandre.

À ce stade, les données dont dispose l'administration ne révèlent pas l'existence d'un phénomène massif de « tourisme de contrôle technique » depuis le 1er septembre 2026, date d'entrée en vigueur de la réforme.

Sur la base des convocations envoyées par les organismes wallons, moins de 3 % des véhicules immatriculés en Wallonie sont actuellement présentés au contrôle technique en Flandre. À l'inverse, au deuxième trimestre 2026, environ 11 % des véhicules présentés dans les centres wallons provenaient d'une autre Région. Cela ne signifie toutefois pas qu'il faille minimiser les risques liés à une divergence croissante des régimes régionaux. C'est précisément pour cette raison que la Wallonie maintient une approche prudente et fondée sur l'évaluation des impacts réels de cette réforme.

S'agissant de l'analyse juridique que vous évoquez, celle-ci est toujours en cours. Elle vise notamment à clarifier que les exigences prévues par la réglementation wallonne continuent à s'appliquer aux véhicules immatriculés en Wallonie. L'objectif est d'éviter toute insécurité juridique et tout risque de contournement des règles régionales.

Concernant les leviers d'action dont dispose la Wallonie, la sixième réforme de l'État a confié aux Régions la compétence de fixer les règles applicables à leurs citoyens en matière de contrôle technique. Si les usagers conservent la possibilité de faire contrôler leur véhicule dans une autre Région, cette reconnaissance mutuelle n'empêche pas la Wallonie de définir ses propres exigences réglementaires et de défendre un haut niveau de protection de ses citoyens.

Cette question a été portée à plusieurs reprises au sein de la conférence interministérielle Mobilité. Ce sera encore le cas lors de la prochaine CIM, qui aura lieu la semaine prochaine à la suite de la décision du CODECO afin qu'une étude d'impact puisse être menée avec les autres Régions et l'autorité fédérale.

Bruxelles et le Fédéral ont déjà marqué leur accord sur ma proposition. La Wallonie y défend la nécessité d'une approche concertée permettant d'évaluer les conséquences des réformes régionales sur la sécurité routière ou sur l'allongement de la périodicité des contrôles, et de s'assurer de la cohérence du cadre au niveau de notre pays.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Le contrôle technique est avant tout une question de sécurité routière et de protection des usagers. Avec des règles différentes entre la Flandre et la Wallonie, nous risquons de créer des contournements et des inégalités entre automobilistes. Cela, je pense que vous ne devez pas le permettre, Monsieur le 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 place et le rôle de la Wallonie dans les États généraux de la sécurité routière »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la place et le rôle de la Wallonie dans les États généraux de la sécurité routière ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, à la suite des États généraux de la sécurité routière, plusieurs mesures sont annoncées au niveau fédéral :

- alco-barrières à la sortie de parkings ;
- tolérance zéro pour les jeunes conducteurs ;
- caméras anti-GSM ;
- suivi des conducteurs multirécidivistes, et des rodéos urbains ;
- encadrement des trottinettes électriques.

Ces annonces interviennent alors que le nombre de tués sur les routes a augmenté de 6 % au premier semestre 2026. Même si plusieurs de ces mesures relèvent de compétences fédérales, leur mise en œuvre aura nécessairement des implications pour les Régions, notamment en matière d'infrastructures, de prévention, d'aménagement de l'espace public, de données, de campagnes de sensibilisation et de coordination avec les acteurs de terrain.

La Wallonie a-t-elle été associée aux travaux des États généraux de la sécurité routière ? Si oui, par quels services et avec quelles contributions ? Des échanges ont-ils eu lieu en conférence interministérielle de la Mobilité sur les mesures annoncées, en particulier celles qui pourraient concerner les infrastructures régionales, les parkings, les caméras, les zones à risque ou les usagers de micromobilité ?

L'AWSR, le SPW Mobilité et Infrastructures, la SOFICO seront-ils associés à l'implémentation concrète de certaines mesures ? Le cas échéant, la Région dispose-t-elle déjà d'une estimation des moyens humains, techniques ou budgétaires qui pourraient être nécessaires ? Un budget wallon spécifique est-il envisagé pour accompagner ces mesures, notamment en matière de prévention, d'équipement ou d'adaptation des infrastructures régionales ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, les entités régionales et fédérales se sont entendues pour atteindre l'objectif de zéro tué sur les routes belges en 2050. À cette fin, chaque entité déploie son plan d'action dans le cadre des compétences qui sont les siennes.

Côté wallon, j'ai initié les États généraux de la sécurité routière en 2025, le Gouvernement en a validé les recommandations et un plan d'action a été formellement approuvé en juillet dernier. Le Fédéral a initié la même démarche dans ses propres compétences. La Wallonie est bien sûr associée aux travaux des États généraux fédéraux de la sécurité routière, notamment via un groupe de travail mené avec les différents acteurs de la Commission fédérale de la sécurité routière, dont l'AWSR est membre.

L'utilisation des caméras ANPR pour détecter les GSM au volant ainsi que la tolérance zéro faisaient partie des propositions du plan d'actions des États généraux de la sécurité routière wallons.

La mise en œuvre de ces mesures est prévue de manière progressive par le Gouvernement fédéral. Les Régions devront être concertées ou associées, conformément aux dispositions de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles selon la nature du projet fédéral et en tenant compte des compétences régionales.

Les acteurs régionaux en charge de la sécurité routière, notamment l'Agence wallonne pour la sécurité routière et le SPW Mobilité et Infrastructures, sont actuellement mobilisés sur la mise en œuvre du plan d'action wallon pour des routes plus sûres 2026-2030, dont le Gouvernement a validé le contenu voici quelques mois. Certaines mesures de ce plan présentent des synergies évidentes et des recoupements avec les initiatives fédérales annoncées, notamment en matière de prévention et de contrôle. À l'occasion des Fêtes de Wallonie, j'ai eu l'occasion de déployer une initiative concrète mêlant compétences fédérales et régionales.

Ces différentes actions seront donc articulées dans le respect des compétences de chacun, conformément à la loi spéciale de réformes institutionnelles.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. La sécurité routière nécessite une coordination entre le Fédéral et les Régions. Les annonces se multiplient, mais encore faut-il savoir quelle place occupe la Wallonie et quels moyens elle compte mobiliser.

Évidemment, Monsieur le Ministre, toute mesure qui permet de sauver des vies est une bonne mesure, mais on ne peut pas se contenter d'annoncer des mesures, il faut aussi les concrétiser sur le terrain.

Interpellation
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « le cynisme politique entourant l'adoption de la nouvelle grille tarifaire du réseau LeTEC »

Interpellation
de M. Germain Mugemangango
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « la hausse des tarifs du réseau LeTEC »

Interpellation
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « la hausse insensée des tarifs du réseau LeTEC »

Question orale
de M. Arnaud Dewez
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « la réforme tarifaire du réseau LeTEC comme levier d'un meilleur service public »

Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « la nouvelle grille tarifaire du réseau LeTEC »

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 fin de la quasi-gratuité dans la politique tarifaire de LeTEC »

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

- Mme Hanus, sur « le cynisme politique entourant l'adoption de la nouvelle grille tarifaire du réseau LeTEC » ;
- M. Mugemangango, sur « la hausse des tarifs du réseau LeTEC » ;
- M. Hazée, sur « la hausse insensée des tarifs du réseau LeTEC » ;
- M. Dewez, sur « la réforme tarifaire du réseau LeTEC comme levier d'un meilleur service public » ;
- Mme Fafchamps, sur « la nouvelle grille tarifaire du réseau LeTEC » ;
- M. Bastin, sur « la fin de la quasi-gratuité dans la politique tarifaire de LeTEC ».

La parole est à Mme Hanus pour développer son interpellation.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, c'est un sujet dont on n'aura pas fini de parler de sitôt. En 2024, dès votre arrivée, vous remettiez déjà en cause les abonnements à 1 euro par mois. C'était le plan caché de votre parti. Vous semiez les premières graines pour préparer les esprits à ces augmentations de tarifs qui ont véritablement explosé. Il y a quelques mois, nous vous alertions d'ailleurs sur les possibles augmentations qui allaient se produire avec la révision du nouveau contrat de service public de l'OTW, cet organisme chapeau au niveau des TEC en Wallonie, qui imposait, via ce nouveau CSP, un nouveau taux de couverture passant de 10 % à 14 %. Nous pointions déjà à l'époque, il y a quelques mois, nos craintes de voir augmenter les tarifs des TEC de l'ordre de 40 %. Ce sont les chiffres pour lesquels nous vous avertissions il y a quelques mois.

Je ne me suis jamais autant trompée, parce que j'étais en réalité très loin du compte. Aujourd'hui, la grille tarifaire des TEC en Wallonie a explosé. Pour les 18-24 ans, l'abonnement Classic annuel coûtera 180 euros par an, soit une augmentation de 1 500 %. Toujours pour cette même catégorie, l'abonnement Express annuel passera à 384 euros par an, soit une augmentation de 3 200 %. C'est une analyse que je partage avec votre ancien président de parti, Monsieur le Ministre. Pour les 65 ans et plus, l'abonnement passera à 120 euros par an, limité aux heures creuses, soit une augmentation de 1 000 %. Pour les personnes âgées, on fait fois 10. Pour les plus de 26 ans, l'abonnement Classic passera à 525 euros et l'abonnement Express à 890 euros par an.

Aujourd'hui, tous les tarifs explosent, hormis peut-être pour les enfants – on a sauvé les enfants de l'augmentation des tarifs des TEC – et pour les personnes âgées de 25 ans qui entrent désormais dans la catégorie des 18-24 ans. Tous les usagers des TEC en Wallonie voient le prix de leur abonnement exploser, et les jeunes sont les plus touchés.

Dans les grands chiffres, 130 000 jeunes de 18 à 24 ans ont bénéficié jusqu'alors des abonnements à 1 euro par mois, soit 12 euros par an. Monsieur le Ministre, ce sont 130 000 jeunes que vous avez décidé de laisser sur le carreau avec des tarifs qui ont explosé. Au mieux, ce sera 15 fois plus cher pour ces jeunes. Au pire, ce sera jusqu'à 32 fois plus cher pour ces jeunes

qui prennent le bus pour aller étudier, travailler, se rendre en formation, se soigner, et j'en passe.

Tout d'abord, les petits rétroactes de la séquence politique qui s'est déroulée dans ce dossier.

Le 2 octobre, le conseil d'administration de l'OTW, cet organisme chapeau qui dirige les TEC en Wallonie, composé d'administrateurs politiques, notamment du MR et des Engagés, a approuvé la nouvelle grille tarifaire, et les réactions ont commencé à fuser. Le 3 octobre, Monsieur le Ministre, vous avez demandé une adaptation de la grille pour tenir compte des réalités des étudiants qui kotent. Le 4 octobre, le lendemain, M. Lutgen a évoqué une colère énorme et a parlé de rupture économique pour certaines catégories de navetteurs. Le 5 octobre, il y a eu une nouvelle demande d'adaptation de votre part, Monsieur le Ministre, visant à ce que l'abonnement pour les jeunes de 12 à 25 ans soit plafonné à 180 euros.

Vous vous êtes donc ému, Monsieur le Ministre, de cette explosion des tarifs dont vous êtes en réalité vous-même responsable. Vous auriez écrit au groupe LeTEC pour demander de contenir les prix afin de soulager les étudiants koteurs, les stagiaires et les personnes en formation. L'objectif serait un prix plafond de 180 euros par an pour tous, réseau Express compris.

Avez-vous pris position à cet égard, entre les étudiants inscrits dans une école versus des jeunes qui ont simplement besoin du bus pour aller travailler ? Allez-vous faire une différence avec ceux qui ont besoin du bus pour se déplacer pour tenter de décrocher un job ? Comment font tous ces jeunes, tous ces navetteurs qui n'ont pas d'argent pour se payer un abonnement aussi cher que celui qui est prévu et qui n'ont pas d'emploi pour l'instant ?

Pour nous, la réponse est claire : les abonnements à tarif réduit visaient à soutenir le pouvoir d'achat des catégories ciblées en ayant le plus besoin. C'était une mesure sociale, une mesure de soutien au pouvoir d'achat des jeunes. Cette mesure concernait aussi les séniors, qui verront dès 2027 leur abonnement multiplié par 10, alors qu'ils vivent déjà des difficultés majeures avec leur pension. Ils ont des fins de mois difficiles et on vient multiplier par 10 le prix de leur abonnement de bus, qui est souvent leur seul moyen de déplacement.

Face à ces tarifs que vous avez fait exploser de tous les côtés, vous avez voulu rétropédaler en demandant au conseil d'administration de l'OTW de revoir les tarifs. En réalité, il y a 45 jours à peine, vous aviez toutes les cartes en main pour rejeter cette nouvelle grille tarifaire. Vous avez voulu vous dédouaner en déléguant ce pouvoir à l'OTW, d'où votre courrier à cet organisme qui chapeaute les TEC en Wallonie. Son organe souverain, le conseil d'administration, est composé d'administrateurs du MR et des Engagés. Il est même présidé par un membre de votre parti.

Avez-vous obtenu une réponse au courrier que vous avez envoyé au conseil d'administration de l'OTW ? J'ai lu une des premières réponses du porte-parole du TEC, qui indique : « Nous ne savons pas encore quand une décision tombera, mais il n'y a pas d'urgence absolue. La majorité des étudiants qui prennent un abonnement le font en août, septembre, pas en février ». Voilà la réponse du porte-parole, à ce stade. Les éléments sont peu rassurants.

En tant que membres de la minorité, sur ce dossier, nous vous invitons vraiment, Monsieur le Ministre, à aller au bout de votre raisonnement et à réduire ces tarifs. Nous vous soutenons dans cette voie. En réalité, la meilleure manière d'y arriver, c'est de reprendre la main sur la grille tarifaire, de reprendre le pouvoir décisionnel et le contrôle démocratique sur la grille tarifaire des TEC. C'est pourquoi j'ai déposé une proposition de décret en ce sens, qui sera prise en considération en séance plénière demain et qui reviendra à l'ordre du jour de notre Commission pour vous permettre d'aller au bout de votre raisonnement et d'avoir un contrôle sur ces tarifs des TEC.

Dans l'attente de cette modification décrétale – qui est en réalité nécessaire pour reprendre un pouvoir décisionnel sur cette grille tarifaire –, comment fonctionne, selon vous, Monsieur le Ministre, la mécanique démocratique en matière de tarifs des TEC aujourd'hui ?

Nous demandons a priori tous – si j'ai bien compris les interventions des uns et des autres, ces derniers jours – que ces tarifs qui explosent soient révisés. C'est allé trop loin. Trop, c'est trop. À qui faut-il s'adresser désormais pour réviser ce tarif ? Est-ce à vous, au président du conseil d'administration – lui-même membre de votre parti –, à la direction du TEC, à ses administrateurs, ou à votre commissaire – qui siège aussi au conseil d'administration ?

Par ailleurs, comment allez-vous concrètement rétropédaler ? Allez-vous demander formellement au TEC de revoir l'ensemble de la grille tarifaire ou seulement, comme annoncé, créer une formule corrective uniquement pour les étudiants koteurs ? Allez-vous garantir le maintien d'un abonnement réellement accessible pour tous les jeunes de 18 à 25 ans ou uniquement pour une partie d'entre eux ? Quid des séniors frappés de plein fouet dans leur pouvoir d'achat par les mesures de l'Arizona ? Allez-vous revoir le taux de couverture de 14 % qui pousse mécaniquement à faire payer davantage les usagers ? Assumez-vous politiquement cette grille tarifaire ou reconnaissez-vous qu'elle est socialement injuste, budgétairement brutale et contraire à l'objectif de report modal que vous prétendez défendre ?

M. le Président. – La parole est à M. Mugemangango pour développer son interpellation.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, cette hausse des tarifs du TEC généralisée est totalement incompréhensible au moment où beaucoup de gens font face à des coûts très élevés concernant leur vie de tous les jours, que ce soient les taxes imposées par votre Gouvernement via notamment les communes, que ce soient les mesures imposées par le Gouvernement Arizona qui s'attaque au pouvoir d'achat, ou que ce soit la hausse du coût de la vie ou du carburant. C'est incompréhensible, à une époque où les gens font face à des difficultés très importantes au quotidien.

C'est aussi incompréhensible à l'époque où l'on aimerait que les gens prennent de plus en plus le bus. Le signal donné est que ce sera plus cher. LeTEC reconnaît d'ailleurs que, si l'on augmente les tarifs, cela a un impact désavantageux au détriment de sa fréquentation.

Les tarifs s'attaquent à toute une série de publics : aux bénéficiaires de l'intervention majorée, aux pensionnés, mais en particulier aux jeunes. Pourquoi enterrez-vous les jeunes de cette manière ? Que vous ont-ils fait ? Quand on voit que l'abonnement des jeunes va passer de 12 euros à 180 euros – et jusqu'à 384 euros –, quand on considère que ces mêmes jeunes sont soumis à la mesure que la Fédération Wallonie-Bruxelles – via votre formation politique – impose aussi, un minerval de 1 200 euros, quand on voit que ces jeunes paient de plus en plus cher la culture et le sport, on peut se demander ce qu'ils vous ont fait. Vous les enterrez encore une fois avec ces décisions.

Sur ce dossier, vous et votre Gouvernement avez fait preuve d'une très grande hypocrisie. On est intervenus très régulièrement pour dire que la décision que votre Gouvernement a prise de demander au TEC d'augmenter les recettes propres de 4 % – ce qui représente des dizaines de millions d'euros – allait provoquer une hausse des tarifs. Vous, en toutes les langues, vous avez nié. Vous avez dit : « Non, pas du tout, ce n'est pas la seule voie. Il y a d'autres voies possibles ». Vous avez nié votre responsabilité par rapport à cela.

Qu'est-il en train de se passer ? Exactement ce que l'on avait prévu et ce que le directeur de l'OTW avait dit, à savoir une augmentation des tarifs. Cette augmentation des tarifs, c'est votre responsabilité, votre décision. Cerise sur le gâteau : une fois que les tarifs sont sortis, vous demandez au TEC de corriger le tir. Cela démontre que vous avez le levier politique pour dire que ces tarifs sont inacceptables.

J'imagine que chacun et chacune d'entre nous ressent la colère des gens par rapport à cela, notamment celle des jeunes. On reçoit des tas de témoignages : des étudiants de Louvain-la-Neuve qui ont besoin d'un abonnement Express et qui paient maintenant extrêmement cher ; des familles qui doivent faire le choix entre les abonnements du frère ou de la sœur, parce qu'ils doivent aussi payer le club de sport et les études. On reçoit des tas de témoignages.

Face à cette colère que les gens sont en train d'exprimer, face à ces remises en question perpétuelles de hausse des tarifs, allez-vous prendre vos responsabilités et demander au TEC de renoncer à cette hausse généralisée des tarifs ?

M. le Président. – La parole est à M. Hazée pour développer son interpellation.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le conseil d'administration de l'OTW, ou plus exactement la majorité MR-Engagés au sein du conseil d'administration, a décidé le 1er octobre 2026 – cela a été bien décrit – d'augmenter les tarifs TEC, dans une mesure absolument invraisemblable, inconnue à mon sens en Europe en temps de paix, dans la proportion des augmentations décidées : 500 % pour les abonnements des personnes sous revenus BIM, 1 000 % pour les abonnements des séniors, 1 500 %, voire plus de 3 000 % pour les abonnements des jeunes selon qu'ils sont dans le réseau Classic ou dans le réseau Express.

C'est beaucoup plus que 40 % en moyenne, comme cela avait été évoqué par nos déductions sur base du contrat de service public, et déjà à ce moment, avec une forme de démenti sur les bancs de la majorité. J'y reviendrai.

Je disais : « Le conseil d'administration de l'OTW a décidé ». C'est ce que vous aimeriez que les gens pensent. Ces choix sont contraints et désincarnés, compte tenu du décret que vous avez fait adopter. Nous sommes en pleine crise des carburants, un moment où l'on devrait encourager les personnes à prendre davantage de transports publics, et non les décourager.

Les abonnements des jeunes de 12 à 17 ans, pour eux, c'est une augmentation de l'ordre de 20 %. C'est aussi le cas pour les abonnements des 26 à 64 ans, de l'ordre ou jusqu'à 25 %. La majorité, on l'a vu assez vite, a cherché à relativiser les augmentations, en ramenant la situation aux tarifs de 2019 et à son indexation. En l'espèce, même pour les abonnements annuels Next et Express des jeunes de 12 à 17 ans, c'est faux. C'est faux aussi pour les abonnements annuels des 26 à 64 ans.

Il faut surtout situer cette décision dans sa chronologie, puisque cette décision intervient après le choix du Gouvernement d'augmenter potentiellement les tarifs jusqu'à 40 %, avec l'objectif fixé sur le taux de couverture. Puis, elle intervient en suite du décret modifié il y a quelques semaines pour que les tarifs relèvent officiellement facialement du conseil d'administration de LeTEC, et plus directement du Gouvernement, afin que celui-ci puisse s'en laver les mains. Nous avions parlé du décret « Ponce Pilate » et nous n'avions jamais pensé qu'il serait utilisé dans une mesure comme celle-là.

Personne n'a été dupe de cette entourloupe, puisque c'est le Gouvernement qui assume la responsabilité de ce choix politique. Une mise en scène émouvante a suivi, où le ministre demande à l'OTW de revoir sa proposition pour les étudiants koteurs. Puis, le lendemain, il y a un nouvel épisode dans cette mise en scène invraisemblable : la demande de plafonner l'augmentation à 180 euros pour les jeunes qui empruntent la ligne Express pour aller à l'école.

À nouveau, la méthode badaboum : on décide, puis bardaf, on revient, on se prend les pieds dans la semoule, et on renforce le caractère indigne de la séquence par rapport à cette volonté de se défausser pour finalement devoir repasser derrière. Comment est-ce possible ?

Pour revenir sur le fond, comment est-ce possible de prévoir des augmentations d'une telle ampleur, alors que l'on affecte en même temps des moyens importants pour des réformes fiscales injustes ?

Nous avions exprimé nos craintes lors de la négociation du contrat de service public. Vous aviez voulu rassurer, criant au discours de la peur. Vous aviez aussi parlé d'autres pistes qui permettraient que l'augmentation ne soit pas de 40 %. Je vais y revenir. C'est l'idée de lutter contre la fraude. Vous avez aussi parlé de la hausse de fréquentation, des éléments que nous pouvons soutenir. Nous en sommes loin, confrontés à votre mesure et à vos décisions, avec des taux de 500 %, de 1 000 %, de 1 500 % ou de 3 000 %.

Cette décision a suscité un tollé très large chez un grand nombre de personnes, des usagers touchés par la suppression de l'abonnement quasi gratuit, des usagers touchés par les hausses d'abonnement pour les autres publics. Puis, dans le grand public, beaucoup de personnes qui prennent peu les transports en commun ont également exprimé leur incompréhension. Il y a même eu des personnes que l'on ne s'attendait pas à voir réagir. L'ancien président de votre parti n'était pas le moins vocal, cela a été évoqué.

À notre sens, il importe de retirer ce décret « Ponce Pilate » et de l'abroger. Ce sera le sens d'une proposition de décret que nous avons déposée sur ce sujet. Il convient de retirer cette décision et de revoir les taux dans lesquels le Gouvernement a situé le groupe LeTEC, de revoir en même temps plusieurs choix injustes posés par le Gouvernement pour financer cette mesure.

Dans l'intervalle et à court terme, nous avons une série d'enjeux qui sous-tendent les choix. Nous avons envie de vous entendre sur ce plan. Vous aviez parlé de la fraude. Quelle part de recettes supplémentaires estimées est liée à ce facteur dans votre décision ? Quels moyens seront dégagés en termes de contrôle, de prévention, y compris en termes d'accessibilité aux moyens de paiement, par exemple ? On me parle souvent des touristes qui peuvent passer, par exemple, à Liège et se retrouver dans le tram en pensant pouvoir payer dans le tram et ne sachant pas le faire. Ce sont des éléments sur lesquels, de façon constructive, il est possible de travailler.

Vous avez parlé de l'augmentation de la fréquentation. Quelle est la part de recettes supplémentaires estimée en lien avec ce facteur ? On me parle aussi de l'élasticité, à l'inverse. L'élasticité est ce concept qui conduit à ce que, lorsqu'un prix augmente, la demande diminue. Quelle est l'hypothèse d'élasticité prise par le conseil d'administration du TEC dans cette décision ? Ce seront aussi des éléments sur lesquels nous vous écouterons.

Pourquoi une augmentation aussi élevée sur certains publics ? Je reviens sur les personnes sous statut BIM, sur les séniors et sur les jeunes. Au passage, les séniors sont fortement mis à contribution, mais pourquoi les jeunes le sont-ils encore plus ? Même dans la cohérence interne de votre raisonnement, quand j'essaie de la comprendre, je suis absolument dans l'incapacité de répondre à quiconque sur ce point. Comment peut-on expliquer une hausse aussi importante que fois 10 pour les séniors, et pour les jeunes, fois 15 ou fois 30 ? Que vous ont-ils fait de mal, après être passés à la caisse sur le minerval, sur les repas scolaires, sur les académies, et j'en passe ?

J'en reviens à vos annonces. Vous qui faites le plaidoyer régulier pour les critères, la méthode, sur quels critères reposent vos deux demandes ? Comment seront-elles implémentées ? Quand vous nous dites que, pour ce qui concerne la deuxième dans l'ordre chronologique, vous allez plafonner l'augmentation à 180 euros pour les jeunes qui empruntent la ligne Express pour aller à l'école, est-ce à dire que le Gouvernement va surveiller les trajets ?

N'y a-t-il pas, là derrière, des discriminations entre koteurs et non-koteurs, entre étudiants qui ont un seul lieu d'un apprentissage et ceux qui en ont plusieurs, ceux qui vont utiliser le bus pour aller au sport, à des activités diverses ? Quel est le coût de vos propositions ? Comment les compensez-vous, puisque le Gouvernement, hier, n'a pas annoncé 1 euro par rapport à cet enjeu ? Nous le regrettons. Le Gouvernement avait, par contre, des moyens pour des tas d'autres politiques qui m'apparaissent nettement moins pertinentes.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, sur cette thématique, je déplore les raccourcis, les chiffres sortis de leur contexte et parfois les contre-vérités qui sont véhiculées dans ce débat. Je vous ai laissé parler, donc je vous prie de me laisser parler. La politique tarifaire mérite mieux que des slogans. C'est

vrai que passer de 1 à 2 euros, c'est déjà une augmentation de 100 %. Je suis persuadé que, si l'augmentation avait été de 1 euro, vous n'auriez pas crié au loup de cette manière.

La politique tarifaire mérite mieux que des slogans, elle mérite un débat honnête sur son coût, ses bénéficiaires et surtout la qualité du service rendu aux usagers. Certains collègues nous l'ont encore rappelé ce matin : « Parfois, les décisions qui paraissent rationnelles à court terme sur le plan budgétaire ne sont pas rationnelles à long terme ou à moyen terme ». Cela veut dire que les choix qui sont faits aujourd'hui sur le plan budgétaire peuvent nous coûter cher à l'avenir.

La quasi-gratuité n'a jamais été gratuite pour la collectivité. Elle a été financée par l'argent de tous les Wallons, y compris de ceux qui attendent encore un bus trop peu fréquent ou qui n'ont tout simplement pas de ligne à proximité. La facture est bien réelle, même lorsqu'elle n'apparaît pas directement sur le ticket de l'usager.

Il faut également regarder concrètement qui bénéficiait de cette politique. La quasi-gratuité avait été organisée autour de plusieurs catégories, notamment les bénéficiaires BIM, les séniors et les jeunes de 18 à 25 ans. Cependant tous les jeunes n'ont pas bénéficié du même avantage. La situation des 12-17 ans mérite à cet égard une attention particulière, car, depuis 2022, ces jeunes bénéficiaient d'un tarif certes réduit, mais pas de l'abonnement à 12 euros par an. Ils paient maintenant jusqu'à 150 euros par an pour un abonnement couvrant l'ensemble du réseau wallon et 324 euros pour l'Express. Pour un jeune de 12 à 17 ans qui avait besoin de l'Express, l'écart peut donc atteindre 312 euros par an.

À ce propos, Monsieur le Ministre, j'ai pu lire dans la presse que vous souhaitez demander au TEC de réfléchir à la question des tarifs pour les étudiants koteurs, les stagiaires, mais aussi pour les lignes Express scolaires.

Sur la base de ces demandes, plutôt que multiplier les catégories et les dispositifs, pourquoi ne pas aller vers quelque chose de beaucoup plus simple et plus lisible, à savoir un tarif unique pour tous les jeunes de 15 à 25 ans, valable sur l'ensemble du réseau TEC, aussi bien sur les lignes Classic que sur les lignes Express, pour 180 euros par an ? Cela représenterait 15 euros par mois, soit pas plus cher qu'un abonnement à une plateforme de streaming.

Dans une logique d'harmonisation, la même harmonisation devrait être poursuivie avec des tarifs réduits pour les familles nombreuses, à savoir 144 euros par an. Ce serait un tarif facile à comprendre et à communiquer, et qui encouragerait davantage de jeunes à prendre les transports en commun.

Au-delà des tarifs, le véritable enjeu reste de faire du TEC une alternative crédible à la voiture. Le report modal ne se décrète pas par la gratuité. Il se construit avec des bus ponctuels, des fréquences suffisantes, des trajets directs, une bonne connexion avec le train ainsi qu'une offre adaptée aux horaires et aux besoins des usagers. Chaque euro supplémentaire demandé à l'usager doit contribuer à rendre le TEC plus utile. Cela signifie davantage de fréquence, une offre mieux adaptée, notamment à la demande, ainsi que plus de ponctualité et de fiabilité. C'est cette contrepartie qui doit accompagner la réforme et permettre aux usagers d'en mesurer concrètement les résultats. L'objectif premier doit rester de transporter les Wallons et les Wallonnes efficacement là où ils en ont besoin.

Monsieur le Ministre, en 2023, la quasi-gratuité représentait, à elle seule, 46 millions d'euros de compensation publique. Combien de bus supplémentaires, combien de kilomètres commerciaux supplémentaires et combien de fréquences aurions-nous pu financer avec ces 46 millions d'euros ?

Pouvez-vous confirmer que, lorsque l'on compare les tarifs de 2027 aux tarifs pratiqués avant 2022 et que l'on tient compte de l'inflation, les abonnements ordinaires restent globalement cohérents avec les niveaux historiques ?

Vous engagez-vous à suivre et à publier les indicateurs précis permettant de mesurer l'effet de la réforme sur la ponctualité, les courses supprimées, l'offre réellement produite et la fréquentation ?

Pouvez-vous garantir que la réforme tarifaire s'accompagnera d'un véritable contrat de résultats avec les usagers afin que ceux-ci puissent constater concrètement que leur contribution supplémentaire se traduit par un meilleur service ?

Au fond, le choix est assez simple : nous ne voulons pas seulement offrir des abonnements aux Wallonnes et aux Wallons ; nous voulons simplement leur offrir un bus.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, l'opposition nous parle de hausses de 500 %, de 1 500 %, voire de 3 000 %. Il est vrai que, vu comme cela, les pourcentages impressionnent. Cependant, ils ont un point commun : ils sont tous calculés sur une base de 12 euros par an, ce qui n'était pas un vrai prix, mais un prix artificiel payé avec de l'argent temporaire.

Rappelons d'où vient cet abonnement à 12 euros. C'est une mesure phare du PS, qui le revendique encore aujourd'hui sur son site comme une priorité. C'est un ministre écolo, M. Henry, qui l'a mise en œuvre. C'était une belle promesse, mais avec quel argent ? Celui du

Plan de relance. Quand cet argent n'a plus suffi, on est allé chercher 19 millions d'euros dans une enveloppe destinée à reconstruire les infrastructures détruites par les inondations de 2021. Autrement dit, on a payé une dépense permanente avec de l'argent ponctuel, en prenant au passage des moyens destinés aux sinistrés.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – C'est absolument faux, et vous le savez.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Une partie de ce Plan de relance a été financé par l'emprunt. C'était donc un cadeau, mais un cadeau à crédit que les jeunes d'aujourd'hui auraient dû rembourser demain, intérêts compris. Ce n'était pas une politique sociale ; c'était un chèque en bois. Ceux qui l'ont signé viennent maintenant nous reprocher qu'il ne soit pas encaissable. Nous donner des leçons de responsabilité budgétaire, c'est l'hôpital qui se moque de la charité.

Cette mesure, ce sont près de 30 millions d'euros par an qui ne vont ni dans des bus plus fréquents, ni dans des bus plus ponctuels, ni dans de nouvelles lignes là où il n'y en a pas. Le contrat de service public du précédent Gouvernement prévoyait d'ailleurs de pérenniser la mesure sous réserve d'une évaluation positive. Or, les chiffres ont montré une chose très simple : les jeunes ont acheté l'abonnement, oui, mais ils n'ont pas pris davantage le bus. Les ventes ont explosé, mais pas les trajets. On a payé des abonnements dans les portefeuilles, mais pas des voyageurs dans les bus.

Regardons les vrais chiffres. En 2019, un jeune de 18 à 24 ans payait entre 19 et 26 euros par mois. En 2027, il paiera 15 euros. En 2026, la Wallonie consacre plus de 877 millions d'euros aux TEC, soit environ 235 euros par habitant, et elle continuera à financer 86 % du coût réel de chaque trajet. Les familles nombreuses gardent leur réduction. Les BIM gardent un tarif préférentiel de 60 euros par an. Les tickets à l'unité et les cartes multivoyages, eux, ne changent pas de prix en 2027.

Soyons clairs, la Wallonie n'est pas une île. Regardons ce qu'il se passe en Flandre, où les tarifs ont aussi été revus. Un enfant de 6 à 11 ans paie 68 euros par an. En Wallonie, il voyage gratuitement jusqu'à 11 ans inclus. Un jeune de 12 à 17 ans paie, en Flandre, 262 euros par an, là où, en Wallonie, ce sera 180 euros. Le ticket à l'unité coûte 3 euros en Flandre, contre 2,80 euros chez nous. Dès lors, quand on nous parle d'un réseau devenu inaccessible, je réponds que la Wallonie garde des gratuités et des tarifs que bien d'autres n'ont plus. Quant au taux de couverture de 14 %, c'est tout simplement également celui de De Lijn.

Monsieur le Ministre, on vous reproche d'avoir demandé à LeTEC de revoir sa copie. Je vais être franche, c'est vrai, la première version de la grille ne tenait pas assez compte des jeunes qui n'ont qu'une ligne Express pour aller à l'école. Je pense à ceux qui prennent les lignes Liège-Bastogne-Arlon, Verviers-Malmedy ou Louvain-la-Neuve–Bruxelles. Pour eux, l'Express n'est pas un confort, c'est la seule solution. C'était une faille, c'est vrai. Vous avez réagi en quelques jours en demandant à LeTEC de l'adapter. En politique, on peut faire deux choses face à une erreur : soit s'entêter, soit corriger. Je préfère franchement un ministre qui corrige à un ministre qui s'entête. Ce n'est pas du rétropédalage, c'est de la responsabilité.

Pour les zones rurales, où le bus est souvent la seule solution, le Gouvernement prévoit 22 millions d'euros pour développer le transport à la demande, en complément des lignes existantes, ainsi que de nouvelles lignes vers les zones d'activité.

Les promesses ne font pas rouler les bus ; un financement solide, oui. C'est ce choix que nous assumons.

Monsieur le Ministre, comment interprétez-vous la décision du conseil d'administration de LeTEC de revoir sa politique tarifaire ? Vous avez demandé à LeTEC de plafonner à 180 euros par an l'abonnement Express des jeunes de 12 à 25 ans. Quelle suite LeTEC a-t-il réservée à cette demande ? Pouvez-vous nous indiquer comment se répartit l'effort entre les différents publics ? Quelle part de recettes provient des jeunes, des adultes et des tickets à l'unité ou encore des cartes multivoyages, dont le prix ne change pas ? Quelles améliorations concrètes du service les usagers peuvent-ils attendre dans les prochains mois ?

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je comprends que la nouvelle grille tarifaire de LeTEC suscite le questionnement et, pour certains, l'indignation. Parfois, il y a quand même plus que de la mauvaise foi. Si je prends la situation – même pas celle de 2019 – actuelle, les tarifs actuels, c'est-à-dire ceux qui datent de la mandature précédente, les 12-17 ans paient, pour un tarif Express, 324 euros. Je veux bien faire la même indignation que vous : « Les jeunes de 12 à 17 ans, que vous ont-ils fait ? Pourquoi, eux, paient-ils 324 euros alors que, dès qu'ils passent les 18 ans, c'est 12 euros ? » C'est quand même particulier : c'est 2 700 % en plus que ceux de 18 à 24 ans. C'était votre cas.

(Réaction de M. Hazée)

C'était votre tarif le plus généreux, le plus inclusif. Attention, après, une fois qu'ils ont 24 ans et que, par malheur, ils arrivaient à avoir 25 ans, bon anniversaire : 710 euros. Voilà votre générosité. On n'a pas fait ces petits tableaux pour mettre ces différents éléments.

Aujourd'hui, de 12 à 25 ans, ce qui nous semble être une tranche d'âge plutôt cohérente – sachant que, avant, comme cela a été répété par ma collègue, c'est gratuit,

ça l'est toujours et c'est très bien ainsi –, il y a un tarif mensuel. Maintenant, on peut payer par mois, pas nécessairement à l'unité, pas nécessairement par quadrimestre, pas nécessairement à l'année, mais par mois : 15 euros par mois, cela fait 180 euros par an. Cela nous semble supportable au lieu de faire payer cela par le Plan de relance de la Wallonie, d'autant que le transfert modal n'a pas eu lieu. Ces 15 euros par mois, pour cette tranche d'âge, on l'assume.

Maintenant, effectivement, il y a le tarif annuel de 384 euros pour le bus Express. Cela nous semble trop important, d'autant que, pour certains – cela a déjà été évoqué –, ce n'est pas un transport uniquement de confort, de rapidité, mais singulièrement en ruralité, là où il n'y a pas de liaison ferroviaire, c'est la seule manière d'arriver vers les lieux de centralité ou entre deux grandes villes – notamment Louvain-la-Neuve et Bruxelles –, c'est un transport Express, il nous semble important de revoir cette tarification.

Le ministre a pris la balle au bond et a demandé à l'OTW de revoir cela pour élaborer ce tarif global plafonné à 180 euros – qu'il s'agisse d'un tarif standard ou d'un tarif Express – pour les 12-25 ans. Il y a plus de lisibilité, mais aussi de la clarté et de l'accessibilité.

Avoir une gratuité à des endroits où il n'y a pas de bus et faire payer cela par l'ensemble de la collectivité, c'est peut-être populaire, mais c'est peut-être aussi un brin populiste. Il nous semble juste d'être dans une notion d'accessibilité de tarifs, ainsi que de fréquentation et de présence des bus, avec ce plafonnement à 180 euros et surtout à 15 euros par mois pour la tranche d'âge 12-25 ans, et ne pas demander l'extension à 384 euros telle qu'elle a été évoquée.

Monsieur le Ministre, vous avez demandé à l'OTW de revoir cette proposition applicable aux 12-25 ans. Pouvez-vous nous donner des informations par rapport aux discussions ? Quand l'OTW pourra-t-il mettre cela à l'ordre du jour de son conseil d'administration ?

Par ailleurs, quelles sont les mesures prévues pour améliorer la fiabilité, la ponctualité et la rapidité du réseau, notamment sur les lignes structurantes et Express afin de renforcer l'attractivité du transport public ?

Avez-vous reçu de l'OTW des projections concernant l'incidence de cette nouvelle grille tarifaire sur les recettes, ainsi que sur les moyens qui pourraient être consacrés à l'amélioration de la qualité du service ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames et Messieurs les Députés, la gratuité, cela n'existe pas. Il y a toujours quelqu'un qui paie un service public. Pour les transports publics, c'est soit la poche de l'usager, soit celle des contribuables, via le budget régional. C'est un fait indéniable.

Aujourd'hui, en Wallonie, le transport public est financé à hauteur de 10 % par les usagers et de 90 % par la caisse régionale – c'est-à-dire, d'une façon ou d'une autre, les contribuables, citoyens et entreprises. Cela correspond à une contribution moyenne par habitant de 235 euros. Pour prendre une comparaison, la SNCB, c'est 40 % pour les usagers, 60 % d'intervention fédérale. En Flandre, avec De Lijn, c'est 14 % pour les usagers. Il y a six ans, le TEC, c'était aussi 14 % à charge des usagers. Ensuite, il y a eu les décisions successives du précédent Gouvernement de ne pas indexer les tarifs puis de les baisser, ce qui a fait évoluer le ratio usagers-contribuables à 10 %-90 %.

Cela a-t-il eu un effet sur la fréquentation des transports en commun en Wallonie ? Clairement, non. Il y a eu un peu plus d'abonnés, c'est vrai, mais pas vraiment plus d'usagers. Qui a finalement payé tout cela ? Le budget wallon, pardi ! Comme l'argent n'était pas cher, on a laissé filer le déficit et on a endetté les Wallonnes et les Wallons. C'est la stricte vérité. Pour payer les baisses de tarifs ponctuellement, la Wallonie a emprunté, et elle l'a fait à gogo.

Mesdames et Messieurs les Parlementaires, cela porte un nom. Financer par de l'emprunt des dépenses courantes, des dépenses journalières, cela s'appelle vivre à crédit. Cela, ce n'est pas aider la jeunesse. C'est tout le contraire. Lui faire croire que tout est gratuit ou presque, c'est un leurre.

Proposer une mesure de gratuité, bien sûr, c'est toujours sympa, mais si la Région wallonne doit s'endetter pour payer ce joli cadeau, n'est-ce pas en réalité un cadeau empoisonné pour les jeunes ? Car au final, contracter une dette pour payer une dépense courante, c'est mettre injustement une charge sur le dos des plus jeunes générations qui devront la payer longtemps et très chère. Les seuls qui gagneront, ce sont les banques. C'est la stricte vérité. Oui, le Gouvernement a le courage de faire des choix.

Pour LeTEC, cela signifie simplement de retrouver le rapport de 14 % pour les usagers et de 86 % pour le contribuable : 1 euro pour l'usager correspond ainsi à 6 euros à charge de la Région. Le taux d'intervention de la Région reste donc majeur et confirme la volonté de la Wallonie et de son Gouvernement de soutenir fortement le transport public. Ce rééquilibrage 14 %-86 % ne se traduit pas par un désinvestissement régional, puisque la dotation LeTEC continuera à progresser pour atteindre 916 millions d'euros en 2029.

LeTEC dispose de plusieurs leviers pour atteindre le ratio fixé dans le contrat de service public révisé : ses tarifs, la maîtrise de la croissance de ses dépenses, la lutte contre la fraude et l'amélioration de la performance de ses services pour attirer davantage d'usagers. C'est

en donnant davantage d'autonomie à LeTEC que le résultat fixé pourra être atteint au bénéfice de toutes les Wallonnes et de tous les Wallons. La décision prise par le conseil d'administration de l'OTW s'inscrit pleinement dans cette logique.

Revenons donc quelques instants à la grille tarifaire LeTEC, qui sera d'application au 1er février 2027. Là aussi, les chiffres sont parlants. En 2006, l'abonnement des jeunes âgés de 18 à 24 ans coûtait 390 euros par an. Aujourd'hui, la proposition de l'OTW est de 180 euros pour le réseau Classic, qui, je le rappelle, représente 97 % de l'offre de bus. Pourtant, entre 2006 et 2026, l'inflation s'est élevée à 61 %.

Autrement dit, le prix de l'abonnement 12-25 ans est aujourd'hui inférieur, en euros réels, de 210 euros à ce qu'il coûtait en 2006. En 2012, le même ministre qui détenait les compétences lors de la précédente législature avait validé l'abonnement annuel « Tous réseaux » pour les jeunes à 450 euros. Les jeunes paieront donc, demain, 270 euros de moins qu'il y a 14 ans. Ce constat ne vaut d'ailleurs pas uniquement pour les jeunes. En réalité, lorsque l'on compare l'ensemble des tarifs sur une période de 20 ans et qu'on les met en regard de l'inflation, les tarifs actuels restent bien moins élevés qu'ils ne l'étaient.

Cela ne signifie pas qu'une hausse de tarif est indolore. Cela signifie simplement qu'il faut regarder la situation dans son ensemble et avec un peu de recul. Le précédent Gouvernement avait, en effet, posé un choix politique : celui de maintenir des tarifs artificiellement bas, sans que cette baisse ait produit un quelconque report modal vers les transports publics, ce qui était pourtant espéré. Le résultat, lui, est bien réel : LeTEC s'est appauvri.

Le maintien de tarifs extrêmement bas a aussi eu une conséquence sur la capacité de LeTEC à financer correctement son service. Lorsque l'on affaiblit les recettes d'un opérateur sans augmenter suffisamment sa fréquentation, on finit nécessairement par affaiblir sa capacité à investir et à améliorer son service. C'est ce qu'il s'est passé. Ce n'était sans doute pas l'objectif de départ, mais c'est bien la conséquence de cette politique : moins de recettes pour LeTEC et, au bout du compte, une qualité de service qui n'a pas été à la hauteur de l'attente des usagers.

Monsieur Dewez, en 2023, la quasi-gratuité représentait, à elle seule, 46 millions d'euros de compensation publique. L'OTW m'indique, dans les éléments qu'il m'a fournis pour la réponse que je vous formule aujourd'hui : « Combien de bus supplémentaires, combien de kilomètres commerciaux supplémentaires et combien de fréquences aurions-nous pu financer avec ces 46 millions d'euros ? »

Monsieur Bastin, à votre question demandant à l'OTW si elle dispose de projections sur l'impact de cette nouvelle grille tarifaire sur les recettes et sur les moyens qui pourront être consacrés à l'amélioration de la qualité du service, l'OTW répond que l'impact en année pleine sur les recettes est de 41 millions d'euros.

Ces chiffres ne changent rien au fait qu'une hausse de tarif peut être difficile à supporter pour certaines familles ou certaines personnes. Nous devons néanmoins, aujourd'hui, retrouver un équilibre plus soutenable qui ne repose pas uniquement sur les usagers.

Je le répète, la Wallonie continue à investir fermement dans les transports publics : 916 millions d'euros en 2029. C'est une trajectoire budgétaire que nous assumons pleinement. Je veux insister sur ce point, parce qu'il y a une différence importante avec le passé. La trajectoire budgétaire du CSP annoncée sous l'ère du ministre Henry était purement indicative. Je l'ai dit et redit. Preuve en est que le budget initial 2024 était bricolé avec des ponctions sur des mesures du Plan de relance de la Wallonie qui n'étaient pas dédiées aux transports publics. Nous avons fait le choix d'une trajectoire ferme et inscrite dans la durée. C'est le CSP révisé. On ne parle plus de trajectoire indicative ; la trajectoire est engageante pour le Gouvernement vis-à-vis de l'entreprise publique qu'est LeTEC.

Les quasi-gratuités n'ont pas généré le report vers les transports publics qui était espéré. L'objectif que nous assignons aujourd'hui à LeTEC est clair : mettre davantage de personnes dans les transports publics et moins dans leur voiture, parce que c'est un levier essentiel pour réduire les émissions de CO_2, améliorer la mobilité et répondre aux enjeux environnementaux.

Pour cela, il faut des services performants et fiables. Cela signifie :

- laisser davantage d'autonomie à LeTEC pour déployer son offre et l'ajuster aux besoins ;
- une organisation interne plus agile au sein de LeTEC, ce à quoi s'emploie aujourd'hui la direction générale ;
- déployer une offre adaptée aux territoires ruraux – c'est ce que nous faisons avec le déploiement d'une centaine de circuits de transport à la demande, qui seront progressivement déployés à partir de janvier 2028 avec un budget supplémentaire de 45 millions d'euros financé dans le cadre du fonds social Climat ;
- préparer l'avenir et tester, dès 2029, l'usage de véhicules autonomes par LeTEC ;
- mieux ajuster l'offre de LeTEC à celle de la SNCB pour des correspondances faciles ;
- continuer à investir dans de grandes infrastructures performantes, comme nous le faisons à Liège avec les lignes de *busway* et à Charleroi avec la nouvelle ligne 5 du métro ;
- faire plus de place aux bus dans l'espace urbain, ce qui dépend évidemment de l'OTW et du SPW MI, mais aussi des communes, car c'est

indispensable pour convaincre de l'intérêt du bus en milieu urbain ;
- garantir un service prévisible sur les lignes essentielles en cas de grève.

Tous ces chantiers sont ceux du nouveau contrat de service public de l'OTW. C'est par ce travail de fond que l'OTW gagnera en attractivité et en clients, et que nous réussirons les objectifs de report modal.

Par ailleurs, la solidarité reste au cœur du dispositif. Les transports publics resteront totalement gratuits pour les moins de 12 ans, contrairement à De Lijn. Les bénéficiaires BIM disposeront d'un abonnement à 60 euros par an, ce qui revient à 16 centimes par jour pour circuler sur l'ensemble du réseau LeTEC. Il faut également regarder le chemin parcouru : en 2021, les BIM de 25 à 64 ans payaient 585 euros pour leur abonnement. LeTEC reste ainsi moins cher que la STIB et De Lijn, dont les tarifs respectifs s'élèvent à 96 euros et 68 euros par an.

Les réductions pour familles nombreuses sont également maintenues. Certes, les personnes de plus de 65 ans passeront à 120 euros par an, mais cela reste 33 centimes par jour, et si elles sont BIM, c'est 60 euros. Enfin, à partir de 2028, le chèque-mobilité permettra aux CPAS de soutenir les ménages les plus fragiles jusqu'au remboursement complet de leur abonnement.

Tout cela signifie que nous ne sommes pas en train de faire porter l'effort de manière uniforme à tous les citoyens. Nous avons voulu maintenir une protection forte pour celles et ceux qui en ont le plus besoin.

Néanmoins, l'OTW est aussi attentif aux situations qui peuvent créer un sentiment d'injustice. Comme M. Bastin l'a évoqué, une question se posait : pourquoi un jeune de 12 à 17 ans devait-il payer 150 euros alors qu'un jeune de 18 à 25 ans pouvait bénéficier d'un abonnement à 12 euros, même lorsqu'il travaillait déjà ? Il était nécessaire de revoir cette logique et de mieux tenir compte de la situation réelle des jeunes.

C'est dans cette même logique que se pose la question des jeunes qui n'ont pas d'autre choix que d'emprunter une ligne Express pour rejoindre leur établissement scolaire ou leur lieu de formation. Il ne serait pas acceptable qu'ils soient pénalisés simplement en raison de l'offre disponible sur leur territoire.

Monsieur Hazée, vous me posez la question des critères qui fondent ma demande auprès de LeTEC. C'est précisément pour répondre à ce type de situation que j'ai demandé à LeTEC de réexaminer cette question. J'estime qu'un jeune de 12 à 25 ans doit pouvoir avoir un tarif unique, soit un abonnement à maximum 180 euros par an, comme l'a arrêté LeTEC, pour faire ses trajets quotidiens ou hebdomadaires entre son domicile et son établissement scolaire.

Le fait que la ligne que le jeune doit prendre soit effectuée sur une ligne Classic ou sur une ligne Express ne doit, en aucun cas, être discriminant. C'est le sens de mon courrier à LeTEC. Je ne veux pas qu'un jeune qui dépend d'une ligne Express, parce que c'est la seule solution pour se rendre à l'école, soit pénalisé simplement par ce fait. C'est une question d'équité. C'est aussi cela, pour moi, la responsabilité politique : prendre une décision globale, mais être capable d'en regarder concrètement les conséquences et de corriger ce qui doit l'être. C'est le sens du courrier et de la demande adressés au conseil d'administration de LeTEC.

Je comprends que, pour certaines familles, chaque euro compte. Je ne minimise ni l'effort demandé aux usagers ni les questions que cette évolution peut légitimement susciter, mais je veux également être clair sur ce que nous demandons en retour.

Nous demandons à LeTEC d'améliorer son service. Nous demandons une offre plus fiable, plus lisible et mieux adaptée aux besoins. Nous continuons à investir massivement dans les transports publics via la dotation régionale et les interventions sur les infrastructures régionales que sont les routes pour faire plus de place aux bus. Nous maintenons des tarifs très bas pour les publics les plus fragiles ; je l'ai démontré. Nous mettons en place des mécanismes pour corriger les situations qui apparaîtraient injustes.

Notre objectif n'est pas de faire payer davantage les Wallons pour le principe de faire payer davantage. Notre objectif est de disposer d'un transport public accessible, solide, financièrement soutenable et suffisamment performant pour constituer une véritable alternative à la voiture.

C'est cet équilibre que nous voulons atteindre :
- un équilibre entre le prix payé par l'usager et la contribution de la collectivité, c'est-à-dire, in fine, chacun des Wallons et Wallonnes ;
- un équilibre entre l'accessibilité sociale et la soutenabilité financière ;
- un équilibre entre le niveau de tarif et la qualité du service ;
- surtout, un équilibre entre les efforts que nous demandons aujourd'hui et les améliorations que les citoyens sont en droit d'attendre, demain, de l'OTW.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je vais d'abord répondre à ce que j'ai entendu sur les bancs de la majorité, à M. Bastin, sur l'abonnement des adolescents. Quand on est réduit à prendre des exemples par l'absurde, c'est que l'on manque sérieusement d'arguments concrets pour défendre ses choix politiques. Les faits méritent vraiment mieux que des pirouettes aussi grotesques. Les prix ont été diminués

pour soutenir des publics cibles, c'était une mesure sociale. On a toujours le choix de comparer avec le pire ou, au contraire, de s'inspirer du meilleur.

Sur les pourcentages que j'ai cités dans mon intervention, n'en déplaise à M. Dewez, ce ne sont pas des slogans, ce sont des faits, des chiffres repris par l'ancien président de parti des Engagés, qui parle même de rupture tarifaire lorsqu'il reprend ces mêmes chiffres, car vous avez beau le tourner dans tous les sens, les abonnements pour les jeunes adultes sont multipliés par 15, voire par 32. Ce sont là les chiffres et votre responsabilité politique. Ces abonnements à 1 euro, ce sont 130 000 jeunes qui ne pourront plus en bénéficier, et ce, dès 2027, par votre faute.

Pour vous, pour faciliter ce report modal, pour que plus de gens prennent le bus, il faut augmenter les tarifs du bus. C'est quand même exceptionnel, cela restera dans les annales de ce qu'il se passe ici au Parlement et des décisions politiques de cette majorité pour cette législature.

Par rapport à ce que j'ai entendu de la part des collègues Engagés sur la question du report modal, il est écrit sur le site web de votre parti : « L'expérience des quasi-gratuités apporte un enseignement important ; le prix ne suffit pas à faire abandonner la voiture au profit du bus ». C'est ce que vous nous répétez sans cesse. Sauf que pour les catégories de jeunes qui sont concernées, combien de jeunes ont déjà une voiture à cet âge ? L'argument qui tient à dire que les jeunes n'ont pas laissé leur voiture au garage pour prendre le bus, alors qu'ils se déplaçaient sans doute à pied ou à vélo, n'a véritablement aucun sens. Cela n'a aucun sens. Il faut arrêter avec cet argument ; il faut le remballer. Les jeunes n'ont souvent en réalité pas d'autre moyen que le bus pour faire des déplacements. C'est juste l'intérêt de cette politique tarifaire.

Sur la quasi-gratuité qui n'était pas un financement structurel, un financement finalement tellement insoutenable, tellement insoutenable que, bizarrement, nos collègues à Bruxelles ont réussi à maintenir ces mêmes abonnements à 1 euro, avec une perspective de retour à l'équilibre. Il faudra quand même que l'on m'explique. Cet argument ne tient donc plus, non plus, la route.

Plus encore, et je terminerai par là, vos augmentations des tarifs, cela fait partie du projet politique de votre parti, puisque ici, en février 2025, on avait déjà une première augmentation de 3,4 % pour l'ensemble des tarifs. En février 2026, une nouvelle indexation de 2,15 %. Oui, l'augmentation des tarifs du TEC fait partie de votre projet politique et nous nous y opposerons toujours.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Cela a été rappelé par différents collègues députés : le courrier que vous avez écrit au TEC prouve que pendant deux ans, vous nous avez menti, puisque pendant deux ans, on est venu ici vous dire que vous étiez responsable politiquement des tarifs du TEC, et vous disiez : « Non, non, non, ce n'est pas moi ». Donc, pendant deux ans, vous avez dit le contraire et maintenant, tout d'un coup, vous prenez votre plume et vous écrivez au TEC de modifier les tarifs.

Vous avez tout à fait raison quand vous dites qu'un choix budgétaire est un choix politique. C'est clair. Ce Gouvernement a, par exemple, décidé de payer de hauts manageurs 200 000 euros par an. Cela va coûter des millions à la Région wallonne. Au lieu de cela, vous auriez pu choisir, par exemple, de trouver les 30 millions nécessaires pour le maintien de cet abonnement à 12 euros. Vous ne l'avez pas fait. Vous avez préféré vous attaquer aux jeunes. Vos groupes de la majorité auraient pu remettre en question les salaires des ministres à 11 000 euros par mois, les salaires des députés à 7 000 euros par mois, les primes de départ à 200 000 euros. Vous auriez pu remettre cela en question. Mais non, au lieu de remettre en question ces avantages qui coûtent des dizaines de millions d'euros au budget wallon, vous avez décidé de vous attaquer aux jeunes.

Votre Gouvernement aurait pu, par exemple, analyser, comme cela a été promis, les 3 milliards d'euros d'aides qui vont aux grandes entreprises, notamment des entreprises qui licencient. Toutes les semaines, tous les mois, on voit que des boîtes qui ont reçu des dizaines de millions d'euros de subsides licencient. On a encore eu des nouvelles récemment. Mais non, vous avez préféré vous attaquer aux jeunes. Ce sont des choix inacceptables. Tout choix budgétaire est un choix politique. Votre choix d'enfoncer les jeunes, mais aussi les publics BIM et les pensionnés, on ne peut pas l'accepter.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Il y a un point d'accord : la gratuité n'existe que parce que le budget la finance. C'est un choix politique, le Gouvernement a de l'argent pour ce qu'il veut bien. Faut-il rappeler qu'il y a 10 fois plus pour la réforme des enregistrements, beaucoup plus pour les droits de succession – même revus ? Cette réforme qui est payée à crédit, rien que les charges d'intérêts aujourd'hui sur votre réforme fiscale coûtent déjà autant que le prix des gratuités pour ceux qui avaient la quasi-gratuité.

Deuxièmement, on aime critiquer le précédent Gouvernement, mais le précédent ministre s'est battu chaque année pour obtenir ces moyens. Le ministre du Budget précédent – il s'appelait déjà Adrien Dolimont – a signé les réallocations, comme il le fait encore sous cette législature.

Vous nous parlez de trajectoire indicative. Vous faites le contraire : ce qui est garanti par décret, vous le faites modifier, comme le Fonds des communes ou comme l'indexation des points APE.

Troisièmement, plusieurs contradictions dans les rangs de la majorité. On arrive à se féliciter du maintien de la gratuité pour les enfants – et heureusement –, tout en dézinguant le principe même de gratuité. C'est formidable comme jésuitisme et comme création.

On feint aussi de défendre les 12-17, alors que l'abonnement pour les 12-17 augmente. Entre parenthèses, quand on parle de 2012 ou je ne sais quelle année, au XIXe siècle, on parle de prix qui n'ont pas augmenté à ce moment-là. On se demande quel est le but. Quand on discrimine positivement les 18-24, le but est de viser le moment où les gens posent un choix de mobilité. C'est d'ailleurs, cela a été dit, un des buts retenus par le programme des Engagés qui, ici aussi, ont encore fait le contraire.

Il n'y a pas de réponse dans les propos du ministre sur la fraude. Je me suis renseigné. La fraude, en fait, c'est zéro. On est à un stade où lutter contre la fraude coûte plus cher que ce que cela va rapporter.

Il n'y a pas de réponse non plus sur la hausse de fréquentation dont on nous parle. Là aussi, je me suis renseigné. L'élasticité qui était prise, c'est trois pour dix. Quand le prix augmente de 10 %, on considère que les recettes vont baisser de 3 %.

Nous n'avons pas eu de réponse non plus sur cette discrimination entre les séniors, qui paient 10 fois plus, et les jeunes, qui paient 15 à 30 fois plus. Je ne sais expliquer cela à personne.

Vous ne nous avez pas non plus donné de réponse sur le contrôle que vous allez mener pour vérifier que les gens utilisent bien un abonnement entre le domicile et l'école. Comment expliquer que, quand on prend le réseau Express pour aller à son stage ou des lieux d'apprentissage pouvant être multiples, cela se passe autrement ? Là aussi, nous sommes déroutés.

In fine, ce qui est le plus insupportable, c'est lorsque les gens ont l'impression qu'on les prend pour des zinzins en faisant semblant que la décision est prise par d'autres. Depuis le début de cette affaire, qui a vu le président du conseil d'administration du TEC prendre la parole pour expliquer sa décision ? Je lis le journal tous les jours, j'essaie de suivre les médias – il y en a beaucoup, donc je ne prétends pas à l'exhaustivité –, mais je n'ai rien vu nulle part. On cherche à désincarner la décision alors qu'elle est éminemment politique.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Madame Hanus, je confirme que vous êtes tout le temps dans le slogan et la tentative de peur. Il faut au moins avoir de l'honnêteté intellectuelle. Je reprends votre publication Facebook sur l'augmentation des tarifs. Je vous suis, car cela me surprend et me choque. C'est vrai que je suis parfois les personnes qui me choquent pour analyser leurs propos. Je lis votre publication : « Grâce au PS, le tarif était à 1 euro. Depuis 2022, grâce au PS, près de 130 000 jeunes en bénéficiaient. Aujourd'hui, ils font marche arrière. On passe de 12 à 384 euros par an, 30 fois plus cher ». Au moins, M. Hazée a l'honnêteté de dire « 15 à 30 fois, en fonction des utilisateurs ». Il faudrait croire que les 130 000 jeunes prenaient tous des lignes Express et avaient tous entre 17 et 24 ans.

(Réaction de Mme Hanus)

Soyez précise au moins ; on n'est pas dans le slogan. C'est la première chose.

Deuxièmement, Monsieur le Ministre, vous avez repris…

(Réaction de Mme Hanus)

M. le Président. – Poursuivez, Monsieur Dewez.

M. Arnaud Dewez (MR). – Vous avez repris mes questions. Combien de bus supplémentaires ? Combien de kilomètres commerciaux supplémentaires ? Combien de fréquences aurions-nous pu financer avec ces 46 millions d'euros ? Vous avez commencé votre réponse en disant que vous vous étiez renseigné au TEC, mais sans formuler la réponse. Ce serait bien si vous pouviez me la transmettre ultérieurement. Il serait intéressant pour moi de voir ce qui peut être mis en œuvre avec les 46 millions d'euros à ce niveau.

Sinon, je pense que vous avez remis les choses dans leur contexte, en nous disant quelle a été l'évolution du prix entre 2006 et aujourd'hui. C'est parlant. On a bien vu qu'il y a eu un trou en 2022 où on a financé par de l'argent que l'on n'avait pas. C'est clair. Si on prend du recul, le prix des bus n'a pas explosé, comme cela a été démontré par M. le Ministre.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – J'entends le PS, qui dit que l'augmentation des tarifs ferait partie du projet politique des Engagés. Il est vrai que nous nous levons tous les matins en nous disant « chouette, on va augmenter les prix ». Bien sûr que non. Nous savons que cette mesure est impopulaire. Vous avez des témoignages de gens qui râlent, nous en avons aussi, c'est clair, mais il y a aussi plein de personnes qui comprennent que ce n'est pas possible de vivre à crédit en laissant les intérêts aux suivants éternellement. Personne ne l'a dit, mais j'imagine que vous allez déposer une motion.

Monsieur le Président, j'imagine que c'est à ce moment-ci que je peux présenter la motion motivée ?

M. le Président. – Je vous en prie.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Puisque, oui, ce n'est pas hyper fréquent, mais nous déposons une motion motivée pour nous positionner clairement sur cette nouvelle grille tarifaire du TEC. Nous savons qu'elle demande un effort à une partie des usagers et nous ne le minimisons pas. Cet effort s'inscrit d'abord, comme nous l'avons répété, dans un contexte budgétaire que personne ne peut ignorer. La Belgique fait l'objet d'une procédure européenne pour déficit excessif, et la Wallonie doit y prendre part. La quasi-gratuité reposait sur des moyens ponctuels du Plan de relance sans financement structurel. Nous faisons un autre choix : un financement durable inscrit dans une trajectoire ferme. Ce financement reste considérable, puisque la Wallonie paiera 86 % du coût du service.

Ensuite, concernant les jeunes, nous soutenons la demande du ministre de plafonner à 180 euros par an l'abonnement des 12-25 ans, lignes Express comprises. Pour les 12-25 ans, c'est le même tarif que pour la SNCB, c'est aligné et ce sera beaucoup plus lisible aussi pour les utilisateurs. Pour beaucoup de jeunes, surtout en zone rurale. La ligne Express n'est pas un confort. C'est la seule ligne vers l'école ou la formation, on l'a dit.

Enfin, concernant la qualité du service, le prix ne suffit pas à faire choisir le bus. Ce qui compte, c'est un bus fiable, fréquent et ponctuel. Nous demandons donc que cet effort s'accompagne d'améliorations concrètes du réseau, y compris dans les zones rurales, et d'une évaluation de la nouvelle grille – avec un rapport au Parlement. Responsabilité budgétaire, accessibilité pour les jeunes et qualité du service, tel est l'équilibre de cette motion. Je vous invite vraiment à la soutenir.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour les différents éléments de réponse et l'historique des différents tarifs.

Par rapport aux questions posées, y a-t-il un procès d'intention ou autre sur l'augmentation du tarif ? Ce qui est vrai, c'est que nous préférons une notion d'équité et d'accessibilité plutôt qu'une gratuité achetée à crédit.

Cela fait partie du fait d'avoir des tarifications, Monsieur Hazée. Il me souffle : « Sauf pour les enfants ». Oui, on assume que, pour les 0 à 11 ans, cette gratuité est une politique de soutien aux familles aussi.

Cependant, on ne parle pas ici d'une redevance coût-vérité. La Région wallonne intervient à 86 % dans le coût, ce qui, historiquement, est un taux qui a été longtemps maintenu hors les périodes de quasi-gratuité, qui ont été mises en place et qui, selon moi, étaient même injustes, puisque les adolescents n'étaient pas concernés.

Nous assumons une politique d'accessibilité à 15 euros par mois, avec une gratuité et des réductions pour les familles nombreuses, ainsi qu'un tarif pour les 12 à 25 ans qui nous semble plus cohérent. En plus, nous ajoutons l'extension qui est demandée pour le tarif Express à 180 euros, parce qu'il s'agit d'une politique de mobilité et non une politique de confort ou de luxe.

M. le Président. – Des motions sont déposées en conclusion des interpellations de Mme Hanus, de M. Mugemangango et de M. Hazée. La première, motivée, est déposée par M. Mugemangango (Doc. 725 (2026-2027) N° 1), la deuxième, motivée, par Mme Fafchamps, MM. Dewez, J.-P. Bastin et Chintinne (Doc. 726 (2026-2027) N° 1), la troisième, motivée, par Mme Hanus, MM. Lefèbvre et Crampont (Doc. 727 (2026-2027) N° 1) et la quatrième, motivée, par M. Hazée et Mme Linard (Doc. 728 (2026-2027) N° 1).

L'incident est clos.

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'inertie dans le dossier de modernisation des gares d'Arlon, de Marloie et de Marbehan »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'inertie dans le dossier de modernisation des gares d'Arlon, de Marloie et de Marbehan ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, je reviens vers vous avec ce dossier important pour ma circonscription et qui concerne la modernisation des gares d'Arlon, Marloie et Marbehan, situées sur l'axe ferroviaire stratégique Bruxelles-Luxembourg.

Lors de nos précédents échanges, vous aviez rappelé que la DPR faisait de la modernisation de cet axe une priorité. Vous aviez également indiqué que les projets n'étaient pas annulés, mais qu'une analyse stratégique était en cours au sein du SPW MI afin d'identifier les projets ferroviaires présentant la plus forte valeur ajoutée pour la Wallonie.

En mars dernier, vous précisiez encore que l'accord de coopération d'exécution faisait l'objet d'une analyse juridique et financière par le SPF Mobilité, à la demande de votre homologue fédéral, et que le calendrier des travaux devait encore être établi par Infrabel et la SNCB avant la rédaction des contrats.

Nous sommes désormais fortement avancés dans l'année 2026. Les communes, les usagers et les personnes à mobilité réduite ont besoin de visibilité. Où en est aujourd'hui l'analyse juridique et financière de l'accord de coopération d'exécution ?

Les modalités de cofinancement avec la SNCB et Infrabel sont-elles arrêtées ? Les projets prévus pour Arlon, Marloie et Marbehan sont-ils confirmés, tant dans leur contenu que dans leur financement ?

Tant en décembre 2024 qu'en décembre 2025, à la faveur de l'examen de votre exposé particulier, nous avions évoqué les deux domaines fonctionnels destinés à financer ces travaux. Qu'en sera-t-il pour 2027 ? Pouvez-vous communiquer un calendrier actualisé, gare par gare, pour les études, les contrats, les marchés et le début effectif des travaux ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la DPR précise que « le Gouvernement fera une priorité des finalisations du RER et de la modernisation de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg, qui sont des enjeux de multimodalité importants ».

Le 24 juin 2024, l'État fédéral et la Région wallonne ont conclu un accord de coopération d'exécution relatif au projet ferroviaire prioritaire régional « Axe 3 Bruxelles-Luxembourg », pour un montant de 30,69 millions d'euros.

Le SPF a procédé à une analyse de la soutenabilité juridique du maintien de l'ACE et conclu à la nécessité d'actualiser la fiche-projet annexée à l'accord afin de tenir compte de l'évolution des calendriers de réalisation et des estimations financières intervenues depuis sa conclusion. C'est une demande du Fédéral.

Ce 15 septembre, j'ai reçu la fiche actualisée. Des discussions sont actuellement en cours entre nos administrations respectives. À ce stade, l'accord de coopération d'exécution n'a donc pas encore été décliné en contrat d'exécution. L'actualisation des données relatives aux projets constituant un préalable indispensable tant à l'actualisation de l'ACE qu'à la rédaction des contrats d'exécution avec les opérateurs concernés, les modalités de financement ne sont pas encore arrêtées. Il n'est dès lors pas possible, à ce stade, d'avancer un calendrier précis.

Je souligne toutefois que, en la matière, ce sont la SNCB et Infrabel qui sont les opérateurs de ces projets et qu'ils poursuivent les travaux dans les gares concernées et la programmation de ceux des travaux qui ne sont pas encore entrepris. Les projets sont donc bien en œuvre par les opérateurs officiels et la Région entend bien les cofinancer à hauteur des montants annoncés, soit 31,69 millions d'euros.

Oserais-je conclure en disant que la balle est toujours dans le camp de l'Autorité fédérale et surtout des entreprises publiques concernées ?

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – J'ai l'impression de faire toujours une *bis repetita* de ce dossier chaque année lorsqu'on arrive aux discussions budgétaires. Malheureusement, malgré cette fiche-action actualisée que vous avez réceptionnée le 15 septembre, je regrette qu'il n'y ait toujours pas de calendrier précis.

Je sais que vous m'avez déjà dit que, quelque part, la Région wallonne aidait financièrement pour ces travaux, mais n'était pas maître d'œuvre. Toutefois, la perspective d'avoir un soutien financier wallon sous cette législature était initialement de bon augure.

Je vois que le dossier continue de traîner et qu'il n'y a toujours pas de concrétisation pour les citoyens et pour les navetteurs. Cela reste bien dommage.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adaptation du transport scolaire aux situations familiales exceptionnelles »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adaptation du transport scolaire aux situations familiales exceptionnelles ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je souhaite vous interroger sur l'application des règles relatives au transport scolaire lorsqu'une ligne publique est considérée comme « adaptée ».

Dans certaines situations, le droit au transport scolaire peut être reconnu tout en orientant de très jeunes enfants vers une ligne publique plutôt que vers un circuit scolaire spécifique, au motif que les critères administratifs sont remplis : distance de l'arrêt, correspondance et délai de trajet.

Or, ces critères ne disent pas toujours si la solution est réellement praticable pour la famille. L'âge des enfants, l'état de santé ou la situation des parents, les horaires de travail, la présence d'une fratrie sur plusieurs implantations ou une organisation déjà mise en place depuis la rentrée peuvent rendre une solution

théoriquement conforme très difficile à gérer au quotidien. Il paraît donc nécessaire de permettre une analyse plus globale et humaine, afin d'éviter que certaines familles soient placées devant des contraintes pratiquement impossibles à assumer.

Comment l'administration prend-elle en compte les situations familiales particulières dans l'évaluation d'une ligne publique dite adaptée ? Existe-t-il une marge d'appréciation lorsqu'une solution est réglementairement possible, mais humainement difficilement praticable ? Comment éviter qu'une erreur ou confusion administrative ne place une famille devant une rupture brutale de prise en charge ? Envisagez-vous d'adapter la circulaire afin d'intégrer explicitement l'âge des enfants, la situation médicale ou familiale des parents, la présence d'une fratrie sur plusieurs implantations et la faisabilité réelle du trajet, au-delà des seuls critères kilométriques et d'horaires ?

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 voudrais tout d'abord rappeler un principe essentiel : le transport scolaire est un transport de carence. Il intervient lorsque aucune ligne publique adaptée n'existe ou lorsque l'enfant est dans l'incapacité de fréquenter cette ligne. Son coût annuel est important : environ 90 millions d'euros sont consacrés chaque année au transport de quelque 27 000 élèves, sur environ 900 circuits desservis quotidiennement.

Pour garantir une gestion équitable et une égalité de traitement entre les familles, l'administration doit nécessairement s'appuyer sur des critères objectifs, transparents et forcément identiques pour tous. L'âge minimal de l'enfant n'est pas un critère retenu pour l'octroi ou non du transport scolaire. La circulaire précise qu'une ligne publique peut être considérée comme adaptée, quel que soit l'âge de l'élève, dès lors que les conditions prévues par celle-ci sont rencontrées dans les faits.

Lorsqu'une situation particulière doit être prise en compte, c'est prioritairement la situation de l'élève lui-même qui est examinée. C'est le cas lorsqu'il présente une restriction sévère de mobilité lors de l'analyse du droit au transport, réalisée avant chaque rentrée par le SPW MI. C'est clairement un critère dérogatoire à la mise en ligne publique adaptée qui peut bénéficier aux élèves dont la restriction de mobilité peut être étayée par des éléments probants.

De plus, de manière générale, le transport scolaire est octroyé à titre gratuit pour tous les élèves de l'enseignement spécialisé. Néanmoins, il y a une exception à cette gratuité totale : lorsque ce droit est octroyé via une dérogation par une commission territoriale et que l'élève a plus de 12 ans, il y a alors une participation financière comptabilisée. Je comprends que la situation de certains parents puisse rendre le quotidien plus complexe. Toutefois, ces éléments liés à l'organisation familiale ne peuvent pas devenir des critères généraux d'un élargissement trop généralisé de l'accès aux transports scolaires. Leur appréciation serait nécessairement subjective et pourrait conduire à traiter différemment des situations comparables.

Cela ne signifie pas que le dispositif ne prévoit aucune souplesse. Des situations particulières sont déjà prévues par la circulaire, notamment en matière de fratrie, puisque, à mon initiative, depuis la rentrée de cette année, on ne séparera plus des fratries. L'ensemble de celles-ci obtiennent donc conjointement l'accès aux transports scolaires, pourvu que le lieu de départ et l'école de destination des enfants soient les mêmes. Au surplus, comme j'ai déjà pu l'expliquer devant cette Commission, des mécanismes de dérogation, devant cette fois-ci la commission territoriale, puis de recours devant la Commission wallonne existent et permettent d'appréhender chaque situation particulière *in concreto*.

Enfin, afin d'éviter une rupture du service de transport en cours d'année, la circulaire prévoit qu'un enfant déjà affecté sur un circuit de transport scolaire conserve cette affectation durant toute l'année scolaire, même si une ligne publique s'avérait devenir adaptée au cours d'année. L'objectif doit rester de disposer de règles objectives et équitables, tout en permettant la prise en compte de situations particulières lorsqu'elles concernent directement l'élève, sa mobilité ou son autonomie. C'est cet équilibre qui permet à la fois de préserver la dimension humaine du dispositif, tout en garantissant une application équitable des règles et aussi le respect d'un certain cadre budgétaire.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Dès lors, quand on a des situations particulièrement compliquées, c'est la commission territoriale qui doit prendre la main, si je comprends bien. Cela veut-il dire « oui » ?

M. le Président. – Normalement, on ne repose pas de questions dans le cadre de la réplique.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je ne le fais pas dans mon intérêt. J'essaie d'aider une famille particulièrement embarrassée par les règles qui lui sont imposées. Parfois, il y a des situations particulièrement complexes. Je me dirigerai vers la commission territoriale.

Question orale de Mme Bénédicte Linard à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le passage cyclopiéton de l'écluse de Kain »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Linard à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le passage cyclopiéton de l'écluse de Kain ».

La parole est à Mme Linard pour poser sa question.

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Monsieur le Ministre, c'est le deuxième sujet sur les ponts aujourd'hui en commission. Cela tombe bien puisque vous avez maintenant un plan Ponts. Votre administration prépare le dédoublement de l'écluse de Kain ; cela se passe dans le cadre du programme Seine-Escaut et du projet Écluses 2.0. Il s'agit de construire un nouveau sas de 225 mètres sur 12,5 mètres en parallèle de l'écluse actuelle.

Le passage sur les portes de l'écluse relie Kain et Froyennes, de part et d'autre de l'Escaut, et se raccorde au RAVeL. Il sert notamment aux riverains, aux écoliers et écolières, aux facteurs, aux factrices et accessoirement aux promeneuses et promeneurs.

Si, au départ, l'ouvrage n'était pas conçu pour les piétons et les cyclistes, lors du remplacement des portes en 2015, le SPW l'a équipé d'une passerelle à leur attention. C'est une reconnaissance de fait de cet usage.

Lors d'une réunion préalable au chantier du dédoublement du 29 juin, le SPW a reconnu que l'écluse pourrait être fermée durant les travaux. Toute traversée à pied ou à vélo deviendrait impossible, entraînant de grands détours de plusieurs kilomètres. Ce n'est pas envisageable pour les piétons et les cyclistes, vous en conviendrez.

Un second risque est plus durable. Le nouveau sas sera construit côté Kain. Si ses portes ne sont pas équipées d'une passerelle, la traversée actuelle pourrait être définitivement coupée.

Lors d'un comptage des traversées par des citoyennes et des citoyens attachés au mode cyclopiéton – c'était le 30 septembre de cette année, un jour de pluie, c'est important, car on parle de cyclopiétons –, il s'est avéré que ce passage a été emprunté par presque 500 usagers. Il y a eu 323 vélos, six vélos-cargos, 39 trottinettes, 127 piétons et piétonnes.

Quel est votre politique en matière de mobilité lors de la construction de nouvelles écluses ? Y intégrez-vous systématiquement un passage cyclopiéton ? Le moment de la conception de l'ouvrage n'est-il pas le meilleur moment pour prévoir ce passage ?

Sur l'écluse de Kain particulièrement, si le projet de dédoublement se concrétise, comment garantir le maintien de la traversée tant cyclo que piétonne via le passage existant durant tout le chantier ? On attire mon attention – du coup, je le fais chez vous – sur le fait que si une passerelle temporaire devait exister, il faut qu'elle permette le passage tant des piétons à mobilité réduite que des vélos. Un simple escalier à rigole, par exemple, ne correspondrait pas aux besoins.

Si une interruption s'avérait techniquement inévitable, quelles seraient sa durée maximale et la solution provisoire proposée ?

Une fois les travaux achevés, la traversée de l'écluse sera-t-elle garantie, indépendamment de tout autre ouvrage envisagé, de manière continue, sécurisée et accessible aux vélos-cargos et aux personnes à mobilité réduite ? Cela sera-t-il directement relié au RAVeL ? Quel est le financement prévu pour les différentes phases des travaux ? S'agira-t-il d'une partie de votre plan Ponts, avec les 504 millions d'euros sur sept ans ? L'étude d'incidences en cours intègre-t-elle tous les usages ? Comment les riverains et les usagers et usagères seront-ils informés du suivi du chantier ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la DPR indique que, via un plan d'investissement, le Gouvernement finalisera le réseau structurant cyclable en concertation avec les communes, les régions et les pays voisins pour les zones frontalières. Il encouragera également le développement du réseau communal, en rationalisant les instruments de financement existants. C'est ce que nous avons fait hier, au travers de diverses annonces liées au budget.

Je reprends la DPR : « L'accent sera mis sur les tronçons à fort potentiel cyclable, les chaînons manquants, les stationnements sécurisés, les points de passage dangereux sur les routes régionales et les réseaux RAVeL, EuroVelo et RTE-T. »

L'écluse de Kain s'inscrit pleinement dans cet objectif. Concrètement, l'ambition est de déplacer le passage piéton cycliste, actuellement possible sur les portes de l'écluse de Kain, vers un nouvel ouvrage de franchissement de l'Escaut. La situation actuelle n'est en effet pas satisfaisante en termes de sécurité pour les piétons et les cyclistes, même si un usage de fait s'est établi.

Le nouvel ouvrage de franchissement sera un pont de 80 mètres de portée, situé dans l'axe de la rue de la Borgnette, en rive gauche, à proximité directe du centre commercial de Froyennes, et donnant accès en rive

droite à l'avenue d'Audenarde à Kain via la création d'une nouvelle voirie. Cet ouvrage sera situé à environ 500 mètres en amont de l'écluse actuelle, à proximité du point-nœud cyclable numéro 25.

Le pont comprendra une bande de circulation dans chaque sens pour le trafic routier et une bande pour les modes actifs séparés physiquement du trafic routier. Outre les rampes situées dans l'axe du pont, des escaliers avec goulottes pour les cyclistes donneront un accès direct au pont depuis les chemins de halage, et ce, sur chacune des deux rives. C'est un échangeur de mobilité active qui est prévu.

C'est bien pendant la phase de conception en cours que cette question est réfléchie par les services du SPW MI. Je vous rassure, ce n'est pas moi qui m'occupe de cela. Ces solutions envisagées sont soumises au bureau chargé de l'étude d'incidences qui en tirera ses propres conclusions.

Concernant la période de chantier, il est prévu de mettre en service le nouveau pont avant que le franchissement sur l'écluse ne soit interdit. Si nécessaire, des franchissements provisoires pourraient être mis en place pendant certaines phases de chantier. C'est sous conditionnel.

Une structure de communication a été mise en place pour accompagner le projet, diffuser les informations pertinentes à travers les différents canaux habituels que sont les réunions publiques, les réseaux sociaux ou la presse locale – c'est sans doute ce qui a inspiré votre question. Actuellement, seules les études sont financées, et ce, grâce à un cofinancement européen. Pour le moment, les travaux eux-mêmes ne sont pas programmés du point de vue budgétaire, mais le travail est en cours.

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

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Je ne vais pas revenir sur la question du nouveau pont, qui est aussi contestée par plusieurs acteurs. Par contre, je voudrais revenir sur le passage temporaire. Vous avez mis une conditionnalité sur le passage cyclopiéton en disant que c'était…

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Il s'agit d'une conditionnalité de prudence.

Mme Bénédicte Linard (Ecolo). – Vous avez mis une conditionnalité par rapport à la sécurité. En attendant, lors d'un jour de pluie, ce passage est emprunté par plus de 500 usagers. Ceux-ci auront besoin de pouvoir continuer à passer pendant ce travail. Je vous invite donc non pas à aller sur les réseaux sociaux ou à lire la presse locale, mais à aller rencontrer les riverains et à poursuivre les contacts avec eux, ne serait-ce qu'à travers votre cabinet ou le SPW. Le travail d'objectivation d'usage qu'ils ont mené est remarquable et doit vous inviter à faire en sorte que les cyclopiétons puissent continuer à traverser pendant tout le chantier. Or, ce n'est pas garanti dans vos propos aujourd'hui. Je m'arrête là, mais je réitère mon invitation pour que vous ou votre administration restiez bien en contact avec ce qui se passe sur le terrain.

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le périmètre de la future vignette routière en Wallonie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le périmètre de la future vignette routière en Wallonie ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, la mise en place de la future vignette routière soulève encore une interrogation importante pour les usagers : quelles seront précisément les routes sur lesquelles cette vignette sera nécessaire ?

Lors des premières discussions autour de ce dispositif, il a notamment été question d'une application au réseau structurant. Cette approche pouvait se comprendre dans la mesure où il s'agit du réseau sur lequel se concentre une part importante des flux de transit et des infrastructures à financer. Toutefois, depuis l'annonce de l'accord de coopération entre les trois Régions, le dispositif semble devoir concerner plus largement le réseau routier régional. Cette évolution mérite d'être explicitée, car elle peut avoir des conséquences très différentes pour les usagers.

Concrètement, quelle sera la définition exacte du réseau soumis à cette vignette ? Sera-t-elle limitée aux autoroutes et au réseau régional structurant ou s'appliquera-t-elle à l'ensemble des voiries régionales, y compris les routes régionales qui ne font pas partie du réseau structurant de la SOFICO ?

Plus précisément, pouvez-vous confirmer si un automobiliste qui circule uniquement sur une route régionale non structurante devra, lui aussi, disposer d'une vignette ? Qu'en sera-t-il des routes traversant les centres urbains, des anciennes nationales déclassées ou des voiries régionales assurant essentiellement une fonction locale ?

Enfin, pouvez-vous publier la liste exhaustive des voiries et tronçons concernés, idéalement sous la forme

d'une carte facilement accessible aux usagers, afin que chacun puisse savoir clairement dans quelles circonstances la vignette sera nécessaire ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vais aller droit au but : le champ d'application territorial de la future vignette routière est défini par l'accord de coopération conclu entre les Régions.

En ce qui concerne la Wallonie, la vignette sera requise pour l'utilisation de l'ensemble du réseau routier régional, c'est-à-dire les autoroutes et toutes les routes régionales, sans exception aucune. Les voiries communales, quant à elles, ne sont pas concernées par le dispositif.

Ce périmètre correspond exactement à celui qui sera appliqué en Flandre. Une communication spécifique sera organisée préalablement à l'entrée en vigueur du dispositif. Elle s'appuiera notamment sur des supports cartographiques permettant de visualiser clairement le périmètre des voiries soumises à la vignette.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour cette réponse courte, mais complète. J'ai bien compris que cela concernait l'entièreté du réseau routier global. Permettez-moi de préciser qu'il faudra être particulièrement attentif à la cohérence du périmètre et, surtout, à la robustesse du dispositif de contrôle, afin que les règles soient effectivement respectées par tous.

Enfin, je voudrais revenir sur Viapass. On ne doit pas se priver de cette expérience en matière de prélèvement kilométrique et de gestion des péages en Belgique. Elle constitue un véritable atout pour concevoir un système efficace en tirant les enseignements de mécanismes qui fonctionnent déjà.

En gros, l'enjeu est double : définir un périmètre cohérent, mais, surtout, garantir que le système soit réellement contrôlable et que chacun respecte les règles.

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les chèques-repas et les frais de déplacement des conducteurs employés par les opérateurs privés »

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conditions sociales des conducteurs des opérateurs privés du réseau LeTEC »

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

- « les chèques-repas et les frais de déplacement des conducteurs employés par les opérateurs privés » ;
- « les conditions sociales des conducteurs des opérateurs privés du réseau LeTEC ».

La parole est à M. Mugemangango pour poser ses questions.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, selon les informations qui me sont communiquées par des représentants du personnel, les conducteurs du TEC bénéficieraient de chèques-repas de 8 euros par jour presté, contre 3 euros pour une partie importante des conducteurs privés. Ils signalent également des différences importantes concernant l'intervention dans les déplacements domicile-travail. La note syndicale estime que ces déplacements peuvent représenter 300 à 400 euros de carburant par mois, notamment en raison des horaires coupés.

Disposez-vous d'une comparaison complète des rémunérations et avantages dont bénéficient respectivement les conducteurs TEC et ceux des opérateurs privés ? Dans la négative, comptez-vous demander à l'OTW de réaliser cette analyse ? Le Gouvernement étudie-t-il la possibilité d'inscrire dans les futurs contrats une clause imposant un montant minimal de chèques-repas et une intervention minimale dans les frais domicile-lieu de travail ? Quel serait le coût estimé d'un alignement des chèques-repas des conducteurs privés sur celui des conducteurs du TEC ?

Je passe à ma seconde question sur les conditions sociales des conducteurs des opérateurs privés du réseau LeTEC.

Les conducteurs employés par les opérateurs privés assurent une mission de transport public financée par la collectivité. Or, les organisations syndicales dénoncent des écarts importants entre leurs conditions de rémunération et celles du personnel directement engagé par LeTEC.

Premièrement, quelles clauses sociales figurent dans les cahiers de charges et les contrats que l'OTW conclut avec les opérateurs privés ? Ces contrats prévoient-ils des exigences en matière de salaire, de chèques-repas, de primes, d'indemnités de déplacement, de temps de stationnement, d'amplitude journalière, d'horaires coupés, de formation ou de protection sociale ? Si tel n'est pas le cas, pourquoi ?

Deuxièmement, le Gouvernement envisage-t-il d'introduire des conditions sociales minimales obligatoires dans les futurs marchés, afin que la concurrence entre opérateurs ne porte plus sur le coût du travail ?

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'OTW est une entreprise publique de transport bénéficiant d'une autonomie encadrée par le décret. Le conseil d'administration de cette entreprise publique est composé de représentants sur la base de la composition politique de ce Parlement. J'entends respecter l'autonomie de l'OTW et l'ai donc sollicité pour vous répondre.

En substance, voici ce que LeTEC répond : « L'Opérateur de transport de Wallonie sous-traite une partie de ses services réguliers depuis de nombreuses années dans le cadre de marchés publics. Le cahier des charges impose expressément aux opérateurs privés, ainsi qu'à leurs éventuels sous-traitants, de respecter l'ensemble des conditions de travail, de rémunération et d'emploi prévues par les dispositions légales, réglementaires et conventionnelles applicables en Région wallonne. Cette obligation couvre les conventions collectives de travail du secteur, ainsi que, plus largement, les obligations relevant du droit social et du droit du travail. Le cahier des charges comporte plusieurs garanties concrètes.

Premièrement, la composante de la rémunération des opérateurs liée au temps de conduite commerciale est indexée pour 100 % selon l'évolution des barèmes des conducteurs des services réguliers. Cette indexation tient compte à la fois de l'indice santé lissé et de la programmation sociale du secteur.

Deuxièmement, le cahier des charges prévoit des exigences précises en matière de qualification, de formation et de certification. Chaque conducteur doit satisfaire aux exigences réglementaires relatives à l'exercice de la profession, ainsi qu'aux obligations de formation et de certification prévues dans le cahier des charges.

Troisièmement, l'Opérateur de transport de Wallonie dispose de mécanismes de contrôle lui permettant de vérifier le respect des obligations imposées aux opérateurs, tant dans leurs installations qu'à bord des véhicules.

Enfin, le contrat comporte des dispositions strictes en cas de manquement grave aux obligations sociales : suspension du marché, application de sanctions et mesures d'office pouvant aller jusqu'à la résiliation du contrat.

S'agissant plus spécifiquement des chèques-repas et des déplacements domicile-travail, il convient de distinguer la situation des travailleurs de l'OTW de celle des travailleurs employés par les opérateurs privés. Les travailleurs de l'OTW bénéficient de chèques-repas d'une valeur faciale de 8 euros par jour presté. Ils disposent également d'un libre parcours sur les réseaux LeTEC, De Lijn et STIB. Lorsque leurs horaires ne permettent pas l'utilisation effective des transports en commun, une indemnité pour absence de transport public peut être octroyée. Celle-ci varie selon la distance entre le domicile et le lieu de travail, et peut atteindre une centaine d'euros maximum par mois.

Ces avantages résultent de conventions collectives de travail conclues dans les instances paritaires compétentes. De la même manière, les avantages accordés aux conducteurs employés par les opérateurs privés relèvent des conventions collectives ou d'accords applicables au sein des entreprises concernées. Il convient toutefois d'être clair. Le cahier des charges impose le respect de ce cadre social, mais il n'a pas vocation à se substituer à la concertation sociale sectorielle ni à fixer lui-même chacun des éléments de rémunération ou d'avantages sociaux. En définitive, le cadre actuellement applicable garantit que les opérateurs privés qui participent à l'exécution des services publics réguliers de transport soient soumis au respect de l'ensemble des législations sociales et des conventions collectives applicables.

L'OTW dispose par ailleurs de mécanismes de contrôle et de leviers contractuels lui permettant d'assurer le respect effectif de ces obligations.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, cela ne répond pas tout à fait à ma question. En fait, vous venez d'expliquer en quelques mots que LeTEC et les acteurs privés du transport de personnes respectent la loi. C'est bien le minimum !

Il y a une grande inquiétude dans le secteur des bus privés et c'est sur ce sujet que porte ma question. D'ailleurs, un préavis de grève a été introduit pendant

quelques semaines. Cette grande inquiétude est de voir l'écart de plus en plus important en termes de conditions de travail et d'avantages socioéconomiques, entre, d'une part, le personnel du TEC et le personnel des sociétés de bus privées. C'est une première inquiétude.

La seconde inquiétude, c'est que cet écart ne doit pas servir d'élément de concurrence qui ferait baisser les conditions de travail de l'ensemble du secteur vers le bas. Sur ces préoccupations, vous n'avez pas encore donné de réponse. Or, ce sont les préoccupations principales des travailleurs du secteur des bus privés.

M. le Président. – La question orale suivante…

M. Germain Mugemangango (PTB). – Donc, on n'aura pas de réponse ?

M. le Président. – Il n'est pas prévu dans le règlement de reposer une question dans la réplique.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurité et l'éclairage de la ligne 38 du réseau autonome des voies lentes (RAVeL) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurité et l'éclairage de la ligne 38 du réseau autonome des voies lentes (RAVeL) ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la ligne 38 du RAVeL, qui relie Chênée à Plombières sur 42 kilomètres, constitue un itinéraire apprécié des cyclistes et piétons. Si elle offre un cadre agréable en journée, plusieurs usagers soulignent qu'elle devient beaucoup moins rassurante une fois la nuit tombée, avec de longues portions plongées dans l'obscurité et un sentiment d'insécurité accru.

Un récent article dans *La Meuse* consacré à ce sujet fait notamment état d'agressions et de tensions ponctuelles entre usagers, ainsi que des inquiétudes de personnes qui empruntent la ligne 38 en soirée. À Herve, certains tronçons sont déjà éclairés, notamment à proximité d'écoles, de la maison du tourisme et du fort de Battice. Un tronçon est également éclairé à Plombières.

Dans ce même article, le SPW rappelle qu'il n'est pas envisageable d'éclairer les 42 kilomètres, notamment en raison des coûts et des enjeux liés à la biodiversité. Des solutions ciblées pourraient toutefois être envisagées sur les secteurs fréquentés ou sensibles, par exemple via un éclairage à détection ou modulé selon les horaires.

Disposez-vous d'un état des lieux des tronçons de la ligne 38 actuellement éclairés et des secteurs considérés comme prioritaires en matière de sécurité ?

Le SPW envisage-t-il de sécuriser certains tronçons supplémentaires, à proximité des zones habitées, des écoles ou des secteurs fréquentés en soirée ?

Des solutions alternatives à un éclairage permanent, telles que l'éclairage à détection ou modulé selon les horaires, sont-elles étudiées afin de concilier sécurité des usagers et préservation de la biodiversité ?

Une concertation existe-t-elle avec les communes traversées afin d'identifier les besoins et de développer une approche cohérente sur l'ensemble de l'itinéraire ?

Des contacts sont-ils pris par le SPW avec les zones de police et les autorités judiciaires afin de coordonner l'action publique en vue de lutter contre le sentiment d'insécurité ?

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, plusieurs tronçons du RAVeL de la Ligne 38 en zones urbaines sont déjà éclairés :

- entre le RAVeL de l'Ourthe, la gare de Chênée et Vaux-sous-Chèvremont sur un peu plus de 2 kilomètres ;
- à Fléron, entre la rue Émile Vandervelde et la place de la Gare ;
- à Soumagne, entre la Place de la Gare et la rue Labouxhe ;
- entre la rue de Noblehaye à Herve et le fort de Battice ;
- entre la rue du centre à Thimister et la rue Pierreux à Clermont.

À Plombières, ce n'est pas la ligne 38, mais un très court tronçon du RAVeL de la ligne 39 qui a été éclairé sur environ 250 mètres au niveau du site minier et du parking de covoiturage.

En vue de concilier sécurité des usagers et préservation de la biodiversité, il est à noter que l'éclairage mis en service récemment suite au subside POLLEC est un éclairage LED à détection modulée selon les horaires de fréquentation du RAVeL.

Concrètement, l'éclairage est coupé de 23 heures à 5 heures du matin. Le reste du temps, il est modulé à 20 % de sa puissance maximale. Dans tous les cas, en cas de détection de présence, l'éclairage se rallume et remonte à 100 % de sa puissance avec une communication de proche en proche entre les poteaux permettant un suivi dynamique de l'usager.

Toutefois, ce type d'équipement est un peu onéreux. L'installation de l'éclairage dynamique adaptatif s'élève en moyenne à 25 000 euros pour 100 mètres.

Aussi, vu la fréquentation qui reste relativement faible durant les périodes de pénombre au regard du coût élevé de l'installation de l'éclairage et des nombreuses priorités d'investissement en matière de mobilité et de sécurité routière, il n'est actuellement pas envisagé de développer un programme d'éclairage généralisé sur la ligne 38.

On ne peut nier qu'il existe certains conflits isolés entre certains usagers du RAVeL en Wallonie, souvent induits par des comportements individuels inadéquats, comme le manque de courtoisie ou de partage de l'espace public. À cet égard, des panneaux invitant à la convivialité ont été installés par Avello et les communes de Herve, Thimister-Clermont, Aubel et Plombières l'ont fait également sur le RAVeL de la ligne 38, en concertation bien sûr avec la zone de police locale et le Service public de Wallonie.

Quant aux allégations d'agression et d'inquiétude dont a fait état l'article du journal *La Meuse*, il y a bien lieu de distinguer des faits objectivés du sentiment d'insécurité que peut ressentir un individu. En effet, comme l'ont souligné les bourgmestres de Herve et de Plombières, la zone de police locale ne leur a pas rapporté de phénomènes significatifs ou récurrents de plaintes liées à des faits de violence sur le Ravel de la ligne 38.

L'administration régionale entretient un dialogue régulier avec les communes traversées par la ligne 38, notamment dans le cadre de l'entretien du RAVeL. Les réalisations récemment menées à Herve et Thimister-Clermont illustrent cette concertation. Par ailleurs, lorsqu'une problématique de sécurité est signalée, les contacts nécessaires peuvent être pris avec les autorités locales compétentes et les services de police qui disposent des informations les plus pertinentes quant à la réalité des faits constatés sur le terrain et, surtout, des réponses à y apporter.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je suis tout à fait d'accord avec vous que c'est important de distinguer un sentiment d'insécurité de vrais faits d'incivilité ou d'agression. C'est important. J'entends que les zones de police sont bien au fait. J'entends aussi qu'il y a des panneaux invitant à plus de convivialité et à un rappel des règles qui ont été mis dans une certaine zone du RAVeL de la ligne 38. Cela va tout à fait dans le sens de la résolution pour plus de convivialité sur le RAVeL que nous avons votée il y a quelques mois.

J'ai insisté ici parce que la ligne 38, dans les différentes communes que vous avez citées, notamment à Fléron, est devenue un vrai outil de mobilité active. Les gens l'utilisent dans leur quotidien. On arrive à l'automne et à l'hiver où il va faire noir tôt. C'est important qu'ils puissent continuer à l'utiliser dans de bonnes conditions, même en début de soirée. Je ne manquerai donc pas de veiller à ce que l'on puisse mettre en place toute une série de choses, même si j'entends que, financièrement, l'éclairage intelligent est très onéreux. Je suivrai cela pour voir comment on peut améliorer la situation.

Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les récentes dégradations commises sur le mobilier et les infrastructures du réseau LeTEC »

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 « les récentes dégradations commises sur le mobilier et les infrastructures du réseau LeTEC ».

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, cette question est très simple et très courte. Les récentes dégradations commises sur le mobilier des infrastructures du groupe LeTEC lors des débordements étudiants représentent un coût supplémentaire pour l'opérateur et, in fine, pour les finances publiques et le portefeuille de tous les Wallons.

Quel est aujourd'hui le montant des dégâts constatés et leur impact budgétaire ? Envisagez-vous, en cas de condamnation, de suspendre ou de limiter le bénéfice de certains avantages tarifaires accordés par LeTEC aux personnes reconnues responsables ?

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 tiens tout d'abord à condamner avec la plus grande fermeté les actes de dégradation commis à l'occasion des récents débordements observés en marge des manifestations étudiantes. Ces comportements sont inacceptables. Au-

delà des dommages matériels, ils portent atteinte à des équipements destinés à l'ensemble des usagers et génèrent des coûts qui devront être supportés par la collectivité.

Je rappelle ensuite que l'OTW est une entreprise publique autonome dotée d'un organe d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques. J'entends donc respecter cette autonomie de gestion. Je l'ai donc sollicitée afin d'obtenir des informations utiles pour répondre à vos questions.

Il ressort de ces éléments que les abris de bus et le mobilier urbain équipant les arrêts de transports en commun à Liège ne sont ni la propriété de la Région ni celle de LeTEC, mais de la Ville de Liège. De même, les équipements des stations du tram relèvent, dans le cadre du partenariat public-privé conclu pour ce projet, de la responsabilité du partenaire privé Tram'Ardent. Il appartient, dès lors, à ses gestionnaires d'établir le constat des dommages subis et d'en évaluer le coût.

Quant aux sanctions susceptibles d'être infligées aux auteurs de ces faits, il ne m'appartient pas de me substituer aux autorités compétentes chargées de constater les infractions, de poursuivre leurs auteurs et de prononcer les sanctions prévues par la loi. Je souhaite néanmoins rappeler que le cadre applicable à l'OTW a récemment fait l'objet d'une réforme importante à travers l'adoption, en septembre dernier, par le Parlement wallon, du décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif aux services de transports publics de personnes en Région wallonne.

Ce texte renforce significativement les outils de lutte contre les incivilités et la dégradation de matériels et d'infrastructures, les comportements violents, la fraude et les atteintes au réseau de transports publics. Le décret prévoit notamment des amendes administratives ainsi que, à titre de sanction accessoire, le retrait temporaire ou définitif d'un abonnement et la suspension de la carte MOBIB.

Aujourd'hui, le message est clair : les atteintes au réseau de transport public et aux équipements mis à disposition des usagers n'ont plus leur place en Wallonie. Le cadre juridique a été renforcé. Le Gouvernement continuera à soutenir toute initiative visant à protéger les voyageurs, le personnel et les infrastructures de transport public.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réaction témoignant d'une fermeté nécessaire pour condamner ce qui s'est passé : qui casse paie, et ils doivent payer. Comme on l'a rappelé dans le débat précédent, 86 % du financement de LeTEC est assuré par tous les Wallons et, pour 14 %, ce sont les autres usagers, la majorité des usagers étant des personnes qui respectent LeTEC, que ce soit les véhicules, les arrêts de bus et autres.

Concernant les montants sur la partie LeTEC, je serai heureux d'avoir une réponse par écrit.

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en œuvre effective de la Stratégie de lutte contre la pauvreté dans les compétences de M. le Ministre »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en œuvre effective de la Stratégie de lutte contre la pauvreté dans les compétences de M. le Ministre ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, fin novembre 2025, le Gouvernement wallon adoptait sa Stratégie de lutte contre la pauvreté. Dans votre réponse du 4 mai dernier, vous indiquiez que relevait de vos compétences la mesure relative à « l'accès aux transports et tarifs sociaux », destinée à améliorer l'accès aux transports en commun pour les publics en situation de précarité. Vous précisiez que cette mesure devait être prise en charge par l'OTW dans le cadre de son contrat de service public révisé.

Vous évoquiez également, avec le ministre chargé de la coordination de la stratégie, une réflexion sur les leviers mobilisables pour sécuriser les transitions vers l'emploi ou la formation, notamment via le maintien temporaire de certains droits dérivés, avec une possible incidence pour les pouvoirs locaux et les CPAS.

Où en est aujourd'hui la mise en œuvre concrète de ces mesures ? Quelles dispositions ont été intégrées dans le contrat de service public de l'OTW afin d'améliorer l'accès aux transports pour les publics précarisés ? Quels budgets seront consacrés à ces mesures dans le budget 2027 ?

Par ailleurs, où en est l'analyse exploratoire menée par le SPW Secrétariat général sur les pièges à l'emploi et le maintien temporaire de certains droits dérivés ? Les CPAS et les pouvoirs locaux ont-ils été associés à cette réflexion ?

Enfin, comment garantirez-vous que la lutte contre la pauvreté ne reste pas une stratégie de façade ? Elle n'est pas un exercice cosmétique : c'est un enjeu de société majeur, qui exige des mesures concrètes, financées et évaluables.

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 la pauvreté constitue une responsabilité transversale du Gouvernement wallon. Dans ce cadre, la Stratégie wallonne de lutte contre la pauvreté 2025-2029 comprend plusieurs mesures relevant de mes compétences, principalement en matière de mobilité. Elle a fait l'objet d'un important travail d'opérationnalisation afin de traduire les orientations approuvées par le Gouvernement en projets concrets, assortis d'objectifs, de jalons et d'indicateurs de suivi.

En ce qui concerne l'accès aux transports pour les publics précarisés, la mesure initialement prévue a connu une évolution importante. Dans le cadre de la révision du contrat de service public de l'OTW et de la réforme du décret relatif au service de transport public de personnes, le Gouvernement a décidé de confier à l'OTW une autonomie tarifaire encadrée, tout en garantissant, par voie décrétale, la protection des publics en situation de précarité.

Parallèlement, cette mesure a été articulée avec les dispositifs de mobilité prévus dans le cadre du fonds social Climat, validé par le Gouvernement. Plus de 250 millions d'euros y sont affectés sur la période couverte, soit jusqu'en 2032.

Ce volet « Mobilité » du fonds social Climat wallon repose sur plusieurs leviers complémentaires :

- le développement du transport public à la demande dans les territoires insuffisamment desservis en ciblant les zones socioéconomiquement défavorisées ;
- le renforcement du transport à la demande à finalité sociale en partenariat avec les communes et les CPAS, impliquant l'électrification des taxis sociaux ;
- la mise en place future des chèques-mobilité destinés aux ménages vulnérables via les CPAS et qui pourra concerner tout besoin de mobilité pour les plus précaires, dont des coûts de déplacements en transport public, comme les trains et bus, mais aussi l'accès à des locations de vélo, pour ne citer que cet exemple.

Pour les publics les plus fragiles, le calendrier de mise en œuvre des mesures a été concerté, puisque les abonnements actuels LeTEC, valables 12 mois, pourront être achetés jusqu'au 31 janvier 2027 et que le chèque-mobilité sera opérationnel, lui, au 1er janvier 2028.

Vous m'interrogez également sur la réflexion relative au piège à l'emploi et au maintien temporaire de certains droits dérivés. Cette mesure, menée en lien avec le ministre Coppieters, est pilotée par le SPW Secrétariat général. Les travaux porteront en 2027 sur l'analyse des pertes de droits susceptibles de constituer un frein à la reprise à l'emploi ou à une formation ainsi que sur l'étude des mécanismes permettant de mieux sécuriser les transitions professionnelles. Les pouvoirs locaux et les CPAS feront naturellement partie des acteurs concernés compte tenu de leur rôle de première ligne dans l'accompagnement des personnes les plus fragilisées.

Enfin, je partage pleinement votre préoccupation quant à la nécessité d'éviter qu'une stratégie ne demeure qu'un simple exercice déclaratif. C'est précisément la raison pour laquelle chaque mesure est assortie d'actions, de jalons, d'indicateurs et d'un suivi régulier. La stratégie comporte un dispositif de suivi annuel permettant de mesurer l'état d'avancement des mesures et, le cas échéant, d'adapter les actions entreprises. Notre ambition est bien de produire des résultats concrets, évaluables pour les citoyens les plus vulnérables, et non de nous limiter à une déclaration d'intention.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Sur ce genre de questions, on attend de vraies initiatives à caractère social et de lutte contre la pauvreté pour faire en sorte que la mobilité soit véritablement accessible au plus grand nombre, y compris à ceux qui ont moins les moyens. Je ne vais pas refaire le débat de tout à l'heure, mais l'autonomie tarifaire – ou plutôt la délégation de pouvoir à l'OTW – a amené à une augmentation fulgurante des tarifs pour les abonnements TEC en Wallonie, d'où le sens de cette question.

Vous apportez des éléments qui, selon moi, passent un peu à côté de la question. On parle du TEC à la demande, de l'électrification, des tarifs sociaux ou de la location de vélos. Le seul élément que je vois, c'est peut-être les chèques-mobilité en lien avec les CPAS, mais on n'en sait pas vraiment plus sur le soutien financier à la mobilité qui pourrait être véritablement mis en œuvre par les CPAS. Les craintes restent plus que de mise pour nous.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conséquences de la suppression de certaines gares peu fréquentées »

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 conséquences de la suppression de certaines gares peu fréquentées ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, l'idée de fermer une soixantaine de gares, notamment parmi les points d'intérêt les moins fréquentés, a récemment été évoquée. Cette possibilité s'inscrit par ailleurs dans l'accord de gouvernement fédéral, qui prévoit que les arrêts puissent être adaptés à l'évolution de la demande, en tenant compte notamment de la ponctualité et de la vitesse commerciale des alternatives de transport public ainsi que des réalités budgétaires. Une telle évolution ne serait pas sans conséquences pour la mobilité en Wallonie, en particulier dans les zones rurales et moins densément desservies.

Elle pose également la question de la cohérence entre les politiques de mobilité fédérale et régionale puisque, dans le nouveau contrat de service public, on introduit le principe du bus qui attend le train. Cela constitue précisément un axe important de votre politique afin de renforcer l'intermodalité et de faciliter l'accès au réseau ferroviaire. Dans ce contexte, il serait pour le moins paradoxal de développer les connexions entre les bus et le train, tout en envisageant, dans le même temps, la suppression de certains points d'arrêt ferroviaires.

Dès lors, avez-vous des contacts avec le ministre fédéral de la Mobilité concernant l'hypothèse de fermeture de certaines gares et ses éventuelles conséquences pour la Wallonie ? Dans l'hypothèse où certaines fermetures se concrétiseraient, quelles solutions alternatives pourraient être envisagées pour maintenir une desserte suffisante des territoires concernés, notamment via le réseau LeTEC ? Comment entendez-vous articuler ces éventuelles décisions avec le principe du bus qui attend le train ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, votre question relève avant tout de l'autorité fédérale et des opérateurs ferroviaires. À ce stade, aucune décision concernant la fermeture de gares en Wallonie ne m'a été notifiée. Il va de soi que j'entends défendre chaque gare wallonne.

Dans le cadre de son plan de transport 2026-2029, la SNCB ne prévoit en effet aucune fermeture de gare en Wallonie, mais au contraire l'ouverture d'une nouvelle gare, celle de Braine-Alliance, qui est d'ailleurs prévue pour la toute fin de cette année.

Pour la période suivante, l'entreprise publique devra d'abord établir une analyse coûts-bénéfices à partir de critères listés dans le contrat de service public de la SNCB, en concertation avec le SPF Mobilité et Transports, avant de décider quoi que ce soit.

Des échanges ont régulièrement lieu entre les administrations régionales et fédérales et avec les entreprises ferroviaires afin de défendre les intérêts de la Wallonie et de ses habitants, à savoir ne pas réduire l'offre ferroviaire et de gares en Wallonie, mais, au contraire, la consolider, car c'est la colonne vertébrale qui structure l'offre de transport public dans notre région.

Je rappelle toutefois que la fréquentation d'une gare dépend aussi de l'organisation du territoire qui l'entoure. Le Schéma de développement du territoire encourage ainsi la concentration de l'habitat, des services et des équipements dans les centralités et à proximité des nœuds de transfert collectif.

Les communes peuvent donc y contribuer très concrètement, notamment à travers leurs schémas de développement communaux, en faisant des abords des gares des centralités pour y favoriser une densification raisonnée et une mixité des fonctions. Cette démarche permet de renforcer l'attractivité des gares, d'accroître en conséquence l'usage du rail et ainsi de mieux articuler mobilité et aménagement du territoire. Les choix locaux doivent donc pouvoir influencer le renforcement de nos gares. Ils sont même une condition du renforcement de nos gares.

S'agissant de l'articulation avec le principe selon lequel le bus attend le train, l'intermodalité entre le bus et le train demeure un pilier du contrat de service public révisé de LeTEC. Cet élément n'était pas du tout pris en compte antérieurement. Ce CSP révisé prévoit dorénavant un régime de correspondance de qualité visant l'alignement de l'ensemble des lignes de bus sur les trains dans un certain nombre de gares.

L'année prochaine, LeTEC organisera ainsi des correspondances dans cinq gares. Chaque année, 10 gares supplémentaires devront être identifiées et mises en œuvre afin d'y aligner les horaires de bus et ceux des trains.

Une intermodalité bien organisée dans ces pôles constituera une avancée majeure pour l'accessibilité du territoire et l'attractivité des transports en commun pour nos concitoyens.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour cette réponse très rassurante puisque vous dites qu'aucune fermeture de gare n'est prévue en Wallonie d'ici 2029.

Je vous rejoins à 200 % quand vous dites que la fréquentation d'une gare dépend de l'écosystème environnant. Je salue cette intégration du principe du bus qui attend le train dans le nouveau contrat de service public. Le bus s'adapte aux horaires du train pour que les voyageurs puissent faire des correspondances.

Je vous prends au mot parce que j'ai certains exemples en tête de lieux où cela ne fonctionne pas. Je reviendrai donc vers vous avec des propositions.

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir des centrales locales de mobilité (CLM) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir des centrales locales de mobilité (CLM) ».

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, en juillet 2025, mon collègue, Loïc Jacob, vous interrogeait sur l'avenir de ces centrales locales de mobilité, qui ont une vocation locale, voire supracommunale, étant donné leur rôle de veille et d'accompagnement permanent afin de répondre à l'évolution des besoins de la population wallonne en matière de mobilité.

Vous lui aviez répondu que vous nous feriez part des dispositions particulières que vous envisagez de prendre lorsque vous aurez une vue globale de l'offre actuelle, en expliquant : « Le Département de la stratégie et de la mobilité englobe notamment la Direction de la planification et la Centrale régionale de mobilité chargée de coordonner les centrales locales de mobilité. Ce département est en cours de réorganisation, et l'articulation entre les centrales locales de mobilité et la fonction centrale régionale, d'une part, et les autres directions, d'autre part, devra être clarifiée dans ce cadre. Le territoire wallon est couvert de façon homogène par huit centrales locales de mobilité. Toutefois, une partie du territoire de la province de Liège, à l'exception de Huy-Waremme et de la Communauté germanophone, ne dispose pas de centrale locale de mobilité. Cette zone est donc couverte aujourd'hui directement par le SPW MI. Enfin, pour répondre à votre question budgétaire, les moyens alloués chaque année à la CLM sont de l'ordre de 400 000 euros, ce qui me semble approprié au regard de ses missions ».

Aujourd'hui, il me revient que les acteurs de ces CLM n'ont toujours pas eu plus d'information sur le subventionnement des CLM en 2027 et sur le modèle de mission qui leur sera proposé.

Dès lors, quel budget est prévu en 2027 pour le financement des huit centrales locales de mobilité ? Selon quelles modalités ces subventions seront-elles octroyées ? Le Gouvernement entend-il reconduire en 2027 le modèle actuel de financement et de subventionnement des CLM ?

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 souhaite tout d'abord rappeler l'importance que le Gouvernement accorde à l'accompagnement de proximité des citoyens, des communes et des acteurs locaux dans leurs démarches de mobilité.

À cet égard, les centrales locales de mobilité constituent des partenaires de terrain essentiels. Grâce à leur connaissance fine des réalités locales, elles contribuent à l'information des usagers, à la diffusion des politiques régionales et à l'émergence de solutions adaptées aux besoins des territoires. La Déclaration de politique régionale confirme d'ailleurs leur rôle : « les centrales locales de mobilité assureront leur mission de développement de l'intermodalité et d'accompagnement, notamment auprès des publics à faibles compétences numériques ».

La Wallonie compte actuellement huit centrales locales de mobilité, qui couvrent une grande partie du territoire régional. Elles bénéficient du soutien de la Région au travers de subventions facultatives annuelles.

S'agissant de l'année 2027, le Gouvernement vient d'achever ses travaux budgétaires. J'ai dès lors demandé à l'administration d'entamer la préparation des différents dossiers de subventionnement facultatif relevant de l'exercice 2027, parmi lesquels figure le soutien aux centrales locales de mobilité.

À ce stade, l'instruction administrative doit encore être menée. Il serait donc prématuré de confirmer les montants précis qui seront attribués à chacun des opérateurs ou d'arrêter définitivement les modalités d'octroi. L'orientation est toutefois de préserver la continuité du soutien régional selon un mécanisme proche de celui appliqué les années précédentes.

Parallèlement, la réorganisation interne du SPW Mobilité et Infrastructures se poursuit. Elle doit permettre de clarifier l'articulation entre la Centrale régionale de mobilité, les centrales locales et les autres directions concernées. Cette réorganisation ne vise pas à remettre en cause le rôle des centrales locales, mais à renforcer la cohérence et la lisibilité du dispositif régional, tout en préservant la proximité et l'expertise développées par les acteurs de terrain.

La future réforme du décret de 2004 sur la vision et la gouvernance de la mobilité devra intégrer les enjeux des centrales locales de mobilité. Je fais référence au débat que nous avons eu à l'occasion d'une

modification du décret de 1989 et du fameux débat sur l'organisation des bassins de mobilité et de leur gouvernance.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, soit je reviendrai vers vous, soit j'apprécierais que vous m'informiez spontanément quand les montants et les modalités seront connus, ainsi que les détails de la réorganisation annoncée.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la réforme des allocations de chômage sur les CPAS des grandes villes »

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soutien aux CPAS annoncé par la Wallonie pour faire face à la réforme des exclusions du chômage »

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 « l'impact de la réforme des allocations de chômage sur les CPAS des grandes villes » ;
- M. Hazée, sur « le soutien aux CPAS annoncé par la Wallonie pour faire face à la réforme des exclusions du chômage ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, les chiffres publiés fin août par le SPP Intégration sociale montrent que les conséquences de la réforme du chômage sont plus importantes qu'anticipé : sur les 132 730 personnes exclues du chômage à l'échelle du pays, 57 137 ont obtenu un revenu d'intégration, soit 43 %. Le Gouvernement fédéral tablait pourtant sur 33 %.

En Wallonie, la proportion est encore plus élevée : 47,6 % des 63 660 personnes exclues ont basculé vers le revenu d'intégration. Dans certaines grandes villes wallonnes, les retours de terrain font état de taux qui atteindraient 50 à 60 %.

C'est une pression considérable pour les CPAS concernés, tant sur le plan financier qu'en termes de charge de travail pour les travailleurs sociaux. Il y a également une question de financement : l'enveloppe fédérale de 300 millions d'euros avait été calculée sur l'hypothèse de 43 800 bénéficiaires supplémentaires. Or, fin août, on en comptait déjà 13 337 de plus que prévu.

Le problème est donc double : le basculement vers les CPAS est plus important qu'annoncé et il est très inégalement réparti sur le territoire. Les grandes villes wallonnes semblent particulièrement exposées.

Disposez-vous aujourd'hui d'un état des lieux précis, ville par ville, de ce basculement vers le revenu d'intégration sociale, notamment dans les grandes villes les plus touchées ?

Avez-vous interpellé le Gouvernement fédéral sur l'écart désormais constaté entre les hypothèses qui ont servi à calibrer les compensations et la réalité observée sur le terrain ?

La Région envisage-t-elle un soutien spécifique aux CPAS qui subissent une hausse de leur charge très supérieure à la moyenne wallonne ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, d'après un récent article du journal *Le Soir*, les impacts de la réforme des allocations de chômage sur les CPAS sont beaucoup plus importants que prévu. En Wallonie, ce sont 47,6 % des exclus du chômage qui font appel aux CPAS. Dans les grandes villes, ce sont entre 50 et 60 % de revenus d'intégration accordés à d'anciens bénéficiaires d'allocations de chômage qu'il faut pouvoir dénombrer. Il était prévu que ce soient 33 % des exclus qui auraient recours aux CPAS.

Pour la compensation des coûts que rencontrent les CPAS, le Gouvernement fédéral a prévu une enveloppe de 300 millions d'euros, sur base d'un recours de 33 % des personnes exclues par cette programmation d'exclusion. Cela fait donc 43 800 personnes sur base des derniers chiffres publiés. Pourtant, fin août, il y en avait 13 337 de plus.

Rappelons que ces 300 millions d'euros couvrent les montants du revenu d'intégration sociale supplémentaire, mais certaines aides ne sont pas compensées, comme les allocations d'insertion ou des aides sociales. Ce sont donc des coûts qui viennent également à charge, au bout du compte, des finances locales.

À côté de cela, la décision de la Cour constitutionnelle en septembre dernier d'annuler le régime transitoire de la réforme va aussi impacter les CPAS. Ce régime, qui était organisé par vagues en fonction du nombre de mois ou d'années passées au chômage, doit désormais s'appliquer à tous pendant

12 mois, alors que, lors des trois premières phases de la réforme, les allocations prenaient fin plus tôt. L'ONEM estime qu'environ 88 000 personnes ont perdu leurs droits aux allocations de chômage au cours des six premiers mois, environ 7 500 personnes ont perçu une allocation de maladie ou une pension, et près de 40 000 personnes ont bénéficié d'un revenu d'intégration. Selon l'ONEM, cela signifie qu'environ 40 000 personnes doivent encore percevoir une allocation de chômage complète, avec dès lors une charge administrative importante pour corriger ces égarements du Gouvernement fédéral.

Au niveau régional, vous aviez par ailleurs annoncé un montant de 10 millions d'euros pour aider les CPAS face au nombre de personnes supplémentaires qui doivent être accompagnées. À ma collègue Veronica Cremasco, qui vous posait une question orale le 19 mai dernier sur l'appel des CPAS face à l'afflux de demandes à la suite de la réforme des allocations de chômage, vous répondiez : « Je rappelle qu'une enveloppe complémentaire de deux fois 5 millions d'euros – puisque c'est sur deux ans – est prévue en termes d'engagement cette année-ci. Nous l'engagerons au bénéfice des pouvoirs locaux ».

Dès lors, quelle est votre analyse de la situation des CPAS wallons face aux conséquences de cette programmation d'exclusion du chômage décidée par le pouvoir fédéral ? Partagez-vous l'analyse que les personnes exclues qui sont bénéficiaires du RIS sont plus nombreuses que prévu ? Quels enseignements en tirez-vous ?

Quel est le surcoût prévu pour les CPAS face au nombre plus élevé de personnes exclues qui font appel aux CPAS en Wallonie ?

Avez-vous réalisé une estimation des surcoûts auxquels les CPAS doivent faire face suite à la décision d'annulation du régime transitoire par la Cour constitutionnelle – je pense en particulier au travail administratif important – pour permettre aux personnes de recouvrer leurs droits pendant cette période ?

Enfin, comment ont été octroyés les 10 millions d'euros annoncés par la Wallonie pour aider les CPAS dans le cadre de la réforme des allocations de chômage ? Ont-ils été engagés et liquidés ? Sinon, comment les CPAS peuvent-ils y avoir recours ?

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, vous m'interrogez tous deux sur les conséquences pour les CPAS wallons de la réforme des allocations de chômage menée par l'autorité fédérale. Je rappelle d'abord que les données relatives à cette réforme sont régulièrement publiées par le SPP Intégration sociale et sont librement accessibles. Les premières données disponibles montrent effectivement que l'impact diffère sensiblement d'un CPAS à l'autre, en fonction des réalités socioéconomiques locales, et que certaines grandes villes apparaissent davantage exposées.

Il convient toutefois de rester prudent avant de tirer des conclusions définitives après seulement quelques mois d'application. La réforme est entrée en vigueur par vagues successives. Les données relatives au revenu d'intégration nécessitent un certain délai avant d'être stabilisées et les situations individuelles continuent d'évoluer.

À cela s'ajoute désormais l'arrêt récent de la Cour constitutionnelle, qui modifie nécessairement les projections établies jusqu'ici et rend précisément prématurée toute estimation définitive des surcoûts. L'estimation des surcoûts doit donc encore évoluer.

Je rappelle qu'il s'agit d'une réforme fédérale. Il appartient donc à l'autorité fédérale d'en assurer le suivi, d'en mesurer les conséquences réelles et d'adapter, le cas échéant, les mécanismes de compensation.

Sur le financement, je souhaite également rappeler un élément essentiel. En commission de la Chambre du 23 juin dernier, la ministre fédérale de l'Intégration sociale a explicitement rappelé que le financement prévu pour accompagner les CPAS était conçu comme un financement ouvert. En d'autres termes, les prévisions budgétaires initiales ne constituent pas un plafond. Si le nombre de demandes est supérieur aux estimations, le financement fédéral doit être adapté en conséquence.

Vous n'ignorez pas que le conclave budgétaire fédéral est toujours en cours. C'est au Fédéral d'apporter un soutien spécifique. Le cabinet de la ministre Van Bossuyt fait régulièrement le point en CIM Intégration sociale. Il est donc inutile d'interpeller le Fédéral, il y a déjà des échanges entre les Régions et le Fédéral sur le sujet.

Monsieur Hazée, concernant les 10 millions d'euros auxquels vous faites référence, il s'agissait d'un soutien ponctuel prévu par mon prédécesseur qui n'avait pas vocation à devenir un mécanisme régional autonome et permanent de compensation d'une réforme fédérale. Je ne veux pas rentrer dans ce jeu-là.

Par contre, conformément à mes engagements, ce montant de 5 millions d'euros sera versé en cette fin d'année aux grandes villes qui subissent davantage d'effets de la réforme fédérale, ainsi que le pointait M. Lefèbvre.

Pour 2027 et les années suivantes, le Gouvernement a choisi de pérenniser structurellement cet effort de 5 millions d'euros en augmentant d'autant le nouveau mécanisme issu de la réforme des APE, en tenant

compte notamment de la situation particulière des grandes villes. La volonté est de créer une nouvelle tranche « Dotation d'emploi » au sein du Fonds des communes. Ces 5 millions d'euros y seront intégrés afin d'assurer ce financement structurel.

Il ne s'agit donc pas de compenser chaque année une réforme fédérale, mais d'intégrer durablement l'enjeu d'un soutien aux pouvoirs locaux en matière d'emploi dans le financement wallon au travers du Fonds des communes.

Complémentairement, dans le cadre d'échanges avec la fédération des CPAS, nous avons d'autres échanges pour réfléchir aux pistes permettant de faciliter le travail des CPAS.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, votre réponse ne nous convient évidemment pas. Vous êtes constant dans votre réponse : « Ce n'est pas nous ; c'est eux ». J'attire tout de même votre attention sur le fait que c'est la même majorité que celle-ci qui prend ces décisions imbuvables au niveau fédéral. Objectivement, vous êtes ministre des Pouvoirs locaux et vous devez soutenir nos pouvoirs locaux.

Aujourd'hui, les communes et les CPAS sont en première ligne. Ils sont en train d'étouffer. Ils ont des difficultés à maintenir la tête hors de l'eau. On attend du ministre des Pouvoirs locaux qu'il soutienne ces pouvoirs locaux face aux mesures ignobles que le Gouvernement fédéral est en train de prendre. Je ne parle pas encore de mesures ignobles en ce qui concerne vos mesures, mais on y viendra peut-être dans les semaines qui viennent. En tout cas, aujourd'hui, on sait que les mesures fédérales sont compliquées pour les pouvoirs locaux. On compte sur vous.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Il y a en tout cas une évidence, c'est que les chiffres sont beaucoup plus importants que prévu. J'entends le ministre indiquer qu'il n'a pas d'éléments suffisants pour avoir une estimation définitive. Pour les CPAS, c'est tout de suite que cela se passe. Même si j'entends que le budget annoncé par le pouvoir fédéral est un budget ouvert, il reste qu'il y a un surcoût pour les CPAS et que le nombre de personnes qui viennent frapper à leur porte est en augmentation.

Je retiens néanmoins l'information selon laquelle le crédit de 5 millions d'euros est pérennisé. J'avoue que je n'avais plus souvenir qu'il avait été initié par votre prédécesseur. C'est un élément qui m'a échappé parce que j'étais resté à la réponse que vous aviez annoncée en faisant le lien avec l'extension du chômage – ce que votre prédécesseur aurait difficilement pu présumer, puisque cette réforme n'était pas encore sur la table au moment où il était en fonction. Le fait que cette enveloppe devienne structurelle est un point positif, mais elle est certainement très inférieure à la difficulté à laquelle nous nous trouvons, a fortiori dans un contexte où le Gouvernement définance très largement les pouvoirs locaux. Quelque part, on reprend une partie du financement pour le mettre en vitrine. C'est un procédé qui a été utilisé un très grand nombre de fois lors de votre communication d'hier.

Question orale de M. Vincent Crampont 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) sur le projet de réforme des plans de cohésion sociale (PCS) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) sur le projet de réforme des plans de cohésion sociale (PCS) ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, l'UVCW a rendu à la mi-septembre son avis sur la réforme des PCS et leur remplacement, dès 2027, par la dotation « Initiative du vivre-ensemble ».

Elle salue plusieurs avancées importantes : le passage d'un système de subsides à une dotation, une meilleure prévisibilité des moyens, la suppression de l'apport communal obligatoire de 25 % et surtout une simplification administrative importante, avec un contrôle désormais essentiellement a posteriori.

L'UVCW pointe également plusieurs inquiétudes.

La première concerne l'absence d'indexation automatique, qui entraînera progressivement une érosion de la valeur réelle des moyens consacrés au vivre-ensemble.

La seconde concerne l'enveloppe elle-même. Aujourd'hui, ces 23 millions d'euros financent les PCS de 204 communes ; demain, 24,4 millions seront potentiellement répartis entre 252 communes. L'UVCW estime que le 1,4 million d'euros supplémentaire ne garantit pas que les communes actuellement bénéficiaires ne soient pas, à terme, perdantes.

La Fédération des CPAS demande que la possibilité de déléguer aux CPAS la dotation et le portage des actions soit explicitement garantie, ainsi que la stabilité des moyens des CPAS déjà impliqués dans les PCS.

Quelle réponse apportez-vous à ces inquiétudes ? Pouvez-vous garantir qu'aucune commune actuellement

bénéficiaire d'un PCS ne perdra de moyens à l'issue de la période transitoire ?

Envisagez-vous d'introduire un mécanisme d'indexation de la dotation ? Comptez-vous renforcer dans le décret les garanties concernant le financement et le rôle des CPAS ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la réforme des plans de cohésion sociale s'inscrit dans les engagements du Gouvernement visant à renforcer la cohésion sociale, à améliorer l'accès effectif aux droits fondamentaux et à accorder davantage de confiance aux pouvoirs locaux dans la mise en œuvre des politiques locales. Elle poursuit également un objectif de simplification administrative et d'amélioration de l'action publique.

Je constate que l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie souligne plusieurs avancées importantes du futur dispositif, notamment le passage d'un régime de subvention à une dotation, la suppression de l'obligation de cofinancement communal ainsi qu'une réduction significative des charges administratives. L'avis est globalement très positif et je m'en félicite.

Concernant les inquiétudes exprimées, je rappelle que le projet de réforme est en cours de finalisation et que les différents avis remis dans le cadre de la procédure seront analysés avec attention. Les observations formulées par l'Union des villes et communes de Wallonie ainsi que par la Fédération des CPAS alimentent la réflexion.

Pour le reste, nous en reparlerons dans cette Commission sur la base du projet de décret validé en troisième lecture par le Gouvernement. Un peu de patience, Monsieur le Député.

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

M. Vincent Crampont (PS). – De la patience, il en faut. Chaque fois, vous nous renvoyez à des dates. Malheureusement, ce dont j'ai besoin, ce sont des réponses très concrètes. La réforme des plans de cohésion sociale peut simplifier la vie des communes. C'est une bonne nouvelle, mais elle ne peut pas se faire au détriment des publics les plus fragilisés.

Avec plus de communes concernées, une enveloppe qui augmente peu et aucune indexation automatique, le risque est que les actions de terrain soient fragilisées. Les CPAS ont besoin de garanties pour poursuivre leur travail de cohésion sociale. Cela, vous devez nous le garantir.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'appel à candidatures « Les trucs qui marchent dans nos communes » »

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'appel à candidatures « Les trucs qui marchent dans nos communes » ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la fondation Roi Baudouin vient de lancer une initiative que je trouve particulièrement intéressante et qui s'appelle « Les trucs qui marchent dans nos communes ». L'idée est simple : identifier des initiatives locales qui fonctionnent, sont concrètes et, surtout, qui peuvent être reproduites dans d'autres communes.

C'est une excellente démarche, car nos communes regorgent de bonnes idées et de solutions qui ont déjà fait leurs preuves sur le terrain. Pourtant, ces expériences restent parfois trop peu connues et isolées au-delà de leur territoire. Lorsqu'une commune a trouvé une solution qui fonctionne, il serait dommage que d'autres doivent repartir de zéro et, pour reprendre une expression bien connue, réinventer l'eau chaude.

Que prévoyez-vous pour encourager davantage le partage de ces bonnes pratiques entre communes ? Comment peut-on faciliter les échanges, créer davantage de ponts et favoriser les synergies entre pouvoirs locaux afin qu'une initiative qui fonctionne dans une commune puisse plus facilement être adaptée et reproduite ailleurs ?

Envisagez-vous notamment de développer ou de soutenir des outils permettant de mieux identifier, documenter et diffuser ces expériences de terrain, mais aussi de favoriser concrètement les rencontres et les échanges entre communes ? L'objectif serait de faire en sorte que les communes ne travaillent pas chacune dans leur coin, mais puissent apprendre plus facilement les unes des autres et gagner du temps en s'appuyant sur ce qui fonctionne déjà.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, je partage pleinement l'objectif qui sous-tend cette initiative heureuse de la fondation Roi Baudouin. Nos communes développent

quotidiennement des solutions innovantes et pragmatiques, souvent très concrètes, qui peuvent effectivement inspirer d'autres pouvoirs locaux. L'enjeu est donc moins de multiplier les dispositifs que de veiller à ce que ces expériences puissent être identifiées, partagées et, lorsque cela est pertinent, adaptées à d'autres réalités locales.

À cet égard, l'Union des villes et communes de Wallonie joue déjà un rôle important de diffusion de l'information, d'accompagnement et de partage d'expériences entre pouvoirs locaux. Elle est d'ailleurs partenaire de l'opération « Les trucs qui marchent dans nos communes » pour la Wallonie.

Plus largement, la Wallonie travaille régulièrement avec les représentants des pouvoirs locaux afin que les réalités et les expériences positives de terrain puissent également nourrir les politiques à l'échelle régionale. Je serai particulièrement attentif aux enseignements qui pourront être tirés de cette initiative et à la manière dont ces expériences retenues pourront utilement être valorisées auprès de l'ensemble des pouvoirs locaux en Wallonie.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je suis ravie de voir que vous partagez, comme moi, le côté positif de l'initiative. Vous savez que je viens du monde des PME. Une PME, c'est un peu comme une commune : elle doit être créative, essayer de se démarquer et de faire des choses sympas dans sa gestion. En l'occurrence, avoir un dispositif de réseautage mis en avant pour que les communes apprennent les unes des autres et puissent se tirer vers le haut, c'est une très bonne chose. Comme vous l'avez dit, l'Union des villes et communes de Wallonie joue déjà un rôle, qu'elle pourrait sans doute encore augmenter. Comme vous, je serai curieuse des enseignements et du bilan de cette initiative.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la composition de l'enveloppe des moyens affectés aux aides à la promotion de l'emploi (APE) désormais intégrés aux nouvelles dotations complémentaires au Fonds des 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 composition de l'enveloppe des moyens affectés aux aides à la promotion de l'emploi (APE) désormais intégrés aux nouvelles dotations complémentaires au Fonds des communes ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, dans le cadre de la réforme des APE, le Gouvernement a choisi de regrouper, au sein de deux nouvelles dotations complémentaires au Fonds des communes, les moyens historiquement attribués aux communes, CPAS et régies communales autonomes. L'enveloppe atteindrait 545,5 millions d'euros en 2027.

La note au Gouvernement indique qu'un cadastre fonctionnel a été réalisé afin d'objectiver les moyens anciennement dévolus aux différents secteurs, mais qu'il considère ce cadastre comme insuffisamment robuste pour procéder à une répartition fine entre politiques fonctionnelles. Le choix a dès lors été d'intégrer globalement ces moyens au Fonds des communes.

Cette globalisation pose toutefois question. Des emplois APE communaux sont affectés à des politiques sectorielles très diverses, dont certaines relèvent de compétences de la Fédération Wallonie-Bruxelles, notamment la culture, l'enseignement, la jeunesse ou le sport.

Quelles enveloppes fonctionnelles ont été intégrées dans les deux nouvelles dotations et pour quels montants ? Ces enveloppes liées à des compétences de la Fédération Wallonie-Bruxelles ont-elles bien été regroupées dans le dispositif à destination des communes validé par le Gouvernement wallon ? Sur quels critères le Gouvernement a-t-il déterminé les moyens à rapatrier vers les pouvoirs locaux plutôt que vers les ministres fonctionnels compétents ?

Enfin, quelle part correspond à des emplois exerçant des missions relevant de compétences de la Fédération Wallonie-Bruxelles ? Quelles garanties permettront que ces moyens, désormais intégrés dans une dotation générale aux communes, continuent à financer les politiques auxquelles ils étaient jusqu'ici affectés ?

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 logique suivie par le Gouvernement est claire : les moyens historiquement octroyés aux communes, aux CPAS et aux régies communales autonomes restent dans le financement des pouvoirs locaux. Je l'avais d'ailleurs déjà indiqué au Parlement.

Depuis la réforme de 2022 portée par la ministre Morreale, les moyens APE des pouvoirs locaux prennent la forme d'un financement global, qui n'est plus directement rattaché à des compétences fonctionnelles déterminées. Nous entendons aller au bout de cette logique et en faire un financement général.

Concernant la sectorialisation fine, particulièrement difficile, un travail de cadastre avait, en effet, été réalisé par le ministre de l'Emploi, mais les données disponibles ne permettent pas de reconstituer de manière suffisamment robuste la part correspondant à chaque politique fonctionnelle pour ce qui concerne les pouvoirs locaux. L'Union des villes et communes de Wallonie et la Fédération des CPAS ont elles-mêmes confirmé les limites de cet exercice. Il aurait donc été artificiel de découper les moyens APE sur la base d'une ventilation dont nous savons qu'elle n'est pas suffisamment fiable. La question que vous posez fait d'ailleurs explicitement état de cette limite méthodologique.

Le choix a donc été de regrouper l'ensemble des moyens APE relevant des communes, CPAS et RCA – de l'ordre d'environ 550 millions d'euros – dans le dispositif que je porte. Cela comprend, en effet, des moyens liés à des agents qui exercent aujourd'hui, dans les communes, CPAS et RCA, des missions dans des matières relevant de compétences régionales, communautaires, voire « innomées ». Là encore, il n'est pas possible d'en isoler sérieusement un montant précis par compétence sans recréer artificiellement une affectation à un instant donné que le dispositif APE actuel ne permet pas d'identifier.

Une telle ventilation ne constituerait qu'une photographie des choix d'affectation du personnel opérés à un instant T par chaque commune en fonction des besoins de sa population et des services à assurer et qui peuvent varier le jour suivant. Ces choix peuvent fondamentalement évoluer. Ils ne traduisent pas une affectation définitive des moyens APE à une politique fonctionnelle. S'appuyer sur cette photographie pour répartir les moyens entre ministres fonctionnels donnerait une vision tronquée du financement et figerait des choix qui relèvent de l'autonomie locale, qui est changeante de jour en jour. Le maintien de ces moyens dans le périmètre des pouvoirs locaux permet de préserver leur capacité à adapter les services aux besoins locaux. C'est ce que je défends comme ligne.

À ce titre, l'UVCW, la Fédération des CPAS et une large partie des représentants du CESE Wallonie se sont positionnées favorablement à l'orientation que j'ai proposée, à savoir celle de maintenir les moyens dans le périmètre des pouvoirs locaux au lieu de le splitter en compétences fonctionnelles.

Le projet en cours prévoit une garantie spécifique pour les crèches, les maisons de repos et maisons de repos et de soins ainsi que les services d'aide aux familles et aux aînés, les SAFA : les dépenses de personnel devront y être maintenues à un niveau correspondant à un pourcentage des dépenses actuelles, sous réserve notamment du transfert du service à un autre opérateur. Il s'agit de s'assurer que la commune, à l'avenir, ne se déleste pas de ces services sans le financement qui y est informellement lié.

Enfin, concernant les moyens liés au personnel des crèches dans le cadre du plan Équilibre issus de l'accord de coopération de 2022 relatif aux créations de places, ceux-ci sont nettement identifiables. L'intégration ou non de ces moyens doit encore être discutée au sein du Gouvernement. Je pense que l'option sera de les laisser à l'ONE.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos arguments et l'évocation des difficultés rencontrées. Toutefois, c'est une décision qui est assez décevante, voire dangereuse, car il pourrait être tentant, pour l'un ou l'autre gestionnaire local, lorsqu'il y aurait des difficultés financières, à réaffecter ces besoins, qui étaient initialement dédiés à la culture, au sport, à la jeunesse. Finalement, cela appauvrirait la société de manière générale. C'est décevant.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Je ne suis pas contre l'autonomie communale, mais on peut y mettre quelques orientations de temps en temps.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Il n'y en a que trois.

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les liens persistants d'un administrateur du Logis tournaisien avec le promoteur Deback »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les liens persistants d'un administrateur du Logis tournaisien avec le promoteur Deback ».

La parole est à Mme De Rodder pour poser sa question.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, le 16 septembre dernier, je vous interpellais déjà sur la situation du chef de cabinet de la bourgmestre de Tournai depuis janvier 2025 et sur ses liens passés avec le promoteur Deback, dans le cadre du dossier immobilier Texo-Deback à Kain, pour lequel il était intervenu comme consultant via sa société Urban Top.

De nouveaux éléments posent question et je les soumets à votre examen. Selon les données de la Banque-carrefour des entreprises, l'intéressé serait toujours gérant actif d'Urban Top. Parallèlement, depuis le 30 mai 2025, il siège comme administrateur du Logis tournaisien, où il représente la Région wallonne.

Cette situation interpelle d'autant plus que le Logis tournaisien a acquis 10 maisons construites par une filiale de Deback et pourrait encore être amené à traiter avec celle-ci. Autrement dit, il exercerait toujours un mandat dans sa société de consultance tout en siégeant au conseil d'administration d'une société de logement public susceptible de négocier avec un acteur pour lequel il a précédemment travaillé.

L'examen administratif actuellement en cours va-t-il intégrer ces éléments et examiner spécifiquement le cumul de ces deux mandats ? Considérez-vous qu'une telle situation est compatible avec les exigences d'indépendance et de prévention des conflits d'intérêts qui s'imposent à un administrateur représentant la Région ? Dans l'attente des conclusions de cet examen, estimez-vous que l'intéressé peut continuer à siéger au conseil d'administration du Logis tournaisien ? Enfin, quelles mesures envisagez-vous afin d'éviter que ce type de situation puisse se reproduire au sein des sociétés de logement de service public ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, comme je vous l'indiquais lors de notre précédent échange, j'ai demandé au SPW IAS d'instruire ce dossier et d'examiner les différents éléments soulevés. Cette instruction est toujours en cours et les éléments nouveaux que vous évoquez seront naturellement pris en considération dans cette analyse.

Je rappelle toutefois qu'il serait prématuré, à ce stade, de tirer des conclusions quant à l'existence d'un conflit d'intérêts ou quant à la compatibilité de ces différentes fonctions. Il appartient précisément à l'administration régionale d'examiner la situation de manière complète et rigoureuse, dans le respect du principe d'impartialité qui s'impose à l'autorité de tutelle.

Je rappelle également que le droit des sociétés prévoit lui-même des mécanismes destinés à prévenir les conflits d'intérêts. S'agissant notamment des SRL, les articles 5 :76 à 5 :78 du Code des sociétés et des associations organisent la procédure applicable lorsqu'un administrateur est confronté à un intérêt patrimonial opposé à celui de la société. Celui-ci doit notamment signaler l'existence du conflit avant que l'organe d'administration ne prenne sa décision, et dans les hypothèses prévues par le Code, ne peut pas participer à la délibération ni au vote.

Sans préjudice des collaborations entre les différents services concernés de l'administration wallonne, je précise enfin que la tutelle sur les SLSP relève de ma collègue, Cécile Neven.

M. le Président. – La parole est à Mme De Rodder.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, je viens ici pour que vous tranchiez la question. Je vous pose toute une série de questions. Je répète : peut-on être gérant actif d'une société privée, dont l'objet social est le lobbying pour l'obtention du permis d'urbanisme en faveur des entreprises et des particuliers, et en même temps, être chef de cabinet d'une bourgmestre qui, en raison de cette fonction, voit passer tous les dossiers d'urbanisme, et participer et voter comme représentant de la Région wallonne en faveur d'une opération immobilière présentée par un actuel ou un ancien partenaire commercial de sa société ? Ce sont les questions factuelles.

Ce sont des faits, c'est visiblement oui pour la bourgmestre MR. Pour le président de la société de logements sociaux des Engagés, c'est oui aussi. Je vous demande votre avis, notamment sur ce statut d'administrateur représentant de la Région wallonne et votant sur des dossiers, sans la moindre gêne et sans être dérangé par ce mélange de genres qui frôle l'indigestion. Je reviendrai pour obtenir des réponses ici et dans la Commission de Mme Neven, afin que Tournai

ne devienne pas encore une fois une zone de non-respect du droit.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le dossier de la Boucle du Hainaut »

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 dossier de la Boucle du Hainaut ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, on va évoquer ensemble un dossier que vous aimez beaucoup et que vous avez largement défendu lorsque vous étiez parlementaire. Il y a un décalage entre le moment où j'ai transmis ma question et l'annonce survenue hier sur un accord du Gouvernement sur le tracé. J'ai un peu modifié les éléments.

On sait qu'aujourd'hui les communes impactées sont Ath, Braine-le-Comte, Brugelette, Celles, Chièvres, Courcelles, Écaussinnes, Frasnes-lez-Anvaing, Leuze-en-Hainaut, Manage, Mont-de-l'Enclus, Seneffe, Silly et Soignies. À ce stade, par rapport au dernier scénario qui circulait, deux communes sortent gagnantes : Jurbise et Lens. Elles ont fait la une ce matin. Tout le monde se demande pourquoi ces deux communes sont tout d'un coup exemptées. Deux sont impactées de dernière minute : Silly et Manage.

Relativement aux compensations, début septembre, plusieurs sources indiquaient que vous vouliez augmenter les compensations pour les communes. À la faveur de la présentation d'hier, si j'ai bien suivi, le ministre-président a indiqué que c'était les mêmes que pour le projet Ventilus en Flandre. Qu'en est-il ? C'est fort différent de ce que vous aviez évoqué dans la presse il y a quelques jours. Vous n'avez jamais évoqué des compensations de 1 million au kilomètre ?

C'est la presse, d'accord. J'espère pour vous que je ne vais pas retomber sur les articles.

Ceci dit, au-delà de mes questions, vous avez vu que REVOLHT a fait une sortie ce matin, en étant un peu abasourdi de la sortie du Gouvernement. Elle avait demandé une série d'éléments que vous – semble-t-il – leur aviez promis, notamment des éléments qui permettaient de démontrer qu'il fallait six gigawatts de puissance sur l'ensemble du tracé.

Ces éléments ne leur ont pas été fournis. Aujourd'hui, ils sont un peu abasourdis de la sortie sans concertation. Ce sont des éléments importants.

Tant qu'on y est, quels sont les étapes du dossier et le calendrier d'exécution que vous avez prévu ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, votre question porte sur les dernières avancées dans l'instruction du dossier stratégique de la Boucle du Hainaut, infrastructure essentielle pour la sécurité d'approvisionnement électrique. Vous-même et d'autres collègues de toutes les formations politiques démocratiques m'avez interrogé sur la date de la décision, montrant votre impatience, mais également celle des représentants syndicaux, économiques et environnementaux.

L'administration a transmis fin septembre son rapport circonstancié portant notamment sur l'identification d'un périmètre de réservation préférentiel unique, sur le choix technologique à privilégier ainsi que sur les opportunités d'enfouissement partiel de l'infrastructure. Ces documents sont d'ailleurs publics, et consultables sur le site internet de la Région wallonne.

Comme vous le savez, cela a été annoncé hier, le Gouvernement wallon a fait siennes les conclusions du rapport de l'administration, notamment le choix technologique du courant alternatif partiellement enterré, ainsi que le nouveau périmètre de réservation préférentiel identifié dans le rapport du SPW sur base de l'analyse du RIE. Le Gouvernement a également validé les orientations de l'administration quant aux tronçons préférentiels à enfouir.

Ce périmètre de réservation préférentiel de réservation, dont la traduction en nouveau projet de plan, sera soumise prochainement au Gouvernement, parcourt le territoire sur environ 85 kilomètres. Il privilégie autant que possible le regroupement des infrastructures existantes, ainsi qu'un passage dans ou à proximité de zones déjà marquées par l'activité économique, c'est-à-dire des parcs d'activités économiques.

L'objectif est clair : réduire au maximum les incidences, d'abord pour les habitants et leur santé, en optant pour un tracé qui limite au maximum le nombre d'habitations potentiellement concernées, soit une centaine sur 85 kilomètres de ligne et 200 mètres de large de réservation. Pour ces habitations, la Région imposera à Elia le rachat de celles-ci dans des conditions de prix et de frais qui garantissent pleinement les droits de leurs propriétaires. Après les habitants et leur santé, il s'agira de réduire au maximum les impacts

sur l'immobilier, l'agriculture, les paysages, le patrimoine, la nature et l'environnement.

S'agissant de l'enfouissement partiel, le rapport sur les incidences environnementales a analysé cette question sur la base de plusieurs critères, dont la proximité des habitations, la traversée de paysages remarquables et la covisibilité avec des éléments patrimoniaux majeurs. Parmi les zones identifiées comme présentant les enjeux les plus importants, l'administration a recommandé de privilégier le secteur de Silly, qui concentre à la fois des enjeux résidentiels, paysagers et patrimoniaux significatifs, plus précisément à hauteur de Thoricourt. Le Gouvernement a validé cette orientation. Son objectif est de maximiser l'enfouissement de cette section avec une distance minimale envisagée de huit kilomètres, sous réserve des contraintes techniques et environnementales qui devront être précisées dans la suite des études de sol.

Comme je l'ai indiqué à plusieurs reprises devant cette assemblée, il appartient à la Région de retenir la solution qui présente, d'un point de vue sociétal global, les incidences les plus limitées pour les territoires concernés. Les normes applicables en matière de protection de la santé devront être intégralement respectées. Parallèlement, les discussions relatives aux mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et, le cas échéant, de compensation des incidences du projet se poursuivent. À cet égard, le Gouvernement a fixé 10 conditions générales qui devront être respectées par le demandeur. Ces conditions concernent notamment les habitants, les paysages, l'agriculture, les entreprises, la biodiversité, les communes ainsi que les intérêts régionaux. Elles constitueront un cadre essentiel pour la poursuite de la procédure et pour les décisions qui devront être prises ultérieurement.

Pour ce qui concerne la suite du calendrier, il appartient désormais à l'administration régionale de rédiger un projet d'arrêté qui sera soumis à enquête publique. Celle-ci devrait intervenir au début de l'année 2027, conformément aux dispositions du CoDT. Les conseils communaux concernés, les instances consultatives compétentes ainsi que l'ensemble des citoyens auront alors l'occasion de prendre connaissance du dossier complet. Tous les éléments de base sont bien disponibles, sauf l'arrêté. Au moment de l'enquête publique, chaque citoyen, chaque conseil communal, chaque instance d'avis pourra formuler ses observations, remarques et suggestions.

J'accorde une importance particulière à la transparence de cette procédure. Le Gouvernement veillera à ce que les communes concernées et les citoyens disposent d'une information claire et complète à chaque étape importante du dossier. C'est le cas aujourd'hui avec la publication sur le site internet du SPW. La participation du public constitue un élément essentiel de la qualité et de la légitimité des décisions qui devront être prises dans ce dossier majeur pour l'avenir énergétique de la Wallonie.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Vous n'êtes pas revenu sur les compensations, mais j'ai retrouvé les articles de presse qui évoquaient que vous étiez en train de négocier 1 million d'euros au kilomètre.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Il n'y a jamais de fumée sans feu, Monsieur le Ministre. Ces informations venaient bien de quelque part.

Au-delà, je voudrais, au moins par correction, que vous preniez la peine de répondre à REVOLHT sur la capacité de transport. C'est important et cela permettrait de faire tomber des mauvaises…

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Je parle de la puissance de 6 gigawatts. C'est pour éviter de faire courir des bruits inutiles sur le modèle. S'il faut 6 gigawatts, j'imagine que l'on doit pouvoir l'objectiver très concrètement et répondre à REVOLHT pour qu'ils aient l'impression d'être respectés.

J'entends que le tracé n'est pas encore définitif, et il faudra être attentif sur les dernières lignes du tracé. Je parle par expérience puisque, dans ma commune, il y a des maisons et des exploitations agricoles qui se retrouvent très proches de cette ligne, notamment sur Gibecq. Il faut faire en sorte que cette ligne s'éloigne le plus possible pour qu'il y ait le moins de conséquences environnementales, mais surtout de santé publique. Ce seront des éléments extrêmement importants sur le choix final du tracé.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état de réalisation du projet Seine-Escaut »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état de réalisation du projet Seine-Escaut ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le projet de liaison des bassins de la Seine et de l'Escaut est un projet colossal de génie civil et d'investissement public. Pour la Wallonie, cela représente un

investissement de 591,7 millions d'euros dans les différents programmes Seine-Escaut depuis 2007 ; 133,9 millions d'euros de cofinancements européens ont été également perçus. Selon les derniers décomptes en ma possession, pour les programmations en cours, il reste 54,7 millions d'euros engagés, dont 33,1 millions à charge de la Région.

Confirmez-vous ces chiffres ? Nous arrivons en fin d'exercice, pouvez-vous préciser quels travaux ont effectivement été réalisés en 2026 dans le cadre du programme Seine-Escaut ? Quels montants ont été réellement engagés et liquidés cette année, projet par projet ? Quelles sont les projections budgétaires et opérationnelles pour 2027, tant en crédits d'engagement qu'en crédits de liquidation ? Quels marchés seront lancés ou poursuivis l'an prochain ?

Par ailleurs, si l'on veut mettre l'ensemble du réseau wallon en gabarit, il faut également réaliser les trois écluses de Viesvilles, Gosselies et Marchienne-au-Pont. Or, ces ouvrages étaient au cœur du projet Seine-Escaut 2.3, pour lequel la Wallonie n'a pas obtenu les cofinancements européens. Dans ce cadre, quelles démarches concrètes ont été entreprises pour trouver de nouvelles sources de financement ou pour obtenir de nouveaux cofinancements européens ? À défaut de sources de financement externes, le Gouvernement envisage-t-il un financement régional complémentaire afin d'éviter la création de goulets d'étranglement sur le réseau wallon ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR indique que « la qualité du réseau des voies navigables sera améliorée en l'adaptant aux besoins du transport de marchandises et aux normes internationales ». C'est précisément ce à quoi s'emploie le Gouvernement. Les chiffres que vous mentionnez sont bien ceux qui vous ont été communiqués en réponse à votre question écrite du 22 juillet. Ils correspondent à une situation arrêtée au 1er janvier 2026.

Depuis lors, le programme a continué à progresser. À ce jour, près de 646 000 euros ont été engagés cette année et 79 millions d'euros ont été liquidés. Le marché relatif à l'aménagement d'une zone de croisement et à l'adaptation du bassin de revirement à Franière reste par ailleurs programmé à l'engagement avant la fin de cette année.

Ces montants reflètent un programme d'investissement en situation de régime – en situation de croisière, devrais-je dire –, où l'encours tend à diminuer au rythme des réalisations. Le Gouvernement poursuit une ligne claire : finaliser les opérations engagées, fiabiliser notre réseau de voies navigables et préparer les investissements qui renforceront le rôle du transport fluvial en Wallonie. Le programme Seine-Escaut demeure à cet égard un projet structurant.

S'agissant des perspectives pour 2027, tant sur le plan budgétaire qu'opérationnel, je vous invite à me revenir à ce sujet lors des discussions relatives au budget initial 2027. À chaque jour suffit sa peine, Monsieur le Député.

Enfin, concernant les écluses de Viesvilles, Gosselies et Marchienne-au-Pont, ma position n'a pas changé depuis l'annonce des résultats du dossier de candidature Seine-Escaut 2.3. Ces projets conservent tout leur intérêt stratégique. Ils seront proposés à nouveau aux cofinancements européens dans le cadre du MIE 3.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, j'aurais espéré avoir des informations sur 2027 puisque vous avez eu un conclave et que, a priori, les éléments sont maintenant sur la table. Ce n'est donc pas une surprise, vous ne devez pas informer le Gouvernement en priorité, tout est en ordre, pour que nous ayons l'information, non ? Je ne sais pas.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Bon, on en reparlera, évidemment.

M. le Président. – Évitez de reposer des questions en réplique.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Oui, j'avais bien compris, Monsieur le Président, excusez-moi.

On en reparlera évidemment dans les semaines qui viennent lorsqu'on évoquera le budget. J'espère que nous aurons des réponses sur le sujet.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la trajectoire budgétaire du futur plan Infrastructures »

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 trajectoire budgétaire du futur plan Infrastructures ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, j'espère que vous n'allez pas me faire la même réponse

sur le plan Infra que ce vous venez de me faire pour le projet Seine-Escaut, en me disant que je dois encore attendre quelques semaines pour avoir des éléments d'information.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Évidemment.

Vous avez donc présenté de façon globale votre plan Infra hier, dans le cadre de l'ajustement. Force est de constater que j'ai des réponses à certaines questions que je me posais. Vous avez confirmé la durée de programmation 2027-2033, les montants de 3,5 milliards d'euros et la catégorie d'actifs visés – travaux géolocalisés et non géolocalisés, voies hydrauliques, ouvrages d'art, mobilité active et investissements communaux.

Parmi les questions que je vous ai adressées la semaine dernière, une question demeure : quelle sera la trajectoire annuelle garantie en moyens d'action et en moyens de paiement dans le cadre de ce plan ?

On constate une réelle ambition dans ce plan : votre communiqué indique que l'on va passer de 357 millions d'euros par an à 500 millions d'euros par an. Sauf erreur de ma part, jamais on n'est parvenu à engager et surtout à liquider 357 millions d'euros par an. C'est d'ailleurs pour cela que tous les travaux du PIMPT n'ont pas été réalisés.

Comment entendez-vous y arriver ? Rendez-vous publique la liste des travaux géolocalisés envisagés ?

Petit bonus dans ma question : quand je vous ai questionné à plusieurs reprises sur le plan Infra précédent, vous me disiez que le Gouvernement précédent n'avait pas mis les moyens pour aller jusqu'au bout du plan Infra. Allez-vous vraiment mettre 3,5 milliards d'euros sur la table pour les années 2029, 2030, 2031, 2032 et 2033 ?

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 reconnais là votre impatience permanente à connaître la suite des choses. Tout vient à point à qui sait un peu attendre, Monsieur le Député. Je l'ai déjà dit au sein de cette Commission : la mise en œuvre d'un plan Infrastructures est une de mes priorités. Celle-ci s'inscrit clairement dans la réalisation de la DPR, qui précise que, sur base d'une évaluation du plan « Mobilité et infrastructures pour tous », le Gouvernement développera une stratégie d'investissement dans le réseau routier. Cette dernière sera adaptée, priorisée et planifiée à long terme.

Hier, le Gouvernement a annoncé un cadre budgétaire qui inclut le financement, l'ampleur et l'ambition de ce plan d'investissement dans nos infrastructures. J'y ai travaillé, bien sûr, avec mes collègues de Gouvernement. Vous l'avez suivi hier. La stratégie d'investissement à long terme est aujourd'hui arrêtée.

Celle-ci repose sur un cadre budgétaire clair et ambitieux : 3,5 milliards d'euros minimum seront investis sur la période 2027-2033 dans les infrastructures wallonnes de mobilité et dans le soutien aux infrastructures communales. J'espère que vous apprécierez ce renforcement du soutien régional structurel aux communes.

L'ensemble des besoins de mobilité sont bien couverts par ce budget, y compris les ouvrages d'art. Il n'y a pas de grande surprise, puisque c'est le plan Ponts qui a été intégré. Vous avez déjà le détail. Les modes actifs et la mobilité collective sont également intégrés. Ce plan permettra à la Wallonie de renforcer son attractivité par le biais de réseaux de transport performants, sans oublier les modes actifs à l'échelle régionale, et les communes qui verront leur capacité d'investissement en infrastructures renforcées à concurrence de 210 millions d'euros sur la période, soit 30 millions supplémentaires par an, pour cibler les infrastructures vélo, les ponts communaux ou encore les investissements liés aux futures stratégies locales d'adaptation.

Parallèlement, le Gouvernement a fait le choix d'une unicité de gestion par la SOFICO de l'intégralité de son réseau routier régional, dans une logique de simplification. Quand je vois passer des dossiers qui doivent être approuvés à la fois par le ministre et par le conseil d'administration de la SOFICO, je trouve que l'on atteint un degré de complexité anormal. Nous allons donc y mettre fin. Ce sera de la simplification et de l'efficacité.

Cela va permettre aussi d'élargir le bénéfice du régime TVA de la SOFICO. En plus, quand on compare les moyens anciens avec les moyens nouveaux, il ne faut pas oublier que, dorénavant, tous les moyens rentrent dans le régime TVA, ce qui est favorable de 21 % pour ce qui concerne la SOFICO.

Le modèle sera financé par l'extension du péage kilométrique avec un tarif sensiblement réduit pour le réseau routier secondaire.

Le modèle sera également renforcé par le choix déjà largement débattu, mais contesté par l'opposition, d'instaurer la vignette routière et de faire enfin contribuer les plaques étrangères à l'entretien de notre réseau routier. Vous le contestez, et je ne peux que le regretter, Monsieur le Député.

Dans ce cadre, le financement pérenne des infrastructures routières et hydrauliques s'en voit garanti et amplifié. Je pense que le régime SOFICO a démontré l'efficacité du résultat. Nous aurons bien sûr l'occasion

de débattre de cela tout au long de la présentation du budget et des différents dispositifs décrétaux qui l'accompagneront. Voilà ce que je puis vous dire en l'état des choses.

Nous avançons, puisque le cadre est ambitieux et que les moyens de financement sont là. Les catégories d'*assets* sont également définies.

Il y a un changement majeur entre le plan précédent et le plan actuel : ce sont les moyens qui sont consacrés à l'entretien du réseau, puisqu'ils sont fois deux et demi par rapport à ce qui était dans la précédente enveloppe. Cela répond un peu aux interrogations que votre voisin de banc se posait sur la capacité de la Région et des entreprises à suivre.

S'il y a bien des travaux pour lesquels nous pouvons accélérer clairement les éléments, ce sont ceux relatifs au raclage-pose. Ce sont des dossiers qui ne nécessitent pas de permis préalable. Ce sont des dossiers sur lesquels nos entreprises, singulièrement en Wallonie, peuvent aussi répondre. Avec la prévisibilité à sept ans, ils sont en capacité d'augmenter leur capacité de travail, l'achat de machines, l'investissement dans des centrales à tarmac, l'engagement de personnes et donc la création d'emplois.

C'est un élément vraiment important dans l'orientation de la stratégie que je souhaite mener en matière de plan Infra.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Sur les aspects simplification et efficacité, je pense que l'on est tous d'accord. Sur l'aspect financement, on verra bien comment cela se passe, mais je note tout de même – et ce n'est pas anecdotique – que nous ne contestons pas la vignette autoroutière. Nous contestons juste que les Wallonnes et les Wallons doivent la payer, mais on ne conteste pas le principe.

Cela fait 15 ans ou 20 ans que l'on essaie de la mettre en œuvre. La seule chose que nous contestons, c'est que ce soit une nouvelle taxe déguisée à l'égard des Wallonnes et des Wallons.

Sur l'extension de la redevance kilométrique sur le réseau secondaire, ce que l'on n'a pas encore mesuré, c'est que c'est aussi une redevance supplémentaire pour tous les utilisateurs du réseau secondaire.

C'est aussi une redevance que les communes vont payer et donc le citoyen.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Mais si.

Vous prenez cela à la légère, mais vous ne vous rendez pas compte à quel point, aujourd'hui, vous êtes en train de presser le citron. On en reparlera.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état de réalisation et l'impact socioéconomique du Plan d'investissement dans les voies hydrauliques (PIVH) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état de réalisation et l'impact socioéconomique du Plan d'investissement dans les voies hydrauliques (PIVH) ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, en juin 2025, le Gouvernement wallon présentait son Plan d'investissement dans les voies hydrauliques, doté de 312 millions d'euros destinés afin de moderniser les infrastructures existantes, renforcer la sécurité, améliorer les services aux usagers et produire des effets rapides pour les entreprises et les citoyens.

Il s'agissait en fait d'une forme de rattrapage à la suite du refus de la Commission européenne de cofinancer le projet Seine-Escaut 2.3.

En outre, le transport fluvial reste en difficulté. Les données du SPW MI indiquent que 2025 a été la plus mauvaise année depuis 20 ans, avec 31 millions de tonnes transportées, 1,25 milliard de tonnes-kilomètres et une baisse importante des matériaux de construction sur 10 ans.

Depuis le lancement du PIVH, quels projets ont effectivement été réalisés, attribués ou lancés ? Quels travaux sont encore prévus d'ici la fin de l'année 2026, notamment à Pecq, Engis, Monceau-sur-Sambre, Nimy-Blaton ou sur les ouvrages prioritaires ? Quelle programmation était déjà arrêtée pour 2027 ?

D'un point de vue budgétaire, quels montants ont été liquidés depuis le début de l'année ? Quels montants sont prévus pour 2027, en moyen d'action et en moyen de paiement ? Pouvez-vous préciser la ventilation par grand type d'intervention – écluse, barrage, quai, berge, station de pompage, télégestion, sécurité, bassin de virement et amélioration de la navigation ? Des entreprises wallonnes ont-elles remporté des marchés liés à ce plan ? Si oui, pour quel montant et quels types de travaux ?

Quelle objectivation le Gouvernement fait-il de l'impact de ce plan sur le PIB wallon, sur l'emploi et sur l'activité des entreprises ? Comment garantirez-vous que ces investissements se traduisent aussi par une amélioration réelle des performances du transport fluvial et du report modal ?

Enfin, hier, dans le cadre de la présentation du plan Infra, vous avez indiqué que 442 millions d'euros seraient consacrés aux voies hydrauliques. Comment ce plan est-il intégré ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, j'ai quelquefois du mal à vous suivre. De temps en temps, j'ai l'impression que vous voulez que l'on fasse plus de travaux sur les voies hydrauliques ; tandis que, d'autres fois, j'ai l'impression que vous trouvez que l'on en fait trop. J'ai un peu de mal à m'y retrouver.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je m'inquiète juste de l'utilisation des deniers publics.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – De temps en temps, on dépense de trop ; et de temps en temps, on ne dépense pas assez.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Vous êtes trop à droite, en fait, c'est cela, le problème.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Par rapport à vous, il n'y a pas de problème. Trêve, Monsieur le Député, n'y voyez pas d'attaque ad hominem. Le PIVH – le Plan d'investissement dans les voies hydrauliques –, doté de 312 millions d'euros, traduit une ambition claire de ce Gouvernement de remettre à niveau les infrastructures vieillissantes et de fiabiliser durablement notre réseau de voies navigables.

Il sera prochainement englobé formellement dans le nouveau plan Infra 2027-2033, ce qui peut expliquer des différences de chiffres. Celui-ci sera soumis à la validation détaillée du Gouvernement wallon. On a défini une enveloppe, un financement et des catégories. On a listé les choses. Ensuite, pour le plan Ponts et le Plan d'investissement dans les voies hydrauliques, on sait précisément quels sont les types de projets. Pour les investissements génériques, une quantité a été déterminée ; et pour les investissements géolocalisés, vous aurez encore un peu de patience avant d'obtenir les informations.

Pour revenir à l'exécution, plusieurs marchés sont déjà engagés pour un montant total de 44 millions d'euros. Deux projets parmi d'autres : le renforcement de quai à Engis et l'élargissement du dernier secteur du canal Nimy-Blaton – il en faut un peu pour les Liégeois, et un peu pour les Hennuyers. D'autres marchés importants sont aujourd'hui publiés ou en cours d'attribution, qu'il s'agisse de la station d'avitaillement de Pecq – qui permettra de fournir du carburant aux péniches –, de la modernisation de barrages et d'écluses à Comines, à Monceau-sur-Sambre et à Andenne – il en faut aussi pour les Namurois –, ou encore de la poursuite de la modernisation du plan incliné de Ronquières – à cheval sur le Hainaut et le Brabant wallon, entre autres sur la belle commune de Braine-le-Comte.

Il est impossible d'évaluer un plan d'investissement pluriannuel de plus de 300 millions d'euros à peine 15 mois après sa validation par le Gouvernement. Contrairement au programme Seine-Escaut sur lequel vous m'interrogiez, qui est aujourd'hui en vitesse de croisière, le PIVH est encore dans sa phase de démarrage, déploiement, décollage – biffer les mentions inutiles.

Quant aux marchés publics, je rappelle, Monsieur le Député, que nous devons respecter une législation européenne. Vous l'avez entendu, le Gouvernement entend mieux préparer les entreprises wallonnes à saisir les opportunités que ces marchés représentent. Il y aura un monitoring des impacts pour nos entreprises de ces masses d'investissements, même s'il n'est pas toujours facile d'identifier finement l'impact sur l'emploi en Wallonie vu les règles des marchés publics ; a fortiori lorsqu'il s'agit de projets complexes associant génie civil et techniques spéciales. De nombreuses offres sont en effet remises par des associations momentanées d'entreprises localisées dans différents lieux – dans différentes régions. Des travailleurs wallons travaillent pour des entreprises non situées en Wallonie, et vice-versa, et il faut encore tenir compte des possibilités de sous-traitance. Il n'est pas toujours simple de déterminer l'impact.

Les moyens d'action et de paiement pour 2027 seront examinés dans le cadre du budget initial 2027 et feront naturellement l'objet d'un débat parlementaire auquel vous ne manquerez de participer.

Enfin, le report modal ne se décrète pas. Il repose d'abord sur un réseau performant, fiable et sécurisé. C'est précisément l'objet du PIVH et c'est la raison pour laquelle le Gouvernement entend poursuivre avec résolution et détermination sa mise en œuvre.

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

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

On reviendra sur l'objectivation des effets du plan d'investissement dans quelques mois, car on voudrait voir clair sur le sujet.

Quant aux marchés publics, loin de moi l'idée de remettre en cause leur principe. Je veux juste mesurer quelles sont les retombées pour les entreprises wallonnes. C'est ce qui m'intéresse aujourd'hui. C'est pour cela que je vous posais la question et je comprends que ce ne soit pas facile, mais, à un moment donné, j'estime que l'on doit objectiver cette situation.

Pour les sources de financement, est-ce aussi le PKPL ou cela n'a-t-il rien à voir ?

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Je vous remercie.

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les réflecteurs optiques antigibier sur le réseau routier wallon »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les réflecteurs optiques antigibier sur le réseau routier wallon ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, en 2018, le Gouvernement wallon indiquait que des réflecteurs optiques de couleur bleue avaient été installés par le SPW sur différents axes afin de limiter les traversées de gibier, notamment sur la N97 à Florennes et la N68 entre Eupen et la Baraque Michel.

Ces dispositifs avaient pour objectif de créer, sous l'effet des phares des véhicules, une barrière lumineuse destinée à dissuader les animaux de traverser la chaussée.

Cependant, sur le tronçon de la N97, ces réflecteurs ne sont plus présents. Ce constat interroge d'autant plus que leur disparition semble s'être effectuée sans information claire permettant d'identifier les raisons du retrait.

En dehors de ce cas particulier, je souhaiterais faire le point sur la politique menée concernant ce type de dispositifs. Les réflecteurs optiques antigibier sont-ils toujours utilisés sur le réseau routier wallon ? Sur quels axes sont-ils actuellement présents ? Selon quels critères décide-t-on de leur installation, de leur maintien ou de leur retrait ?

Disposez-vous d'une évaluation de leur efficacité en matière de réduction des collisions avec la faune sauvage ? Le retrait des dispositifs de la N97 sur le tronçon concerné résulte-t-il d'une évaluation ou d'une autre considération technique ? Enfin, envisagez-vous de faire évoluer ou d'harmoniser les dispositifs de prévention actuellement utilisés sur le réseau régional ?

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 présence de faune sauvage constitue évidemment une préoccupation constante pour le SPW MI, surtout si les animaux traversent les routes. C'est alors un enjeu de sécurité routière. L'installation de réflecteurs optiques antigibier fait effectivement partie des dispositifs testés et déployés par l'administration wallonne afin de sécuriser les tronçons de notre réseau régional concentrant le plus grand nombre d'accidents impliquant du gibier.

Concernant l'état actuel de la politique en la matière, je vous confirme que les réflecteurs optiques font partie des outils utilisés de façon ciblée en Wallonie. Ils ne font cependant pas l'objet d'un déploiement systématique. Les décisions d'installation reposent sur une analyse croisée de plusieurs facteurs, dont l'analyse statistique des accidents impliquant le grand gibier, réalisée en collaboration avec le Département de la nature et des forêts.

Au niveau scientifique et technique, le SPW dispose aujourd'hui d'un recul suffisant pour évaluer l'efficacité de ces dispositifs. Les résultats globaux s'avèrent cependant mitigés. Les études européennes mettent en évidence un phénomène d'accoutumance de la faune à moyen terme. Comme tout effarouchement, cela ne marche qu'un certain temps.

La disparition des réflecteurs constatée sur le tronçon de la N97 compris entre Rosée et Morville résulte d'une usure précoce des infrastructures. Face à un coût de maintenance élevé et en l'absence de données consolidées démontrant une efficacité structurelle durable sur ce segment précis, le district routier concerné a privilégié le non-renouvellement du dispositif.

Le SPW étudie le déploiement de technologies de signalisation dynamique basées sur des capteurs thermiques capables de détecter en temps réel la présence d'animaux aux abords des routes pour en informer les usagers. Cette approche intégrée permettra peut-être de répondre de manière plus ciblée et efficace aux défis de la continuité écologique et de la sécurité des automobilistes wallons.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. En effet, le dispositif a été pas mal déployé et, comme vous l'avez dit, les résultats sont mitigés. L'objectif était de faire le

point sur l'utilisation du dispositif. Il est désormais question d'autres dispositifs possibles à l'avenir. Je n'hésiterai pas à revenir sur le sujet dès que j'aurai d'autres éléments.

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fin des travaux de l'échangeur en diamant à Corbais »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la fin des travaux de l'échangeur en diamant à Corbais ».

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

M. Olivier Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, de la planche à voile au diamant, c'est une véritable métamorphose qui a été opérée au cœur du Brabant wallon. Il aura fallu trois ans de travaux, et c'est normal, puisque le chantier était pharaonique, et il s'est très bien passé. Quand c'est bien, il faut le dire. Sincèrement, on a rarement vu un chantier ayant posé aussi peu de problèmes. Bravo aux équipes, aux ingénieurs, aux ouvriers, parce que c'est vraiment un modèle, sachant – pour y passer régulièrement – à quel point ce chantier était d'envergure.

Cet ouvrage en diamant, comme on l'appelle, est une infrastructure unique en son genre en Wallonie. Elle vise à séparer les flux de circulation afin de rendre le trafic plus aisé. On est là au croisement de la route nationale 4, non loin de Louvain-la-Neuve, avec la route nationale 25, tout cela à proximité de l'autoroute E411 reliant Bruxelles à Namur. Lors de son inauguration il y a quelques jours, les bourgmestres d'Ottignies–Louvain-la-Neuve et de Mont-Saint-Guibert ont applaudi cette réalisation. Selon eux, cela améliorera sans conteste la mobilité dans leurs communes respectives et cela favorisera l'arrivée de nouvelles entreprises. On est là à proximité d'un très grand zoning. C'est une zone très riche en entreprises, et c'est non loin de l'UCL, qui est aussi un aimant dans le Brabant wallon.

Néanmoins, pour les habitants de Chaumont-Gistoux, rejoindre la route nationale 25 et l'autoroute vers Namur sera dorénavant plus long. En effet, en venant du village de Corroy-le-Grand, il ne sera plus possible de rejoindre directement la route nationale 25 vers Nivelles, et inversement, comme c'était le cas auparavant. Les automobilistes devront faire un détour via le parc scientifique de Louvain-la-Neuve pour rejoindre la route nationale 4 et redescendre ensuite vers l'échangeur en diamant. J'espère que vous me suivez. Ce sera la même chose pour monter sur l'autoroute vers Namur. Il n'y aura désormais plus d'accès direct à l'E411 en venant de Corroy-le-Grand et Chaumont-Gistoux, car le tourne-à-gauche est supprimé. Je me réjouis qu'une communication soit d'ailleurs prévue à ce sujet.

Des aménagements doivent-ils encore être terminés ? Le parking de covoiturage qui est prévu est-il déjà fonctionnel ? Si pas, quand le sera-t-il ? Est-il prévu d'en faire sa promotion auprès des automobilistes ? On est vraiment là au cœur du Brabant wallon. Je l'ai dit : c'est un nœud autoroutier. C'est une implantation très utile pour y laisser sa voiture et embarquer dans celle d'un collègue, par exemple.

Quel est le décompte final de la construction de cet échangeur ? Lors de la conception de l'échangeur, quels ont été les éléments décisifs pour modifier les flux venant de Corroy-le-Grand en direction de Nivelles et de Namur ?

La communication destinée aux habitants de Chaumont-Gistoux a-t-elle déjà été rédigée et envoyée ? Je pense qu'il est important que les usagers prennent de bonnes habitudes dès le début, évitant ainsi le trafic de fuite dans les petites voiries à proximité.

Monsieur le Ministre, j'ajoute une question et je me permets d'attirer votre attention sur un point. En effet, j'ai été très étonné, il y a quelques jours, de constater que des feux avaient été installés. Je ne parle pas de ceux qui sont sur le carrefour lui-même, mais au bout de la bretelle de sortie vers Corroy-le-Grand. C'est quand on vient de Namur, en direction de Bruxelles, et que l'on sort à Corroy-le-Grand pour rejoindre, par exemple, la route nationale 25. Au bout de la bretelle, il y a maintenant des feux de signalisation. Quand j'y suis passé, cela allait, mais j'ai reçu plusieurs témoignages selon lesquels il y avait des remontées de files sur l'autoroute. Est-ce provisoire ? Pourquoi ces feux ?

Je n'avais pas indiqué cette question au préalable, mais je me permets de l'ajouter. Si vous n'avez pas la réponse, je reviendrai vers vous à travers une question écrite.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, votre question porte sur un site que je connais bien, pour l'avoir visité au cours de son chantier, ce fameux carrefour en diamant, entre Mont-Saint-Guibert et Louvain-la-Neuve. Il rencontre l'objectif d'améliorer la sécurité routière et la fluidité du trafic. Il était retenu dans le précédent plan Infrastructures. Ce projet est aujourd'hui réalité. Il ne s'adresse pas seulement aux automobilistes, puisque les aménagements cyclables ont été renforcés. Le

covoiturage a également trouvé sa place et différents modes de déplacement ont été mieux connectés.

Le parking de covoiturage a effectivement été ouvert le vendredi 2 octobre à la mi-journée, dans la foulée de l'inauguration dudit carrefour en diamant. À cette occasion, effectivement, il y a eu de la publicité – la preuve, vous en parlez vous-même.

Le décompte du projet n'est pas encore connu avec précision, mais il est tout de même estimé à 35 millions d'euros hors TVA. Le montant définitif sera connu dans quelques mois, lorsque toutes les plantations seront réalisées, que la signalisation sera définitivement installée et que la réception définitive de tous ces aménagements aura pu être constatée dûment.

Concernant la liaison vers Corroy-le-Grand, étant donné la nouvelle hiérarchisation du réseau routier dans l'ensemble de la zone, il n'était pas possible de faire cohabiter les usagers locaux, y compris les tracteurs, voitures sans permis, vélos et scooters, avec un trafic autoroutier à connecter avec l'autoroute E411-A4 et la N25. Les flux de et vers Corroy-le-Grand représentent environ 2 % des usagers empruntant le carrefour en diamant. Par ailleurs, les itinéraires de déviation ne concernent qu'une partie de ces déplacements.

Une communication en préparation par la SOFICO devrait être diffusée, la semaine prochaine, en bonne intelligence, avec la Commune de Chaumont-Gistoux. J'ai donc sollicité la SOFICO pour qu'elle soit réalisée dans les plus brefs délais, en bonne intelligence avec les autorités communales.

Vous m'interrogez sur les feux de bretelle de la sortie Corroy-le-Grand. J'en ai pris note et je ne manquerai pas, dès aujourd'hui, de solliciter les services du SPW MI pour comprendre le sens de cette installation.

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

M. Olivier Maroy (MR). – Je souhaite redire une nouvelle fois que le chantier s'est fort bien passé. On ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. Je ne dis pas qu'il n'y a pas eu quelques désagréments, mais globalement, vu l'importance du chantier, c'est vraiment une belle réussite. Je pense que cela va vraiment faciliter la mobilité. C'est un investissement important. Voilà, par exemple, le genre d'ouvrage qui va pouvoir être entretenu, maintenu grâce à la vignette autoroutière qui sera bientôt d'application.

Je suis un peu peiné pour les habitants de Chaumont-Gistoux et particulièrement de Corroy-le-Grand. Ils ont beau ne représenter que 2 % du trafic, cela ne compte quand même pas pour des prunes.

Je serai en tout cas curieux de savoir pourquoi on a installé des feux. J'espère que c'est provisoire, là, au bout de la bretelle, parce que si cela provoque des remontées de files, ce n'est pas idéal.

Sur le covoiturage, je suis ravi d'apprendre que c'est ouvert. D'ailleurs, je fais une petite parenthèse, il faudrait peut-être booster un peu l'application Carpool, parce que quand le litre de carburant atteint jusqu'à 2,50 euros… Il y a quelques semaines, j'avais fait le test, il y avait très peu d'offres dessus, alors que Blablacar en France, cela cartonne. En France, j'utilise très souvent cette application, dans les deux sens, comme passager et comme conducteur. En Belgique, cela ne marche pas. D'ailleurs, cette application appartient à la SNCF. Voilà une petite idée pour la SNCB peut-être, je ne sais pas, s'associer avec Carpool. Il faut parfois s'inspirer de ce qui se passe à l'étranger. C'est une petite réflexion en passant.

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards de paiement de la Région auprès des prestataires du service hivernal »

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'incapacité du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) à payer ses factures et le cas du paiement du service d'hiver dans l'arrondissement de Dinant-Philippeville »

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 retard de paiement des prestataires en charge du service d'épandage et de déneigement »

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. Chintinne, sur « les retards de paiement de la Région auprès des prestataires du service hivernal » ;
- M. Fontaine, sur « l'incapacité du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI)

à payer ses factures et le cas du paiement du service d'hiver dans l'arrondissement de Dinant-Philippeville » ;
- M. Bastin, sur « le retard de paiement des prestataires en charge du service d'épandage et de déneigement ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, un article paru cette semaine fait ainsi état de plusieurs prestataires privés chargés de l'épandage et du déneigement des routes wallonnes, qui attendent encore le paiement de factures datant de plusieurs mois. Selon le SPW, l'encours concerné atteindrait environ 2 millions d'euros à l'échelle de la Wallonie, les retards étant attribués à une tension budgétaire temporaire affectant les paiements du service « Hiver ». La situation interpelle d'autant plus que nous parlons ici d'une dépense qui n'a rien d'imprévisible.

Dès lors, comment expliquer que, à quelques jours du début du service hivernal, la Région puisse encore connaître une tension budgétaire affectant le paiement de prestations aussi prévisibles et récurrentes que l'épandage et le déneigement ? Pouvez-vous me préciser le montant exact des factures actuellement en attente de paiement ? Combien de prestataires sont concernés ? Quel est le délai moyen et maximal de paiement actuellement constaté ? À quelle date l'ensemble des factures actuellement en souffrance sera-t-il effectivement apuré ? Les crédits initialement prévus pour le service hivernal en 2026 étaient-ils suffisants pour couvrir les prestations attendues ? Dans la négative, pourquoi cette insuffisance n'a-t-elle pas été anticipée lors de l'élaboration du budget ?

Enfin, quelles mesures allez-vous mettre en place pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise au cours de la saison hivernale 2026 et 2027 ? Au-delà du seul apurement des factures actuelles, pouvez-vous garantir aux prestataires qui vont devoir mobiliser leurs camions, leurs équipements, leur personnel, leur carburant et leur trésorerie pendant toute la saison que les prestations qui seront réalisées cet hiver disposeront des crédits nécessaires pour être payées dans les délais prévus ?

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, plusieurs prestataires privés mobilisés pour l'épandage et le déneigement des routes régionales de l'arrondissement de Dinant-Philippeville – visiblement, d'autres arrondissements également – attendraient encore le paiement de factures liées au service hivernal précédent. Le montant total des factures impayées atteindrait environ 2 millions d'euros. Ces entreprises assurent pourtant une mission plus qu'essentielle pour la sécurité routière. Elles mobilisent du matériel, du personnel, du carburant, de l'entretien, des assurances et parfois des sous-traitants.

Lorsqu'elles ne sont pas payées dans des délais raisonnables, ce ne sont pas seulement des lignes comptables qui sont affectées, ce sont des trésoreries, des emplois et parfois la survie même d'entreprises wallonnes. L'un des prestataires évoque plusieurs mois d'attente, des factures encore non honorées, des frais à avancer et le risque de devoir saisir le médiateur. C'est un comble ! Le SPW reconnaîtrait le problème qui serait lié à un manque de budget.

Pouvez-vous confirmer le montant total des factures impayées liées au service hivernal et préciser combien d'entreprises sont concernées ? Quelles sont les causes exactes de ces retards de paiement ? Quel calendrier ferme pouvez-vous communiquer pour apurer l'ensemble des factures dues ? Des compensations sont-elles prévues pour les entreprises concernées ? Quelles mesures le Gouvernement entend-il prendre pour que les commandes publiques régionales soient honorées dans des délais raisonnables, surtout pour les services hivernaux, sachant que l'hiver prochain sera bientôt à nos portes ? Payer correctement les entreprises qui travaillent pour la Région est une exigence de bonne gouvernance, mais aussi une condition de santé économique pour la Wallonie.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le 15 octobre prochain, le service d'hiver du SPW va débuter pour une période qui s'étendra jusqu'au 15 avril 2027. Afin de pouvoir assurer ce service pour l'épandage et le déneigement des routes régionales, le SPW MI recourt à des prestataires privés.

Plusieurs de ceux-ci ont fait part de leur mécontentement, en raison d'importants retards de paiement de factures pour le service hivernal précédent. Interrogé par la presse, le SPW confirme le problème et indique que le montant des factures impayées au niveau de la Wallonie s'élèverait à quelque 2 millions d'euros, sur lesquels, j'imagine, courent des intérêts de retard à charge du SPW MI.

Pouvez-vous faire le point sur ce retard de paiement et sur les raisons ? Confirmez-vous que les réallocations budgétaires nécessaires ont été opérées, que les factures ont pu être payées, et que les intérêts de retard se sont arrêtés ? Combien de prestataires sont concernés par ces retards ? Y a-t-il une explication, alors qu'il y a suffisamment de budget prévu et disponible, ou y avait-il une insuffisance ? Des dispositions sont-elles prises pour que pareille situation ne se répète plus lors du service d'hiver 2026-2027 ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, je le dis clairement et d'emblée : une telle situation est inadmissible. À ce jour, plusieurs prestataires du service hivernal 2025-2026 attendent encore le paiement de certaines prestations. Afin de garantir un règlement dans les meilleurs délais, j'ai demandé au SPW MI de régler dans les plus brefs délais cette situation.

Je souhaite toutefois donner quelques précisions correctrices. Sur base des données de la Direction du budget et de la comptabilité du SPW MI au 7 octobre 2026, le montant restant à payer s'élève à 527 149 euros, correspondant à 144 factures et 41 prestataires. De façon plus globale, le SPW MI m'indique que, depuis le 1er janvier de cette année, 11,2 millions d'euros ont déjà été payés pour un montant total de prestations d'environ 11,7 millions d'euros. Le solde de 572 000 euros est encore bien sûr impayé, la plus ancienne facture remontant au 23 janvier, ce qui est inacceptable.

Il faut toutefois nuancer l'idée selon laquelle le coût du service hivernal serait entièrement prévisible. S'il est évidemment récurrent et doit être budgété, un hiver n'est pas l'autre. Le coût réel dépend directement des conditions météo et du nombre d'interventions d'épandage et de déneigement nécessaires durant la période hivernale. Ce service est particulièrement sollicité lorsque l'hiver connaît de longues périodes de gel la nuit et de dégel le jour, puisque cela veut dire qu'il faut passer tous les matins ou tous les soirs. Cette variabilité nécessite précisément un monitoring budgétaire suffisamment fin tout au long de la saison. Elle ne peut toutefois expliquer à elle seule que des factures restent impayées plusieurs mois après la fin des interventions.

Pour résoudre la situation liée à un hiver singulièrement plus coûteux qu'habituellement, un arrêté de réallocation budgétaire est en cours. Il doit permettre à la fois d'apurer les factures de la saison précédente, mais aussi d'anticiper les besoins, puisque la nouvelle saison hivernale arrive. Un apurement de la situation dans les prochaines semaines doit intervenir – j'y veillerai personnellement. Ces retards administratifs ont des conséquences sur les prestataires des services hivernaux qui avancent des dépenses de personnel, de carburant, de matériel et d'entretien. Parmi eux figurent des PME qui ne disposent pas nécessairement de la trésorerie permettant de supporter plusieurs mois de retard. De façon générale, il faut respecter le délai de paiement de 30 jours. Ces retards ont également un coût pour la Wallonie, puisque, s'il y a des retards, des intérêts sont dus. Il est donc essentiel que les factures soient traitées dans les délais requis.

Enfin, je souhaite que cette démarche soit l'occasion d'améliorer durablement le traitement de ces dossiers. Pour améliorer la situation à très court terme, j'ai donné instruction au SPW MI d'améliorer le monitoring budgétaire et administratif du service hivernal, ainsi que l'ensemble des processus internes qui l'accompagnent. En effet, si l'on a une facture de janvier, il y avait des sous. L'objectif est donc d'assurer un suivi plus régulier des prestations, de la consommation des crédits et des factures à traiter afin d'identifier et de corriger suffisamment tôt toute tension budgétaire.

Surtout, Mesdames et Messieurs les Députés, à moyen terme – c'est-à-dire dès l'année 2028 –, nous avons décidé d'apporter une réponse structurelle à cet enjeu en étendant le réseau SOFICO à l'ensemble des routes régionales. De la sorte, toutes les factures seront prises en charge par celle-ci, ce qui assurera un gain de temps et permettra de garantir une disponibilité financière immédiate. Je rappelle en effet que la SOFICO dispose de règles budgétaires proches d'une société, et non de règles budgétaires publiques ; elle bénéficie donc d'une souplesse en la matière. Enfin, je soulignerai que la SOFICO paie toutes ses factures dans les délais impartis aux créanciers en 30 jours, et qu'elle est également assujettie à la TVA, ce qui réduit le coût de ses factures de 21 %. Bien sûr, les recettes, elles, sont soumises à TVA.

Vous l'aurez compris : j'ai sollicité non seulement la mobilisation du SPW MI pour résoudre à très brève échéance cette situation, mais j'apporte également une solution structurelle à cette difficulté avec la mise en place de la SOFICO 2.0 à l'horizon 2028.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse complète. C'est effectivement inadmissible, mais je vois que vous avez pris le taureau par les cornes et que vous avez fait le nécessaire pour résorber au maximum cette difficulté. Il est certain qu'une Région qui paie ses fournisseurs neuf mois plus tard, ce n'est pas très sérieux. Je pense que nous partageons tous ce constat.

À la fin de votre réponse, vous semblez annoncer une bonne nouvelle pour l'avenir : la reprise totale du réseau par la SOFICO. Là, on va dans le bon sens. On peut garantir – vous l'avez dit – que les dernières factures seront réglées sous peu, et j'ose espérer – je pense que ce sera le cas – que ce genre de situation n'arrivera plus en Wallonie.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, je prends acte de votre réponse et je vous remercie.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, de montrer votre indignation et de souligner le côté inacceptable de la situation, à la fois pour les deniers publics wallons et le

paiement des intérêts de retard, mais aussi pour les PME qui n'ont pas à souffrir d'une trésorerie aussi longtemps.

D'autant plus que l'hiver météorologique – les précipitations, en tout cas – s'arrête généralement vers le mois de mars. Il peut y avoir encore quelques intempéries en avril, voire exceptionnellement en mai, mais même avec 30 jours de plus, cela nous amène au plus tard au 30 juin, et jamais au-delà.

Je suis heureux de voir que, dès 2028, la souplesse sera d'application.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :
- Mme Bluge, sur « les aménagements de sécurité routière de la route de France à Flémalle » ;
- Mme Tillieux, sur « l'entretien des ouvrages hydrauliques du Grand Vau » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « la sécurisation et le renforcement d'une paroi rocheuse de la phase 1 de la liaison Tihange-Strée-Tinlot » 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. – La question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessaire ambition architecturale en vue de l'adaptation de la Wallonie aux dérèglements climatiques » est retirée.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 17 heures 43 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

Mme Ornella Accaputo, Représentante des pétitionnaires
M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés
M. Grégory Chintinne, MR
M. Vincent Crampont, PS
Mme Veronica Cremasco, Ecolo
M. Maxime Daye, Président
Mme Caroline de Duve, Primo-signataire de la pétition
Mme Dorothée De Rodder, PS
Mme Valérie Dejardin, PS
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux
M. Arnaud Dewez, MR
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés
M. Eddy Fontaine, PS
Mme Mélissa Hanus, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
Mme Anne Lambelin, PS
M. Bruno Lefèbvre, PS
Mme Bénédicte Linard, Ecolo
M. Julien Liradelfo, PTB
Mme Véronique Locoche, Représentante des pétitionnaires
M. Olivier Maroy, MR
M. Germain Mugemangango, PTB
M. Vincent Palermo, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

ACE	accord(s) de coopération d'exécution
AGW	arrêté du Gouvernement wallon
ANPR	automatic number plate recognition (reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation)
APE	aide(s) à la promotion de l'emploi
APW	Association des provinces wallonnes
AR	arrêté(s) royal(-aux)
AT	arrêté(s) de transfert
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
CCT	convention collective de travail
cdH	Centre démocrate humaniste (devenu Les Engagés en mars 2022)
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
ChatGPT	Chat generative pre-trained transformer (chat transformateur préformé génératif)
CIM	conférence interministérielle
CLM	centrale(s) locale(s) de mobilité
CO_2	dioxyde de carbone
CODECO	Comité de concertation
CoDT	Code du développement territorial
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CRAEC	Commission régionale d'avis pour l'exploitation des carrières
CSP	contrat(s) de service public
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FEDER	Fonds européen de développement régional
GSM	global system for mobile communications (norme numérique de seconde génération pour la téléphonie mobile)
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
Interreg	programme opérationnel transfrontalier de coopération territoriale européenne
LED	light-emitting diode (diode électroluminescente)
LeTEC	société de transport en commun (anciennement TEC)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
MIE	Mécanisme pour l'interconnexion en Europe
MOBIB	Mobility in Belgium (Mobilité en Belgique)
ONE	Office de la naissance et de l'enfance
ONEM	Office national de l'emploi
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PCS	plan(s) de cohésion sociale
PGRI	plan(s) de gestion des risques d'inondation
PIB	produit intérieur brut
PIVH	Plan d'investissement dans les voies hydrauliques
PKPL	prélèvement kilométrique poids lourds
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMR	personne à mobilité réduite
POLLEC	politique locale Énergie-Climat
RAVeL	réseau autonome des voies lentes

RCA	régie communale autonome
RER	réseau express régional
REVOLHT	Réunir les entités et villages opposés à la ligne haute tension (ASBL)
RIE	rapport d'incidences environnementales
RIS	revenu d'intégration sociale
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport (programme de développement)
SAFA	service(s) d'aide aux familles et aux aînés
SAMU	service d'aide médicale urgente
SAR	site(s) à réaménager
SDC	schéma(s) de développement communal(-aux)
SDT	Schéma de développement du territoire
SLSP	société(s) de logement de service public de la Région wallonne
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPF	Service public fédéral
SPP	Service public fédéral de programmation
SPW	Service public de Wallonie
SRL	société à responsabilité limitée
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
SUV	sport utility vehicle (véhicule utilitaire sport)
TEC	Société de transport en commun
TLPE	Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie (SPW)
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UCL	Université catholique de Louvain
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie