CRIC n° 28 (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 3 novembre 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

Proposition de résolution visant à planifier le développement et à encadrer les politiques d'implantation des centres de données en Wallonie dans le cadre d'une stratégie industrielle, énergétique, hydrique et foncière au service de l'emploi, de la souveraineté numérique, de la transition écologique et de l'intérêt général, déposée par Mme Lambelin, M. Lepine, Mme Morreale, M. Collignon, Mme Özen et M. Devin (Doc. 661 (2025-2026) N° 1 et 2) – Auditions.....1

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus.

Rapport d'audit de la Cour des comptes relatif à la maîtrise de l'artificialisation des sols en Région wallonne.....1

PROJETS ET PROPOSITIONS.....2

Proposition de décret modifiant l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'imposer un contrôle démocratique à la politique tarifaire du groupe LeTEC, déposée par Mme Hanus, M. Devin, Mme Dejardin, MM. Fontaine, Crampont et Mme Morreale (Doc. 705 (2026-2027) N° 1) ;

Proposition de décret modifiant les articles 2 et 2*bis* du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin de sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement en matière de politique tarifaire, déposée par M. Hazée, Mmes Cremasco, Linard et M. Mockel (Doc. 706 (2026-2027) N° 1) ;

Proposition de résolution visant à modifier l'article 49 du contrat de service public conclu entre la Wallonie et l'Opérateur de transport de Wallonie, déposée par M. Mugemangango, Mmes Pavet, Ammi, Van Walle, Bernard et M. Liradelfo (Doc. 704 (2026-2027) N° 1)

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réponse du conseil d'administration de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) aux demandes de révision de la grille tarifaire du réseau LeTEC ».....2

Désignation d'un rapporteur.....2

Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – Mme Mélissa Hanus.

Exposé de Mme Hanus, coauteure de la proposition de décret n° 705.....2

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus.

Exposé de M. Hazée, coauteur de la proposition de décret n° 706.....4

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

Exposé de M. Mugemangango, coauteur de la proposition de résolution n° 704.....5

Intervenants : M. le Président – M. Germain Mugemangango.

Discussion générale.....7

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – Mme Sophie Fafchamps – M. Arnaud Dewez.

REPRISE DE LA SÉANCE.....9

PROJETS ET PROPOSITIONS (SUITE).....9

Proposition de décret modifiant l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'imposer un contrôle démocratique à la politique tarifaire du groupe LeTEC, déposée par Mme Hanus, M. Devin, Mme Dejardin, MM. Fontaine, Crampont et Mme Morreale (Doc. 705 (2026-2027) N° 1) ;

Proposition de décret modifiant les articles 2 et 2*bis* du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin de sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement en matière de politique tarifaire, déposée par M. Hazée, Mmes Cremasco, Linard et M. Mockel (Doc. 706 (2026-2027) N° 1) ;

Proposition de résolution visant à modifier l'article 49 du contrat de service public conclu entre la Wallonie et l'Opérateur de transport de Wallonie, déposée par Mmes Ammi, Bernard, MM. Liradelfo, Mugemangango, Mmes Pavet et Van Walle (Doc. 704 (2026-2027) N° 1)

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réponse du conseil d'administration de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) aux demandes de révision de la grille tarifaire du réseau LeTEC »....9

Discussion générale (Suite)....9

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

Proposition de décret modifiant l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'imposer un contrôle démocratique à la politique tarifaire du groupe LeTEC, déposée par Mme Hanus, M. Devin, Mme Dejardin, MM. Fontaine, Crampont et Mme Morreale (Doc. 705 (2026-2027) N° 1).... 21

Examen et vote de l'article unique....21

Proposition de décret modifiant les articles 2 et 2*bis* du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin de sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement en matière de politique tarifaire, déposée par M. Hazée, Mmes Cremasco, Linard et M. Mockel (Doc. 706 (2026-2027) N° 1)....21

Examen et vote des articles.... 21

Proposition de résolution visant à modifier l'article 49 du contrat de service public conclu entre la Wallonie et l'Opérateur de transport de Wallonie, déposée par Mmes Ammi, Bernard, MM. Liradelfo, Mugemangango, Mmes Pavet et Van Walle (Doc. 704 (2026-2027) N° 1)....21

Vote sur l'ensemble.... 21

Confiance au président et au rapporteur....22

Pétition pour la reconstruction du pont Belle-Vue (N554) à Bernissart....22

Échange de vues.... 22

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Palermo – M. Jean-Paul Bastin – M. Bruno Lefèbvre – M. Germain Mugemangango.

Votes.... 26

Confiance au président et au rapporteur....26

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES.... 26

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le dialogue de sourds autour de l'organisation du contrôle technique »....26

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 protection des usagers faibles » ;

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact du changement d'heure sur les usagers faibles » ;

Question orale de M. Hervé Fiévet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la visibilité des utilisateurs de trottinettes électriques durant la période hivernale »....27

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le déploiement des lidars et des radars-tronçons en Wallonie »....29

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 « l'identification des zones accidentogènes sur les voiries régionales »....30

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

Question orale de Mme Christie Morreale à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque de fiabilité et l'iniquité du test de perception des risques pour le permis de conduire »....32

Intervenants : M. le Président – Mme Christie Morreale – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Valérie Bluge à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le bilan de la dixième édition du Quiz de la route organisé par l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) » ;

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des campagnes de sensibilisation de l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) »....33

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

REPRISE DE LA SÉANCE....35

AUDITIONS....35

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....35

Désignation d'un rapporteur....35

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

Audition de M. Guide, Conseiller à la Cour des comptes....35

Intervenants : M. le Président – M. Dominique Guide, Conseiller à la Cour des comptes.

Échange de vues....39

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – Mme Diana Nikolic – M. Olivier de Wasseige – Mme Veronica Cremasco – M. Julien Liradelfo – Mme Christie Morreale – M. Dominique Guide, Conseiller à la Cour des comptes – Mme Joëlle Massart, Première Auditrice à la Cour des comptes – Mme Valérie Regnier, Première Auditrice à la Cour des comptes – M. François Desquesnes, Ministre.

Confiance au président et au rapporteur....64

REPRISE DE LA SÉANCE....64

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE).....64

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de retrouver un dialogue social apaisé au sein du groupe LeTEC » 64

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la location de locaux administratifs pour le groupe LeTEC à Namur ».....65

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

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le budget et le calendrier de la liaison cyclopiétonne entre Tournai Expo et Mourcourt ».....66

Intervenants : M. le Président – Mme Dorothée De Rodder – 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 « le suivi de la conférence interministérielle (CIM) du 20 octobre concernant le Brupass XL et l'intégration billettique ».....68

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

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la dégradation du climat social dans le transport scolaire ».....70

Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – 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'avant-projet de décret-programme adopté par le Gouvernement le 22 octobre 2026 ».....71

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la consultation des citoyens dans le cadre du développement du réseau cyclable du Cœur du Hainaut ».....73

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conclusions du rapport circonstancié sur la suppression des horaires de bus LeTEC ».....74

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalité des engagements pris en matière de compensation face à l'instauration d'une vignette automobile ».....75

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

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le retard pour les tribus de la ligne B2 ».....77

Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – 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 promotion de la marche comme mode de déplacement quotidien ».....78

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le réseau wallon de bornes de recharge ».....79

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

Interpellation de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement des grandes villes et les conséquences pour les habitants »…80

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

Interpellation de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon de la démarche de coconstruction et le retour du projet d'absorption contrainte des CPAS par les communes »....84

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. Jean-Paul Bastin – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le volet relatif aux pouvoirs locaux de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) » ;

Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les garanties de maintien de l'emploi local après la transformation des aides à la promotion de l'emploi (APE) en dotations »....89

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nouvelle mouture des compensations au plan Marshall »....92

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

Question orale de Mme Sabine Roberty à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la communication des pouvoirs locaux sur les réseaux sociaux »....93

Intervenants : M. le Président – Mme Sabine Roberty – 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 soutien aux CPAS wallons face à la régularisation des exclusions du chômage »....94

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conclusions préoccupantes de la Cour des comptes sur la capacité de la Wallonie à lutter contre l'artificialisation du territoire »....95

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conséquences des économies imposées en termes de personnel au SPW TLPE »....97

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les arbitrages politiques dans le choix final du périmètre de réservation de la Boucle du Hainaut »....99

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

Question orale de M. Jean-Pierre Lepine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les multiples refus de permis pour une unité de biométhanisation à Hautrage »....100

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Pierre Lepine – 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 « l'évolution de la gouvernance et de la gestion des infrastructures routières régionales »....101

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

REPRISE DE LA SÉANCE.....103

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE).....104

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le futur chantier entre Fraire et Jamagne » ;

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'organisation du chantier du siècle sur l'E420 ».....103

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

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état de dégradation de la N998 entre Oignies et Le Mesnil ».....105

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

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la reprise du réseau routier régional par la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) ».....105

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – 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 « le mode de passation des marchés publics routiers ».....107

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

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la stratégie de gestion du patrimoine immobilier du SPW MI ».....108

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

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE).....110

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....110

Interpellations et questions orales retirées.....110

LISTE DES INTERVENANTS.....111

ABRÉVIATIONS COURANTES.....112

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 14 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Personne. Merci.

Proposition de résolution visant à planifier le développement et à encadrer les politiques d'implantation des centres de données en Wallonie dans le cadre d'une stratégie industrielle, énergétique, hydrique et foncière au service de l'emploi, de la souveraineté numérique, de la transition écologique et de l'intérêt général, déposée par Mme Lambelin, M. Lepine, Mme Morreale, M. Collignon, Mme Özen et M. Devin (Doc. 661 (2025-2026) N° 1 et 2) – Auditions

M. le Président. – Lors de notre réunion du 13 octobre dernier, j'ai proposé que les groupes transmettent une liste de personnes ou organismes qui pourraient être auditionnés. À ce stade, tous les groupes n'ont pas répondu. Partant du principe qu'il n'y a pas urgence, puisque ces auditions n'auraient de toute façon pas lieu avant le début de l'année 2027, je vous propose de reporter ce point à quinzaine pour que l'on puisse y voir plus clair et faire des propositions conjointes entre les différents groupes.

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Nous ne voyons pas de problème à postposer à quinzaine la fixation des personnes et représentants d'institutions qui viendraient à être auditionnés dans ce cadre. Comme vous l'avez dit, à partir du moment où les auditions seraient organisées au début de l'année prochaine, on peut tout à fait s'organiser pour fixer cette liste lors de notre prochaine réunion.

Pour notre groupe, on m'informe que la liste a bien été déposée.

M. le Président. – Quelqu'un d'autre demande-t-il la parole ?

Personne. Merci.

J'ai bien reçu la liste du groupe socialiste ainsi que d'autres.

Rapport d'audit de la Cour des comptes relatif à la maîtrise de l'artificialisation des sols en Région wallonne

M. le Président. – Nous allons avoir une audition complémentaire au sein en commission puisqu'un nouveau rapport d'audit de la Cour des comptes nous sera communiqué demain en séance plénière. Il s'agit du rapport d'audit relatif à la maîtrise de l'artificialisation des sols en Région wallonne.

Je vous propose dès lors d'inscrire ce point à l'ordre du jour de notre prochaine réunion afin de trouver une date qui convienne à chacun, particulièrement à la Cour des comptes.

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

Personne. Merci.

PROJETS ET PROPOSITIONS

Proposition de décret modifiant l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'imposer un contrôle démocratique à la politique tarifaire du groupe LeTEC, déposée par Mme Hanus, M. Devin, Mme Dejardin, MM. Fontaine, Crampont et Mme Morreale (Doc. 705 (2026-2027) N° 1)

Proposition de décret modifiant les articles 2 et 2*bis* du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin de sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement en matière de politique tarifaire, déposée par M. Hazée, Mmes Cremasco, Linard et M. Mockel (Doc. 706 (2026-2027) N° 1)

Proposition de résolution visant à modifier l'article 49 du contrat de service public conclu entre la Wallonie et l'Opérateur de transport de Wallonie, déposée par M. Mugemangango, Mmes Pavet, Ammi, Van Walle, Bernard et M. Liradelfo (Doc. 704 (2026-2027) N° 1)

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réponse du conseil d'administration de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) aux demandes de révision de la grille tarifaire du réseau LeTEC »

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

- de la proposition de décret modifiant l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'imposer un contrôle démocratique à la politique tarifaire du groupe LeTEC, déposée par Mme Hanus, M. Devin, Mme Dejardin, MM. Fontaine, Crampont et Mme Morreale (Doc. 705 (2026-2027) N° 1) ;
- de la proposition de décret modifiant les articles 2 et 2*bis* du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin de sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement en matière de politique tarifaire, déposée par M. Hazée, Mmes Cremasco, Linard et M. Mockel (Doc. 706 (2026-2027) N° 1) ;
- de la proposition de résolution visant à modifier l'article 49 du contrat de service public conclu entre la Wallonie et l'Opérateur de transport de Wallonie, déposée par Mmes Ammi, Bernard, MM. Liradelfo, Mugemangango, Mmes Pavet et Van Walle (Doc. 704 (2026-2027) N° 1) ;
- ainsi que la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réponse du conseil d'administration de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) aux demandes de révision de la grille tarifaire du réseau LeTEC ».

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. – La parole est à Mme Hanus.

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

M. le Président. – C'est surtout parce que les services du Parlement sont tellement excellents qu'il faut que le secrétariat de la Commission soit attentif à tout et qu'il essaie d'être juste, tout comme moi.

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

Exposé de Mme Hanus, coauteure de la proposition de décret n° 705

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, chers collègues, nous voici aujourd'hui dans un nouvel épisode important de cette saga qui dure depuis bientôt deux ans et qui concerne cette volonté du Gouvernement wallon MR-Engagés d'augmenter les tarifs du TEC en Wallonie.

À l'ordre du jour, trois textes, vous l'avez dit, Monsieur le Président : un texte de mon groupe, un texte des collègues d'Ecolo et des collègues du PTB pour aborder cette question brûlante depuis début octobre, où le conseil d'administration de l'OTW a décidé d'augmenter de manière substantielle les tarifs du TEC.

Votre volonté, Monsieur le Ministre, d'augmenter les tarifs du TEC et surtout de supprimer les abonnements à 1 euro était affichée en réalité depuis octobre 2024, où vous aviez déjà, dans des annonces faites dans la presse, remis en question ces abonnements à 1 euro par mois qui constituaient véritablement une plus-value sociale pour les jeunes et les moins jeunes, puisqu'ils bénéficiaient également aux séniors, aux BIM. Ces abonnements à 1 euro par mois, soit 12 euros par an, constituaient une véritable plus-value sociale pour ces publics particuliers.

Votre volonté manifeste d'augmenter les tarifs du TEC et de supprimer ces abonnements à 1 euro par mois, nous vous le pointions depuis déjà deux ans maintenant. Malheureusement, nos craintes étaient en réalité loin du compte. Lorsque vous aviez décidé de réviser le CSP – le contrat de service public – de l'OTW et ensuite de réviser le décret de 1989, nous craignions, à l'époque, de voir une augmentation potentielle de 40 % du prix des tickets TEC. Je ne me suis jamais autant trompée. Je n'ai jamais été autant dans l'erreur puisque, pour les jeunes, on va passer d'un abonnement à 12 euros par an à minimum 180 euros par an ; cela fait minimum fois 15 pour les jeunes. Pour les séniors, leur abonnement à 12 euros par an va être multiplié par 10.

Certains collègues avisés parlent de rupture tarifaire. Votre collègue, Benoît Lutgen, l'a clairement dit dans sa sortie de presse, début octobre, en réaction à cette augmentation tarifaire. On parle de rupture tarifaire – je pense qu'il a raison –, et c'est la raison pour laquelle la presse s'en est mêlée. On a vu la séquence médiatique tout à fait particulière de cette sortie du conseil d'administration, ou, en tout cas, de l'organisme des TEC, qui annonce la réforme de la grille tarifaire, et ensuite les réactions en chaîne de votre parti, des Engagés, à la fois de Benoît Lutgen, mais également de vous-même, Monsieur le Ministre, par deux fois pour réviser les tarifs du TEC décidés par un conseil d'administration qui est composé, je le rappelle, de représentants des Engagés et du MR qui ont voté cette réforme tarifaire. Le président lui-même est aussi membre du parti des Engagés ; il a voté cette réforme tarifaire. Malheureusement, nous n'avons eu que peu d'échos de sa part – soit dit en passant.

Cela étant, nous avions également pointé – il y a longtemps – la réforme du décret de 1989 que vous avez fait voter ici, au Parlement. Il s'agit d'un véritable recul démocratique puisque, avec ce texte, vous avez quelque part donné un blanc-seing, un chèque en blanc, au conseil d'administration de l'OTW pour qu'il ait les pleins pouvoirs pour décider des tarifs du TEC avec le principe d'une tarification dynamique. En réalité, les prix qui seront d'application dès 2027, qui ont été décidés début octobre de cette année, ne sont donc potentiellement que la première étape de l'augmentation tarifaire qui va être mise en œuvre dans les prochains mois et dans les prochaines années, pour lesquelles vous avez pris la totale responsabilité. Car, en déléguant votre propre pouvoir sur le contrôle des tarifs du TEC, en tant que Gouvernement, vous avez en réalité créé un cadre dans lequel l'OTW n'a pas d'autre choix que d'augmenter ses tarifs. On le savait, on vous disait depuis plusieurs mois que le risque était réel. Sauf qu'en réalité, ces tarifs sont devenus totalement hors de contrôle avec les prix que je vous ai cités tout à l'heure.

Alors oui, on en a débattu il y a quelques jours dans ce Parlement : heureusement, les enfants sont sauvegardés, leurs tarifs n'ont pas augmenté. Hormis cette sauvegarde pour les enfants, toutes les autres catégories de navetteurs qui prennent le bus voient leur tarif augmenter, avec une explosion des tarifs pour certaines catégories cibles.

On vous prend donc au mot, Monsieur le Ministre. Vous avez annoncé vouloir réviser ces tarifs, pour avoir des tarifs plus tenables pour certaines catégories. C'est la raison pour laquelle nous avons déposé cette proposition de décret. Aujourd'hui, on vous prend au mot et l'on vous pousse en réalité à aller au bout de votre raisonnement. Si vous voulez effectivement et sincèrement garder un contrôle sur les tarifs et vous permettre d'avoir les clés en main pour arriver à des tarifs à nouveau abordables pour les navetteurs, il vous suffit de nous rejoindre. Il vous suffit de voter en faveur de ce texte pour reprendre la main sur la grille tarifaire, et vous pourrez aller au bout de votre raisonnement.

On nous demande, en tant que membres de la minorité, en tant que membres de l'opposition, d'être constructifs. Ici, on est totalement constructifs avec vous. J'ai presque envie de dire que l'on vous rejoint, Monsieur le Ministre, chers membres des Engagés et du MR. On a aussi envie de revenir à des tarifs plus décents.

J'ai bien compris que les abonnements à 1 euro par mois, ce n'était pas votre tasse de thé. C'est une vision politique différente qui s'éloigne de la mienne. Mais si l'on veut déjà faire un premier pas dans la bonne direction et diminuer un peu ces tarifs qui ont explosé suite à la décision du conseil d'administration de l'OTW de début octobre, allons-y franchement dès aujourd'hui. Faites un premier pas dans le bon sens : on vous tend la main de manière constructive pour vous permettre d'aller au bout de votre raisonnement. Allons-y gaiement. Si vous votez en faveur de ce texte, je vous croirai sincères dans votre volonté d'un tant soit peu ramener un contrôle démocratique sur ces tarifs.

On pourra revenir sur des débats de fond sur le développement de l'offre et sur ce qu'il y a lieu de faire pour les zones rurales, mais, pour l'instant, j'aimerais entendre votre point de vue sur cette possibilité de reprendre la main pour le Gouvernement et pour notre contrôle démocratique ainsi que de revenir à un contrôle par le Gouvernement des tarifs du TEC.

Exposé de M. Hazée,
coauteur de la proposition de décret n° 706

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Derrière ces textes, il y a un même contexte : la hausse insensée des tarifs que nous avons dû découvrir en Wallonie il y a quelques semaines. Une hausse qui était crainte et une hausse qui était dans les astres. Il y avait déjà eu des communications au sein de la majorité et il y avait eu ce choix, au niveau du contrat de service public, d'une augmentation de la part payée par les usagers ; une augmentation prévisible qui avait été située, en moyenne, à 40 % des tarifs.

À l'époque, dans les rangs de la majorité, nous avons entendu que c'était quelque part une peur agitée lorsqu'on parlait de montants aussi importants, qu'il y avait certainement d'autres solutions et que les hausses seraient davantage contenues. Ce qui n'avait absolument pas été pensé, prévu et même imaginé, c'est une hausse d'une ampleur absolument inimaginable et absolument incompréhensible, avec des facteurs fois 10, fois 15 ou fois 32, selon les cas. Nous débattons de cette question de fond depuis longtemps dans ce Parlement. Nous pourrions revenir sur notre combat contre cette hausse extrême des tarifs et sur toutes les raisons qui peuvent motiver une autre politique puisque, derrière ces choix, ce sont d'abord des choix politiques quant à la manière dont la Wallonie entend organiser ses tarifs et la part budgétaire qu'elle consacre à cette politique. Nous pourrions y revenir et, si certains souhaitent revenir sur ces enjeux de fond, nous sommes évidemment prêts au débat.

Je vais surtout concentrer mon propos sur un autre élément absolument insensé, qui est la mise en scène que la Wallonie a dû observer : la conséquence du décret « Ponce Pilate », qui a été adopté par ce Parlement, où le Gouvernement a souhaité déléguer la politique tarifaire au conseil d'administration du TEC. On a alors organisé cette espèce de jeu de rôles – *good cop*, *bad cop* –, où un organe un peu abstrait, un peu théorique, certainement désincarné, prend des décisions prétendument techniques. Ensuite, par des communications de type football-panique, le ministre sort ici ou là, puis la majorité revient sur telle ou telle demande de modification, un peu comme si c'étaient des acteurs différents, alors que c'est la même volonté politique : augmenter fortement les tarifs des transports en commun, en particulier pour certaines catégories de personnes et certaines plus encore que d'autres, les jeunes étant spécialement servis. Finalement, football panique, avec des communications en tous sens.

Cette manière de faire, ce spectacle, est indigne d'une gouvernance publique bien organisée et révèle quelque chose qui était pourtant là depuis le départ : le fait qu'une politique tarifaire est un choix politique. Il peut y avoir plusieurs choix politiques et ils peuvent être légitimes. Certains peuvent penser d'une manière et d'autres de l'autre. Ce sont des enjeux qui peuvent donner lieu à débat noble et respectable. Ce qui est beaucoup moins acceptable, c'est lorsque l'on fait passer les décisions par des tiers – ou prétendus comme tels – pour ensuite tenter d'aménager la décision de manière absolument désorganisée. C'est délétère parce que cela rend la politique incompréhensible et illisible. On ne sait plus trop qui décide ; c'est sans doute le but.

Nous aurons d'ailleurs, les uns et les unes, été spécialement frappés par l'absence d'expression de ce conseil d'administration. Il y a manifestement un mot d'ordre qui a été suivi. Chaque administrateur et administratrice a sans doute reçu le message : « Tenez-vous à carreau, taisez-vous, ne parlez nulle part ». En effet, on ne peut même pas voir de qui il s'agit. Il faut aller lire le *Moniteur belge* pour savoir qui sont les personnes qui ont décidé.

Pas une seule communication de la part du président ou des membres du conseil d'administration pour expliquer les choix qui sont faits. Nous avons vu un tollé alimenté par la majorité elle-même. Ce tollé est bien compréhensible parce que fixer les tarifs, c'est aussi définir une vision de société.

Ensuite, nous avons vu le ministre nous dire qu'il faudrait aménager les choses pour les étudiants koteurs qui prennent le bus une fois par semaine ou peut-être deux fois en aller-retour. Quelques jours plus tard, il y a eu une autre sortie pour les jeunes qui sont contraints de prendre la ligne Express à défaut d'une ligne Classic qui ferait le même parcours. Bonjour, d'ailleurs, pour aménager techniquement la manière de rencontrer ces idées exprimées à la sauvette. Dans le bus, va-t-on contrôler où les gens vont ? Va-t-on ajouter dans chaque bus des contrôleurs pour vérifier si les gens vont à la piscine ou à l'école, s'ils se rendent bien à leur kot ou s'ils ne vont pas chez celui d'un ami ? Bref, c'est un délire. Ensuite, c'est la majorité qui en a rajouté en se demandant si cet abonnement Express à 384 euros ne pouvait pas être mis à 180 euros pour l'ensemble des jeunes. C'est peut-être le début d'un bon sens. Même dans cette communication, on a vu des élus de la majorité dire : « Non, c'est moi qui ai dit le premier et l'autre m'a suivi » et inversement.

Franchement, la Wallonie mérite mieux. Nous avons volontairement ciblé ce texte sur la gouvernance. En d'autres termes, la question de savoir quel est le bon tarif reste un objet du débat politique. Nous avons bien évidemment une idée sur le sujet. Toutefois, pour vous permettre de converger davantage sur le fond, c'est un texte qui vise à reconnaître que la fixation des tarifs est un choix politique et que, effectivement, c'est le Gouvernement qui décide. Il n'est pas nécessaire de transférer la décision dans tel ou tel organe abstrait pour faire fonction et prendre les mauvaises nouvelles. À un moment donné, celui qui décide assume et l'on sort de cette hypocrisie totale. On sort aussi de cette illisibilité,

de cette surenchère d'ajustement, pour en revenir à une ligne claire : les tarifs constituent un objet politique et le Gouvernement en assume la responsabilité.

Il y a des questions qui restent sans réponse, même dans cette Commission, parce que l'on a bien compris que la majorité n'aimait pas le tarif à 1 euro par mois pour les séniors, les jeunes ou les personnes sous statut BIM. Il n'en a pas toujours été ainsi, puisque l'on se rappelle le programme des Engagés qui, à l'époque, souhaitait étendre cette politique qui, aujourd'hui, est vouée aux gémonies. Cependant, lorsque l'on s'arrête même sur les hausses de ceux qui souhaitent sortir du tarif à 1 euro par mois, on voit que c'est fois 10 pour les séniors et fois 15 ou fois 32 pour les jeunes. Qui peut expliquer ce régime différent face à ces hausses qui sont toutes les deux très élevées, mais l'une encore plus élevée que l'autre ? Il n'y a pas eu un seul élément – j'ai relu la réponse du ministre lors des interpellations précédentes – pour expliquer pourquoi c'est 120 euros pour les séniors et 180 euros ou 384 euros pour les jeunes de 18 à 25 ans.

Il peut y avoir des motivations. Elles sont forcément politiques au sens noble du terme. Quelles sont-elles ? Bien évidemment, il n'y a pas eu une seule communication du président ou d'un membre du conseil d'administration pour expliquer les choix qu'ils ont faits.

Nous pensons vraiment qu'il est nécessaire de sortir de ce jeu de rôle délétère et d'en revenir à une clarté sur le processus décisionnel. C'est la raison pour laquelle cette proposition est très concise. Elle vise à ce que le conseil d'administration retrouve son pouvoir de proposition et que le Gouvernement retrouve son pouvoir de décision ou, plus exactement, qu'il assume le pouvoir de décision qu'il a de toute façon, puisque derrière la tenture, c'est lui qui se trouve.

Exposé de M. Mugemangango, coauteur de la proposition de résolution n° 704

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Le cadre de notre résolution a été expliqué ici par d'autres collègues. Le but de la résolution est de renoncer à ces décisions tarifaires. C'est clairement le but de cette résolution et d'interroger la décision du Gouvernement d'obliger LeTEC à augmenter ses recettes de 10 % à 14 %.

Je reviens sur la question des tarifs, qui seront très élevés : pour les étudiants, de 1 euro par mois, donc 12 euros par an, cela va passer à 180 euros, voire à 384 euros pour les lignes Express. Pour les jeunes, c'est une attaque très importante par rapport à leur droit à la mobilité, par rapport à leur pouvoir d'achat. Quand on parle des jeunes, on attaque aussi les ménages.

Ensuite, par rapport aux jeunes en particulier, cela s'ajoute à d'autres problèmes. On a cité dans cette commission notamment la hausse du minerval qui a été décidée par le MR et Les Engagés dans un autre gouvernement. On voit que, dans certaines écoles supérieures, notamment dans la région de Charleroi, mais ailleurs aussi, c'est une multiplication par cinq du minerval d'une année à l'autre. Quand on voit que l'on doit payer 1 200 euros pour pouvoir étudier à l'université, c'est un problème en plus qui s'ajoute aux problèmes que les jeunes rencontrent afin de pouvoir réaliser leurs projets d'avenir.

Par ailleurs, d'autres publics sont attaqués : les séniors, avec un abonnement qui est multiplié par 10, les BIM avec un abonnement qui est multiplié par cinq. C'est incompréhensible quand on veut assurer un droit fondamental qu'est le droit à la mobilité.

On a eu la discussion très tôt – cela a été souligné par les intervenants – sur les conséquences de la décision de ce Gouvernement de dire aux TEC qu'ils doivent avoir des recettes supérieures de 10 % à 14 %. Ici, on a eu la discussion et tous les groupes d'opposition ont déclaré : « Cette décision du Gouvernement va provoquer une augmentation des tarifs du TEC » et, dans toutes les langues, les membres de la majorité, le Gouvernement et le ministre nous ont dit : « Pas forcément, pas de manière automatique, ils pourraient très bien choisir d'autres options ». Comment proposer au TEC d'augmenter son efficacité, son confort et la fréquence tout en l'obligeant à augmenter les recettes ?

Par contre, le président du CA du TEC a été très clair, il a dit : « Il n'y aura pas d'autres moyens que d'augmenter les tarifs du TEC ». Devant cette information, cette vérité, le Gouvernement a nié que ce mécanisme allait être obligatoire. Patatras, c'est exactement ce qui est en train de se passer. Ce que l'opposition a dit pendant des mois est en train de se produire : une augmentation tarifaire plus importante que celle qui avait été estimée à l'époque. On l'avait dit, vous l'avez nié, et pourtant, c'est la réalité qui s'impose maintenant à la majorité et à ce Gouvernement.

Un élément important est que MR et Engagés ont manifestement sous-estimé la colère des gens. Vous avez sous-estimé la réaction des gens.

D'abord, cette réaction est très importante, parce que cette décision s'ajoute à d'autres décisions qui sont prises par ce Gouvernement et par le MR-Les Engagés à d'autres niveaux de pouvoir, à savoir l'augmentation des taxes au niveau communal, l'attaque contre les salaires, l'attaque contre les pensions. Bref, votre mantra est de détruire le pouvoir d'achat des gens. Cette décision au niveau du TEC a augmenté la colère des gens, puisque c'est une décision en plus qui est prise contre le pouvoir d'achat des gens. On l'a d'ailleurs vu avec une pétition qui a été introduite et qui, en quelques jours, rassemblait

30 000 signatures, c'est énorme. C'est intéressant de voir que, dans votre propre parti, Monsieur Desquesnes, M. Lutgen, lui-même, a réagi : « Non, ce n'est pas possible des tarifs pareils ». Lui-même, peut-être frappé par un bon sens qui lui appartient, s'est dit que c'est impossible d'imposer ce type de tarifs. Là, on a vu le ministre Desquesnes hésiter, on a vu ici, d'ailleurs, dans cette commission, le groupe MR hésiter aussi par rapport à sa propre décision et dire : « Finalement, on pourrait quand même limiter les hausses à 180 euros ».

Cet élément prouve plusieurs choses. D'abord, que les jeunes et tous ceux qui ont protesté contre ces tarifs inacceptables ont bien raison de résister, puisque cela fait vaciller la décision de ce ministre du Gouvernement qui introduit une demande auprès du CA du TEC.

Ensuite, cela montre que, pendant des semaines et des mois, le MR, les Engagés, et M. le Ministre et son Gouvernement nous ont menti en vantant l'autonomie du CA du TEC, en disant : « Ce n'est pas nous qui allons décider, c'est le conseil d'administration du TEC ». Une fois que le CA du TEC prend une décision qui provoque manifestement des résistances, une colère que vous n'avez pas estimée à sa juste mesure, tout d'un coup, des communications, des décisions, des lettres et des propositions sont envoyées pour dire : « Non, cher CA du TEC, vous devez quand même changer votre décision ». Cela démontre que, pendant des semaines, voire des mois, vous avez tourné en ridicule le travail de cette commission, mais surtout que c'est bien une décision politique de décider si les tarifs restent les mêmes ou s'ils augmentent.

C'est votre rôle en tant que ministre, au sein du Gouvernement, et au sein de la majorité, de prendre vos responsabilités et de décider quelle politique de transport public vous voulez. Vous ne pouvez pas vous défausser sur la décision d'un conseil d'administration.

Pour plusieurs raisons, je préférais Les Engagés quand ils étaient dans l'opposition, notamment parce que leur position sur certains éléments était plus intelligente que maintenant. En effet, le député Desquesnes, qui n'était pas ministre à l'époque, a participé en 2021, comme l'ensemble des députés, à une discussion sur des propositions pour faciliter la vie des étudiants. À l'époque, nous avons tous soutenu une proposition de résolution qui disait entre autres qu'il fallait maintenir une tarification avantageuse pour les étudiants. Celle-ci a notamment été soutenue par M. Desquesnes et par les Engagés de l'époque. Tout d'un coup, c'est exactement l'inverse qui est en train de se passer. Je rejoins d'ailleurs l'interrogation de M. Hazée : pourquoi vous en prenez-vous en particulier aux étudiants et étudiantes concernant l'augmentation des tarifs ? C'est incompréhensible et c'est totalement contradictoire avec les positions qui ont été défendues dans le passé. À l'époque, au niveau du Parlement wallon, je me rappelle qu'au moment où le tarif réduit a été introduit pour une partie de la jeunesse – puisque l'on sait que c'est limité à un certain âge –, les Engagés ont plaidé pour élargir cette tarification à l'ensemble de la jeunesse. Manifestement, les propos d'hier ne se reflètent pas dans les propositions d'aujourd'hui. On trahit sans aucun problème sa propre parole.

Je veux revenir à cette affaire d'objectif de 14 %. On a répété à l'époque que cette décision d'obliger le TEC d'augmenter ses recettes allait avoir pour conséquence mécanique l'augmentation des tarifs du TEC. Cette réalité vous rattrape désormais. Cette augmentation des recettes est contraire à l'esprit même du contrat du service public que l'on propose au TEC. En effet, l'idée est de stimuler un transfert modal, le fait d'abandonner la voiture pour prendre le bus. Cela va probablement être dit par des députés des Engagés et du MR : « on n'a jamais démontré qu'une diminution tarifaire avait eu des conséquences avantageuses ou des conséquences de multiplication en termes de fréquentation ». C'est sans doute vrai, mais, en tous cas, il est démontré que l'augmentation des tarifs diminue la fréquentation ; c'est notamment démontré par le rapport BDO, sur lequel s'est basé le TEC pour sa décision. Ce rapport affirme que toute augmentation de tarifs de 10 % diminue la fréquentation de 3 %. Il est clair que l'augmentation des tarifs va avoir des conséquences désavantageuses, des conséquences de diminution en termes de fréquentation. Or, vous le niez. Quand on lit ce rapport BDO de manière plus attentive, la solution proposée n'est pas d'augmenter les tarifs du TEC, mais d'associer la diminution des tarifs au fait d'investir dans un TEC qui serait efficace, avec un service plus fréquent et plus confortable. Il s'agit d'améliorer le service tout en réduisant les tarifs ou en tout cas en maintenant des tarifs accessibles et réduits. C'est exactement l'inverse que vous êtes en train de faire, puisque vous dites au TEC d'augmenter ses tarifs, ses recettes, ses ambitions, avec des moyens qui sont élargis de manière très limitée. De ce point de vue, on se dirige vraiment dans l'autre sens.

C'est d'autant plus questionnant que nous avons débattu dans cette commission des conséquences incroyables en termes de réchauffement climatique, sur l'environnement. Je ne rappelle pas le débat que nous avons eu sur l'incendie des Hautes-Fagnes, sur les vagues de chaleur. Nous pouvons également débattre des conséquences de l'été meurtrier que nous avons vécu. Nous avons un Gouvernement qui met des bâtons dans les roues des instruments – il n'y en a pas beaucoup, mais il y en a – qui pourraient améliorer la situation au niveau environnemental. Je rappelle que LeTEC retire 54 000 voitures par jour de la circulation. J'entends certains dire « LeTEC est payé par des gens qui ne prennent pas le bus ». C'est en réalité un calcul à courte vue. Que nous coûtent les 54 000 voitures dans la circulation, en termes d'accidents, en termes sanitaires, et d'infrastructures ? Que nous coûtent-elles collectivement ? Il serait intéressant de le chiffrer. Ce serait la seule manière d'avoir un vrai débat sur ce que rapporte LeTEC. Même si l'on finance les bus au niveau

du service public, ils peuvent nous faire économiser des moyens importants en termes d'infrastructures et en termes sanitaires. Il faudrait réaliser un calcul global, mais vous ne l'entendez pas. Le fait de retirer des voitures de la circulation rapporte aussi, d'un point de vue économique et sanitaire, à l'ensemble de la société.

En bref, notre résolution demande deux choses : le retrait de la décision qui oblige LeTEC à augmenter ses recettes de 10 à 14 %, puisque la conséquence mécanique est évidemment l'augmentation des tarifs – c'est démontré –, ainsi que l'annulation de ces décisions tarifaires qui vont rendre beaucoup plus compliqué à tout un chacun, jeune et moins jeune, de pouvoir bénéficier du droit fondamental à la mobilité.

Discussion générale

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, depuis le 1er octobre, c'est un peu comme un festival. C'est d'abord vous, le ministre en charge de la Mobilité, qui avez demandé à deux reprises et avec deux propositions différentes au CA du groupe LeTEC de revoir la grille tarifaire qu'il venait d'approuver. Puis, c'est votre ancien président de parti qui est allé de son analyse violente. Le 14 octobre, c'est notre collègue, M. Dewez, après notre dernière commission, qui a proposé un abonnement à 180 euros pour tous les étudiants. Tout cela alors que, depuis le 3 septembre, la majorité a prouvé comme un seul homme son irresponsabilité politique en la matière.

Dès lors, Monsieur le Ministre, quelle réponse avez-vous concrètement obtenue du conseil d'administration de l'OTW suite à votre demande de révision ? Le cas échéant, comment le groupe LeTEC réajuste-t-il ses recettes pour rester dans les 14 % de taux de couverture ?

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Chers collègues, nous analysons aujourd'hui trois textes. D'un côté, le PTB demande de maintenir le taux de couverture à 10 % et d'annuler la hausse des tarifs. De leur côté, PS et Ecolo demandent de rendre au Gouvernement la décision sur les tarifs. Les méthodes sont différentes, mais l'objectif est le même : défaire une réforme votée par ce Parlement il y a deux mois. Je vais donner notre position en trois temps : d'abord le cadre, ensuite le financement et, pour conclure, la gouvernance.

Premièrement, concernant le cadre, en avril 2026, le Gouvernement a revu le contrat de service public de l'OTW. Le précédent contrat, signé sous le ministre Henry, ne prévoyait qu'une trajectoire budgétaire indicative. Le nouveau fixe un cadre ferme : 14 % de recettes propres et 86 % de financement public garanti. L'essentiel du coût du service reste donc payé par la collectivité. C'est un choix assumé parce que la solidarité reste essentielle à nos yeux. D'ailleurs, 14 %, ce n'est pas une révolution, c'est le taux de De Lijn. C'est bien moins que le taux de la SNCB où les usagers couvrent 40 % des coûts. Surtout, c'était le taux du TEC lui-même, il y a six ans, avant que les tarifs ne soient gelés et puis baissés. La dimension sociale est toujours bien garantie, puisque l'article 7 du décret maintient la gratuité pour les moins de 12 ans et des tarifs préférentiels pour les étudiants, les personnes en situation de précarité, les familles nombreuses et les aînés.

Deuxièmement, sur le financement – je m'adresse principalement au PTB –, votre résolution demande de rester à 10 %. Elle ne préserve pas un acquis, mais elle rend permanent un déséquilibre récent. Vous citez 41 millions d'euros par an. C'est l'impact en année pleine chiffré par l'OTW, mais votre texte ne dit pas un mot de qui serait amené à les payer à la place des usagers. Si ce n'est pas l'usager, c'est le contribuable, ou alors ce sont des bus en moins. En effet, la gratuité a toujours un coût, comme le ministre l'a rappelé ici le 13 octobre. Pour la seule année 2023, la gratuité a représenté 46 millions d'euros de compensation publique.

Vous citez l'étude BDO. Elle recommande en effet d'associer des tarifs bas à une meilleure offre. Cependant, une meilleure offre, cela se finance. Or, le prix seul ne suffit pas. Entre 2022 et 2023, la clientèle des 18-24 ans, qui payait 12 euros par an, a progressé de 5,9 % contre 10,7 % pour l'ensemble des usagers. Le PS l'écrit d'ailleurs lui-même dans son texte : cet abonnement était d'abord une mesure sociale, son objectif n'était pas de remplir davantage les bus.

Vous prenez l'exemple d'un étudiant qui paierait 384 euros, mais vous oubliez l'abonnement Classic à 180 euros, qui couvre 97 % de l'offre des bus. Regardons avec un peu de recul : en 2006, un jeune de 18 à 24 ans payait 390 euros par an ; en 2012, l'abonnement jeune, tout réseau, coûtait 450 euros par an. Avec l'inflation, 180 euros, c'est aujourd'hui bien moins cher qu'il y a 20 ans.

Par ailleurs, l'Union européenne a engagé une procédure pour déficit excessif à l'égard de la Belgique. Je ne parle pas de rentabilité – ce n'est pas la vocation d'un service public –, je parle de viabilité. Plus la dette augmente, plus nous payons d'intérêts, et moins nous avons de moyens pour les politiques publiques, y compris pour les bus.

Enfin, concernant la gouvernance – je m'adresse ici au PS et à Ecolo –, le décret voté le 2 septembre clarifie les rôles : l'Autorité organisatrice du transport fixe les

orientations stratégiques et veille au respect du contrat ; l'OTW, qui connaît le terrain, organise son offre et définit sa politique commerciale dans le cadre fixé par la Région. Il est logique que celui qui organise l'offre en fixe aussi les tarifs. Vous reprochez au ministre deux choses à la fois : s'être retiré de la décision tarifaire et être intervenu après celle-ci. Il faudrait choisir. Le ministre n'a pas la télécommande, mais il exerce sa tutelle et il a pris ses responsabilités. La grille ne tenait pas assez compte des jeunes qui n'ont que l'Express pour aller à l'école, surtout en zone rurale. Il a donc demandé à l'OTW d'aligner l'abonnement Express des 12-25 ans sur l'abonnement Classic à 180 euros. C'est exactement ce que l'on attend d'un ministre : fixer le cap et corriger quand il le faut.

Monsieur Mugemangango, vous venez encore d'accuser le ministre d'avoir menti ; vous l'aviez déjà dit le 13 octobre. Le répéter ne le rend pas plus vrai. Le ministre n'a jamais nié sa responsabilité politique, il a fixé un cadre et il a demandé une correction quand elle s'imposait. C'est cela la tutelle : ni se cacher derrière l'opérateur ni décider à sa place.

La proposition du PS prévoit une validation spéciale pour les décisions prises entre septembre et février. Si l'on doit voter un décret temporaire à chaque modification tarifaire, ce n'est pas la peine de réformer. La proposition d'Ecolo va plus loin, elle revient purement et simplement à l'ancien système. Ce n'est pas un ajustement, c'est juste un retour en arrière.

Les décisions de l'OTW échappent-elles pour autant aux politiques ? Absolument pas. Son conseil d'administration compte des administrateurs issus de la majorité comme de l'opposition. Le ministre répond, devant ce Parlement, du contrat de service public. Le contrôle démocratique existe et nous l'exerçons encore aujourd'hui.

En conclusion, ces trois textes posent la même question : faut-il revenir en arrière ? Notre réponse est non. Nous voterons contre les deux propositions de décret et contre la proposition de résolution, parce qu'un service public que l'on ne peut pas financer, ce n'est pas un service public garanti.

Je terminerai juste par une question pour M. le Ministre. Quelles suites l'OTW a-t-il réservées à votre demande concernant le tarif plafonné à 180 euros pour les jeunes ? Comment veillerez-vous à ce que les usagers soient clairement informés avant l'entrée en vigueur de la nouvelle grille tarifaire, le 1er février ?

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Derrière le texte déposé, il y a la question de fond de l'augmentation des tarifs de LeTEC. Cependant, il faut remettre ces augmentations dans le contexte, qui est important. Si l'on regarde la ligne du temps, on remarque que c'est une augmentation linéaire sur le temps. Ce n'est pas un choc, une augmentation multipliant par 18 ou plus. Cela n'a aucun sens de regarder par rapport à la situation d'aujourd'hui, c'est une erreur. C'est là une irresponsabilité politique en soi : promettre un tarif qui n'est pas financé de manière structurelle.

Si l'on regarde sur une ligne du temps, on peut rappeler que les prix, en 2019, pour les jeunes de 17 à 25 ans, étaient de 200 euros. Il y a en effet eu un choix politique de diminuer en 2020 et ensuite en 2021 pour arriver à cette quasi-gratuité, qui n'était pas finançable. D'ailleurs, si l'on base toute notre analyse sur l'augmentation du tarif par rapport à ce moment, cela me paraît injuste, parce que l'on se base sur un moment où il y avait une irresponsabilité, un non-financement. Cela concerne la ligne Classic.

Ensuite, si l'on prend la même analyse sur la ligne Express, où l'on est à 220 euros en 2020, puis à la quasi-gratuité, et après une augmentation proposée par le CA de LeTEC l'année prochaine à 384 euros.

Là, c'est vrai que l'on peut constater que l'on sort d'une augmentation linéaire. Un point d'attention est porté ; de là notre proposition, avec notre partenaire de majorité, de dire que 180 euros pour tous les jeunes de 12 à 25 ans nous paraît plus logique, nous paraît claire, nous paraît finançable et une proposition simplifiée.

Je tenais à insister à nouveau sur notre proposition et cette ligne à défendre. On peut admettre que, par rapport à ce qui est proposé par le CA du groupe LeTEC, il y a une divergence de point de vue. On est là pour le souligner, et on le fait. Cela a son sens et l'on garde notre rôle politique à le faire.

Concernant la gouvernance, Mme Fafchamps a tout dit et je la rejoins entièrement sur les propos évoqués. Je ne ferai pas plus de commentaire.

M. le Président. – Comme tout le monde a pu s'exprimer, M. le Ministre me demande une petite pause de deux minutes et, comme il va répondre à tout le monde, je pense en effet mieux d'interrompre nos débats plutôt que de continuer à discuter sans lui.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 10 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 10 heures 3 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

PROJETS ET PROPOSITIONS
(Suite)

Proposition de décret modifiant l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'imposer un contrôle démocratique à la politique tarifaire du groupe LeTEC, déposée par Mme Hanus, M. Devin, Mme Dejardin, MM. Fontaine, Crampont et Mme Morreale
(Doc. 705 (2026-2027) N° 1)

Proposition de décret modifiant les articles 2 et 2*bis* du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin de sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement en matière de politique tarifaire, déposée par M. Hazée, Mmes Cremasco, Linard et M. Mockel
(Doc. 706 (2026-2027) N° 1)

Proposition de résolution visant à modifier l'article 49 du contrat de service public conclu entre la Wallonie et l'Opérateur de transport de Wallonie, déposée par Mmes Ammi, Bernard, MM. Liradelfo, Mugemangango, Mmes Pavet et Van Walle
(Doc. 704 (2026-2027) N° 1)

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réponse du conseil d'administration de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) aux demandes de révision de la grille tarifaire du réseau LeTEC »

Discussion générale
(Suite)

M. le Président. – Je vous propose de reprendre nos travaux. M. Mugemangango souhaitait intervenir. Après, on fera le tour de l'ensemble des auteurs puis on prendra le point de vue du Gouvernement.

La parole est à M. Mugemangango.

M. Germain Mugemangango (PTB). – En complément, j'avais la même interrogation que celle évoquée par Mme Hanus, à savoir ce que devient cette proposition de plafonner les tarifs à 180 euros. Y a-t-il eu une réponse ? Cette proposition, on l'a entendue dans le chef de M. Desquesnes, mais on l'a aussi entendue sur les bancs du MR. Cette proposition va-t-elle être concrétisée ?

Madame Fafchamps, vous évoquez la question des moyens. C'est un élément important. Vous avez cité le chiffre de 41 millions d'euros. Justement, je vous invite simplement, vous-même et l'ensemble des groupes ici présents, à élargir un peu la focale. Quand on regarde l'ensemble du budget à la Wallonie, je rappelle ici que la Wallonie, annuellement, donne 3 milliards d'euros d'aides aux entreprises diverses et variées.

On sait que cela concerne différentes réalités. Consacrer 41 millions d'euros à une mobilité plus importante et à un droit fondamental est un choix politique. Vous ne pouvez pas faire comme si c'était un choix budgétaire ; c'est un choix politique.

On constate que ce Gouvernement est très actif dans le fait d'imposer de nouveaux coûts aux citoyens, mais, quand il s'agit de tenir une promesse de votre Gouvernement, notamment l'étude pertinente, sérieuse et creusée des différentes aides qui vont aux grandes entreprises, il n'y a plus personne. Par conséquent, un choix politique est fait de continuer à vider les poches des citoyens.

Ensuite, le coût de la voiture est ce que l'on appelle des externalités négatives. On paie le fait d'avoir de plus en plus de voitures sur les routes. Je rappelle d'ailleurs que le débat que l'on a eu lors de la législature précédente sur le fait d'avoir cet abonnement à 12 euros avait non seulement une dimension sociale, mais aussi une dimension éducative. L'argument qui a été utilisé à l'époque par la majorité, qui était à mon avis un bon argument, c'est : plus des jeunes prennent le bus de manière régulière tant qu'ils en ont l'occasion, moins il y aura de voitures plus tard. Par conséquent, il y aura davantage cette habitude de prendre les transports en commun, pour autant qu'ils soient efficaces et confortables.

Je vous rappelle cela parce que les externalités négatives au niveau de la voiture se déclinent en plusieurs points. Il y a la question de la pollution atmosphérique, qui nous coûte. Il y a la question du réchauffement climatique, qui nous coûte aussi. Il y a la congestion routière dont on parle régulièrement et dont on a été encore victimes ce matin ; cela nous coûte aussi. Il y a également les accidents. Il existe une étude – pas du PTB, mais du SPW MI – qui estime ce coût à 4,5 milliards d'euros par an. Dès lors, venir dire que l'on n'a pas les 41 millions d'euros pour retirer des milliers de voitures de la circulation, alors que l'on n'a pas réellement fait le calcul de ce que cela va coûter en termes d'externalités négatives, c'est voir à très court terme.

Ensuite, vous me reprochez de dire que le ministre a menti. Non seulement je pense que le ministre a menti,

mais pas seulement lui : le Gouvernement et l'ensemble de la majorité aussi. Quand on a posé le problème ici qu'il y aura un lien mécanique entre l'augmentation des recettes et l'augmentation des tarifs, vous avez tous nié. On peut revoir les rapports : personne n'a dit que l'on assume, depuis un an et demi ou deux ans, le fait que les tarifs vont augmenter. Ce qui a été dit, c'est : « Ce n'est pas nous qui allons décider, c'est le CA du TEC ». L'idée a même été introduite que s'ils faisaient plus d'économies, ils ne seraient peut-être pas obligés d'augmenter les tarifs du TEC tout en augmentant les recettes. Cela n'a pas été un débat transparent et plein de vérité.

Du coup, le reproche fondamental n'est pas celui-là, c'est d'avoir construit un scénario dans lequel il était presque inévitable que LeTEC augmente ses tarifs. Quand la majorité a décidé, d'une part, d'imposer l'augmentation des recettes et, d'autre part, d'augmenter la soi-disant autonomie du CA par rapport à cette décision, cela allait forcément mener à ce que l'on voit maintenant, à savoir l'augmentation des tarifs. C'est cela que vous devez assumer maintenant.

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, je vous remercie pour les échanges, dont beaucoup reviennent sur ce qui a déjà été discuté, que ce soit à l'occasion des travaux sur la révision du décret de 1989 ou que ce soit encore, il y a trois semaines, dans le cadre d'une interpellation et de questions groupées.

Certains croient que l'argent est magique, qu'il tombe du ciel : yakafokon. C'est un peu ce qu'a fait le précédent Gouvernement, singulièrement mon prédécesseur écologiste, avec le TEC pendant cinq ans. Il était facile de dire que l'on n'indexe pas les tarifs. Il était facile de faire des belles promesses aux jeunes – pas aux 12-17 ans, mais les 18-25 ans, ceux en âge de voter – : « Nous allons réduire vos tarifs. Vous allez avoir la quasi-gratuité ». Que de douces paroles chantées aux oreilles des jeunes, mais quel mensonge vis-à-vis de ces mêmes jeunes.

En effet, l'argent magique n'existant pas, il faut tôt ou tard le rembourser. C'est ce face à quoi nous sommes aujourd'hui. Ces mesures ont enflé le déficit et l'endettement de la Wallonie. Ces dettes, qui constituent des emprunts à 10 ans contractés à des taux bas en 2021, en 2022, en 2023, reviennent comme un boomerang à l'horizon de la prochaine décade. La réalité est celle-là. Dois-je vous réexpliquer comment la quasi-gratuité était financée dans le cadre de l'initial 2024 par mon prédécesseur ? Celle-ci a toujours été financée par des mesures du Plan de relance, présenté par le ministre-président de l'époque comme étant un *one-shot* destiné à relancer l'économie, et cetera. On parle bien de mesures *one-shot*, avec une durée de validité déterminée et finie, plutôt que de mesures structurelles. Nous nous préparons aujourd'hui à payer ces mesures ; et en premier lieu, ce sont les jeunes qui vont les payer – celles et ceux à qui l'on a fait des promesses sympathiques, douces, plaisantes, agréables, mais qui se traduisent en réalité par une charge reportée sur leurs propres épaules. De cela, le Gouvernement wallon ne veut plus.

Est-ce à dire que nous allons désinvestir dans le transport public ? Non. Contrairement aux chiffres que vous citez, Monsieur Mugemangango, c'est quasiment 900 millions d'euros, soit 5 % des recettes de la Wallonie, qui sont affectés aux transports publics. Si ce n'est pas une politique majeure de la Wallonie, de quoi parle-t-on ? Certes, nous demandons de revenir à une proportion – ce n'est pas un équilibre – équivalente à celle qui préexistait : 86 % à charge des contribuables et 14 % à charge des usagers. Est-ce un désinvestissement dans la politique publique de transport ? Je ne le crois pas. C'est en tout cas bien plus significatif que ce que fait le Fédéral vis-à-vis du train, et bien plus significatif que ce que fait la Région bruxelloise.

Qu'avons-nous fait avec le décret modifiant le décret de 1989 ? Nous avons remis un peu d'ordre dans les logiques décisionnelles. Nous avons rompu avec un paradigme relevant d'une gauche très centralisatrice, organisatrice, et opératrice plutôt que régulatrice – où tout doit être décidé dans un centralisme démocratique que les communistes ne nieraient pas. C'est quasiment comme si le ministre devait conduire les bus, comme si l'entreprise devait être dirigée au départ du Gouvernement ou du Parlement. Mais qu'est-ce que c'est que le transport public ? C'est un service très pratique, très concret, sur lequel, si nous voulons être efficaces et fiables, il faut donner de l'autonomie et de la souplesse de gestion. C'est une évidence, et une parole certaine.

J'en reviens au contrat de service public signé à la va-vite en janvier 2024 avec un chèque en bois. Il s'agissait de promesses n'engageant que ceux qui y croyaient, avec des budgets donnés à titre indicatif. Mon prédécesseur fut ainsi forcé de trouver des subterfuges pour boucher les trous du budget 2024 de l'OTW. La réalité est celle-là. Aujourd'hui, j'entends, sur les bancs de l'opposition, d'aucuns crier que c'est anormal, que c'est une déresponsabilisation, et cetera. Non, la réalité, c'est que l'on clarifie les choses, que l'on met des responsabilités, que l'on attend des résultats d'une entreprise publique à laquelle on a donné de l'autonomie et à laquelle on a fixé comme jamais, par décret, des règles concernant, notamment, le cadre de la grille tarifaire.

Il n'y avait pas ces règles dans le décret de 1989, et tout dépendait du Gouvernement. Ce n'est plus le cas. C'est le décret. Nous avons supprimé une série de gratuités, de privilèges. Nous avons fixé des balises, des

priorités, des éléments. Le contrat de service public complète et légitimement, vous m'interrogez. Je réponds : demain, doit-on avoir une entreprise publique de transport dont l'objectif est d'attirer de nouveaux usagers ? Croit-on vraiment à ce qui a été essayé sous la précédente législature et, pourquoi pas, de bonne foi ? Je pense que tout le monde peut dire « essayons, baissons les tarifs, voyons si cela marche ». Oui, on a baissé les tarifs, cela n'a pas eu l'engouement nécessaire. L'étude BDO dit clairement que ce sont celles et ceux qui, notamment, vont à pied ou à vélo qui empruntent le bus lorsque les tarifs baissent. J'ai eu l'occasion de discuter avec les bourgmestres des grandes villes wallonnes sur quelquefois la cohérence, là où l'on développe, notamment dans nos deux grandes métropoles, des projets d'infrastructures majeurs que la Wallonie continue à financer. Ces projets n'ont de sens et d'efficacité que s'il y a, en parallèle, une politique cohérente de mobilité pour que l'on fasse plus de places aux bus dans la ville, qu'ils soient plus compétitifs, plus fiables en termes d'horaires, de performance, que la voiture solo.

C'est toute une logique de mobilité et de politique de cohérence, de politique de mobilité urbaine qui inclut les places de parking, les sites propres pour faire circuler les bus, les adaptations aux carrefours. Toute une série d'éléments qui sont les vrais leviers pour transformer notre mobilité. Cela impose, et je l'assume pleinement, de donner davantage d'autonomie opérationnelle, y compris tarifaire, à l'entreprise publique qu'est LeTEC. C'est une nécessité si nous voulons gagner demain des passagers et que les quelque 900 millions d'euros que la Wallonie met dans l'entreprise publique qu'est LeTEC aient pour résultat de délier les chaînes qui étaient mises aux pieds du TEC. C'était le cas notamment avec une administration qui faisait davantage de micromanagement que de gestion des priorités. Nous avons donc changé le décret de 1989 pour rendre cette autonomie. Oui, une autonomie qui doit aussi concerner le mode d'organisation interne de l'OTW. C'est ce que fait aujourd'hui la direction générale et que je soutiens pleinement dans le cadre d'un dialogue avec les syndicats, je le souligne, mais également en termes de service minimum.

Si les choses n'aboutissent pas au 31 décembre de l'année prochaine, je viendrai avec un projet de décret pour assurer ce service garanti pour celles et ceux qui ont besoin d'un transport par bus. C'est l'ensemble de ces éléments que nous mettons en place.

Alors oui, ce sont sans doute, par rapport à la gestion du passé, des changements fondamentaux, mais les moyens investis durant les précédentes années ont-ils porté leurs fruits ? La réponse est non. Il faut donc changer le modèle. C'est sur base de cette évaluation que le Gouvernement transforme en profondeur. Je peux comprendre que, pour certains, ce ne soit pas leur vision politique, mais il se fait qu'il y a une majorité démocratique au sein de cette assemblée et que cette majorité souhaite donner plus d'efficacité à l'entreprise en lui donnant un cadre clair, des budgets engageants, des priorités, des critères précis d'évaluation, comme cela n'avait jamais été fait. C'est l'ensemble de ces éléments que nous mettons en place pour avoir du résultat et un *shift* modal.

Enfin, j'en viens à la question particulière des lignes Express. Comme plusieurs l'ont pointé, ces lignes représentent 3 % de l'offre. Elles ont progressivement été développées dans des zones rurales, essentiellement dans une logique de réponse à l'insuffisance ou à l'absence d'offre SNCB. Une ligne Express n'est pas une ligne de cabotage de bus Classic. Une ligne Express – normalement un seul arrêt par commune – vise à relier de grands pôles de villes, singulièrement des villes non desservies par la SNCB.

Dans un certain nombre de cas, ces offres se sont développées en parallèle avec des lignes à la SNCB, parce qu'il y avait une demande. Il y a aussi eu une forme de phagocytage – il faut le dire – des lignes SNCB par les lignes de bus. Pourquoi ? Parce que les tarifs étaient moins chers. À la SNCB, 45 % sont à charge de l'usager, 55 % à charge du contribuable. À 10 % ou même à 14 %, on a une forte différence. C'est une réalité dans un certain nombre de cas. C'est donc une offre de service différente, bien moins chère que l'offre comparée de la SNCB, qu'elle existe ou qu'elle n'existe pas dans le secteur concerné. C'est la raison pour laquelle il y a un tarif différent entre les lignes Express – 3 % de l'offre – et les lignes Classic – 97 % de l'offre. Toutefois, dans une série d'endroits, LeTEC a fait le choix d'un tarif plus important pour un service de plus grande ampleur, au travers des lignes Express ; cela se justifie dès lors que ce n'est pas la même gamme de services. Il y a donc une différence légitime de prix.

Toutefois, deux difficultés apparaissent. D'une part, dans un certain nombre de cas, il n'y avait pas d'offre, comme cela existe à la SNCB, pour les étudiants qui se rendent le dimanche soir à leur lieu d'étude ou à leur lieu de kot et qui reviennent le vendredi soir. Il y avait une vraie difficulté. C'est le sens de ma première intervention, mon premier questionnement à l'égard de la grille tarifaire adoptée par le conseil d'administration LeTEC. D'autre part, il est apparu que sur certaines lignes, dans certains endroits, LeTEC avait décidé de fusionner la ligne Classic avec la ligne Express, ne laissant à certains jeunes, y compris pour leurs trajets quotidiens, que le seul choix de prendre la ligne Express et non pas la ligne Classic. À mes yeux, un problème de distorsion de traitement inéquitable existe entre des citoyens qui se retrouvent dans la même situation et qui sont confrontés à une offre de services qui n'est pas la même et qui n'est pas tarifée au même prix. C'est la raison pour laquelle j'ai donc écrit au directeur général de l'OTW pour lui demander d'apporter une réponse concrète à ces éléments.

Pour celles et ceux qui ont lu le contrat de service public du TEC, vous savez qu'il y a un processus de renouvellement de la billettique en profondeur qui doit être opérationnel en 2029, année pendant laquelle on pourra être capable de développer toute une série de fonctionnalités liées à la billettique qui seront beaucoup plus fines et beaucoup plus précises. Elles permettront notamment d'avancer, je l'espère, à terme sur des solutions de type *pay-as-you-go*. Elles doivent également être capables de juger plus finement l'usage d'un billet sur tel ou tel itinéraire, comme cela existe aujourd'hui pour les jeunes qui prennent le train et qui se rendent à leur lieu d'étude. Ils ont une formule d'abonnement spécifique en la matière, peu importe qu'ils prennent un train S, un train P, un train IC ou d'autres catégories.

D'ici la mise en place de cette nouvelle billettique, la direction générale m'explique qu'il n'est pas possible de distinguer les abonnements selon le lieu d'étude, raison pour laquelle la direction générale m'a expliqué qu'elle présenterait au prochain conseil d'administration de l'OTW un mécanisme de simplification, c'est-à-dire que pour l'ensemble des jeunes de 18 à 25 ans, l'abonnement Classic vaudra pour les lignes Express.

Voilà qui répond aux questions que plusieurs d'entre vous m'ont adressées. Voilà, Monsieur le Président, en quelques mots, ce que je souhaitais dire, en réaction à la fois aux propositions et à la question qui m'était adressée.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Président, pouvez-vous juste rappeler le temps de parole ?

(Réaction de M. le Président)

Il n'y en a pas. C'est parfait. Sinon, je l'aurais dépassé, c'est certain.

Je vous remercie, chacune et chacun, pour vos contributions. Monsieur le Ministre, j'ai bien entendu la tonalité de votre intervention lorsque vous avez commencé à nous répondre. Je vais vous répondre sur le même ton. Ici, on a assisté, ces dernières semaines, à un véritable sommet d'hypocrisie politique telle que l'on n'en a jamais connu ici sur les bancs de ce Parlement. On a à la fois des députés de la majorité, mais surtout le ministre de la Mobilité, qui demandent une révision des tarifs du TEC, alors que, d'une part, il a en réalité lui-même organisé l'explosion des tarifs par la révision du CSP et, d'autre part, il y a eu le vote majorité contre opposition – je tiens à le rappeler – du décret de 1989 en début d'année politique.

La colère des navetteurs, singulièrement des jeunes, est à son sommet. On a vu les jeunes, depuis plusieurs mois maintenant, s'indigner à la fois sur la hausse du minerval en Fédération Wallonie-Bruxelles. Cette explosion des tarifs pour les jeunes – pas seulement, mais singulièrement – est arrivée comme une vraie claque à l'heure où ils doivent justement en plus faire des efforts pour l'accès à leurs études. J'entendais, il y a peu, au journal de la RTBF une jeune qui habite en Wallonie, qui étudie à Bruxelles, qui devait cumuler jusqu'à quatre jobs étudiants pour aller étudier et qui envisageait potentiellement un cinquième job étudiant pour boucler ses fins de mois avec cette annonce d'augmentation des tarifs des bus en Wallonie.

Comme je vous le disais, notre crainte, c'était une augmentation de 40 % il y a quelques mois. Ici, jusqu'à ce rétropédalage, à l'œuvre depuis les dernières semaines, les jeunes auraient pu voir leurs abonnements exploser jusqu'à 32 fois plus cher et, dans le meilleur des cas – c'est le lot de consolation –, ce sera juste, heureusement, 15 fois plus cher qu'auparavant. C'est tellement mieux qu'un abonnement à 1 euro par mois. Vous comprenez évidemment l'ironie de mon ton en la matière.

Nous nous sommes mobilisés parce que, pour les jeunes et même les moins jeunes, qui bénéficiaient de ces abonnements à 1 euro par mois, soit 12 euros par an, cela avait une véritable plus-value sociale, un impact sur leur pouvoir d'achat. C'est pourquoi nous avons lancé une pétition qui s'intitule « Pas touche à ma quasi-gratuité TEC ! ». Pour tous ceux qui nous suivent, qu'ils n'hésitent pas à soutenir cette pétition, qui a déjà récolté des dizaines de milliers de signatures.

On travaille sur le terrain, au contact des gens. On travaille également ici au Parlement. C'est pourquoi j'avais déposé ici cette proposition de décret qui, je l'espérais, pourrait recevoir l'assentiment de la majorité, qui, justement, annonçait vouloir réformer les tarifs de LeTEC pour contenir cette explosion des tarifs. Cependant, je sens bien – en tout cas, eu égard aux expressions de chacune et chacun – que ce ne sera pas le cas. On va dire que c'est un peu une stratégie de secours où l'on va ramener l'abonnement à 180 euros pour les jeunes jusqu'à 25 ans, alors qu'avant, il était à 1 euro par mois.

Pour répondre un peu aux attaques des uns et des autres, ces abonnements à 1 euro étaient-ils véritablement impayables ? C'est l'argument phare de la majorité pour avoir réformé ces tarifs. L'OTW estime que le manque à gagner de la quasi-gratuité est à 49 millions d'euros par an. C'est l'équivalent, chers collègues, de 17 % de l'impact de la réforme des droits d'enregistrement que vous avez mise en œuvre depuis le début de cette législature, ici, en Wallonie. C'est sans passer sur les dossiers plus salés sur lesquels vous devriez vous pencher en tant que majorité et en tant que ministre de tutelle sur l'OTW. J'ai une question tout à l'heure sur la location de locaux administratifs à Namur par le TEC, que l'on soupçonne de plusieurs centaines de milliers d'euros par an, outre un changement de nom de logo à 310 000 euros qui a été opéré cette année. L'argent est-il magique ? Nous ne le pensons pas.

La quasi-gratuité n'était, selon vous, pas financée durablement, mais, en réalité, le financement des tarifs du TEC est un choix politique. Rien n'empêchait le Gouvernement de pérenniser cette mesure sociale plutôt que d'en transférer le coût aux usagers. Le MR, aujourd'hui silencieux dans ce dossier, participait d'ailleurs au précédent Gouvernement via le ministre du Budget. Il avait donc toute l'occasion de pérenniser la mesure.

Sur la question du report modal, il faut clarifier la situation et arrêter certains éléments de langage. Vous avancez l'argument selon lequel les abonnements à 1 euro par mois, singulièrement pour les jeunes, ne participent pas au report modal, c'est-à-dire à faire en sorte que les jeunes laissent davantage leur voiture au garage au bénéfice du bus. Il faut remettre un peu l'église au milieu du village : combien de jeunes de 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 ou 25 ans ont le permis et possèdent une voiture en Wallonie ? Le bus, c'est leur premier levier pour pouvoir étudier, assister à une formation, décrocher un boulot. Dès lors, le mettre en perspective avec un report modal par rapport à la voiture qu'ils n'ont pas, c'est un argument à laisser de côté.

J'en arrive aux propos de Mme Fafchamps, qui nous dit que nos textes viseraient en réalité à défaire une réforme votée au Parlement il y a à peine deux mois. Effectivement, il s'agirait de vous permettre d'avoir les mains libres pour aller au bout de votre logique et reprendre le contrôle des tarifs. Je rappelle que ce texte a été voté majorité contre opposition. Un vote similaire a eu lieu au conseil d'administration de l'OTW et les administrateurs socialistes n'ont pas voté pour cette augmentation des tarifs de LeTEC. L'augmentation, le maintien des tarifs ou même leur diminution sont des choix politiques que nous n'avons pas suivis et que vos collègues au sein du conseil d'administration ont validés.

Sur l'étude qui a été mentionnée tout à l'heure et qui indique que des tarifs plus faibles couplés à une meilleure offre, c'est un combo gagnant qui participe à une augmentation du taux de fréquentation, je profite de cette intervention pour vous dire que je suis allée sur le terrain, il y a 15 jours, à Dunkerque. Cette Ville a mis en place les transports en commun – les bus – intégralement gratuits depuis plusieurs années. Certes, cela a été couplé avec une révision de l'offre sur la ville et sur l'ensemble de la communauté urbaine. On a pu voir une explosion du nombre de navetteurs qui prennent le bus. La question de l'accessibilité tarifaire et d'une offre suffisante a un impact sur le taux de fréquentation, c'est très clair.

En réalité, c'est l'inverse que vous êtes en train de faire. Vous faites exploser les tarifs alors que les documents de l'OTW reconnaissent qu'une augmentation des tarifs peut entraîner une diminution de la demande. Vos objectifs factices au niveau du CSP ne seront donc pas atteints : si l'on a une diminution du nombre de navetteurs, c'est aussi une diminution des recettes. Vous faites véritablement fausse route et vous vous entêtez dans cette voie.

Sur la question de la gouvernance, j'ai entendu que l'on se félicitait de voir l'OTW avoir les pleins pouvoirs pour « définir sa politique commerciale ». Je tiens simplement à rappeler que LeTEC, c'est aussi – et surtout – un service public vis-à-vis duquel vous avez la responsabilité et la possibilité, en tant que membres de cet exécutif, de mener une politique plus ou moins favorable socialement pour les gens qui font l'effort de prendre le bus au quotidien, que ce soit pour aller étudier, pour aller travailler ou pour avoir accès à des services.

Je veux répondre également à ce que j'ai entendu et qu'il convient clairement de corriger. C'est sur notre propre texte qui disposerait d'un caractère temporaire. Il s'agit évidemment d'une disposition transitoire, qui vise à modifier le décret voté en septembre sur la question de la gouvernance tarifaire. Toutefois, il ne s'agirait pas à chaque fois de devoir repasser par décret lorsqu'une modification tarifaire s'opérerait. Cela n'a évidemment ici pas lieu d'être.

Sur l'opposition que vous vous amusez à faire à tour de bras entre l'augmentation des tarifs – ou la nécessaire modification de l'accessibilité tarifaire des transports en commun – et l'offre des transports en commun, comme si, pour faire en sorte qu'il y ait plus de bus, on devait impérativement et nécessairement augmenter les tarifs, je tiens à vous rappeler votre maigre bilan, ne serait-ce que sur l'offre des transports en commun. Depuis que vous êtes en place, nous avons connu :

- la fin du BHNS de Mons à Charleroi ;
- la fin du transport public permanent dans les zones rurales, avec l'établissement du TEC à la demande, sur l'efficacité duquel j'avais déjà émis des craintes ;
- la mise à mort à moyen terme du dispositif FlexiTEC, à nouveau dans les zones rurales.

Parallèlement, vous portez comme un triomphe le fait d'avoir établi des critères précis d'évaluation de votre politique en matière de mobilité dans le nouveau CSP. Un critère tout à fait précis que vous identifiez, c'est l'électrification de la flotte à l'horizon – écoutez-moi bien – 2045 ! Je pense que plus personne ici aujourd'hui ne sera autour de la table en 2045 pour évaluer l'électrification de cette flotte.

Quelle ambition, chers collègues, pour la flotte des bus en Wallonie ? J'ai demandé à mon collaborateur d'essayer de retrouver d'ici la fin de ce débat les centaines de milliers de litres que consomment les bus wallons au quotidien, faute d'électrification en ordre.

Alors, oui, c'est bien de se donner des objectifs. Ce serait mieux d'avoir des objectifs pour lesquels vous

aurez encore une responsabilité politique au moment de l'évaluation.

Monsieur le Ministre, vous vous posez la question : allons-nous désinvestir dans le transport public ? Et vous répondez « non ». Moi, j'ai envie de vous dire « si, si, si », Monsieur le Ministre : laisser exploser les tarifs et ouvrir le risque d'une diminution de la fréquentation des bus en Wallonie, c'est en réalité un désinvestissement dans le transport public.

Vous dites avec le ton qui est le vôtre « je ne dois pas conduire le bus ». Non, personne ne vous demande de conduire le bus. On vous demande de conduire correctement votre département. Ici, vous avez ouvert un véritable boulevard à l'explosion des tarifs. À force de regarder dans le rétroviseur, vous finirez par oublier que c'est vous, en réalité, qui tenez le volant. Vous n'êtes plus dans l'opposition, Monsieur le Ministre. Vous êtes aux commandes. Il serait maintenant temps de l'assumer. Et, quelle que soit l'issue du vote en commission, nous sollicitons, Monsieur le Président, l'inscription de notre proposition à l'ordre du jour de la séance plénière du 18 novembre.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie les uns et les autres pour les éléments échangés, et je reviendrai d'abord sur les questions portant sur la politique tarifaire, puisque c'est en premier lieu de cet enjeu que la majorité a voulu se saisir.

On nous revient avec cette idée que la quasi-gratuité ne serait pas finançable. On revient avec la procédure budgétaire en déficit excessif qui a été lancée contre notre pays.

Il faut à cet égard rappeler un certain nombre de choses. Oui, bien sûr, cette politique est finançable. Le prédécesseur de M. le Ministre – puisqu'il aime faire souvent référence à lui, et il faut dire qu'il a beaucoup fait, notamment, pour la mobilité – s'est battu chaque année pour que les moyens du TEC soient au rendez-vous. Certes, en fin de législature, le partenaire MR n'a pas souhaité s'engager sur une trajectoire budgétaire.

C'est un enjeu qui restait à conquérir et c'était bien l'intention portée après les élections. D'autres ont fait d'autres choix, mais cette politique est, bien évidemment, finançable. Du reste, le ministre du Budget – qui était le même qu'aujourd'hui – a collaboré et a participé à l'ensemble des décisions qui ont été prises en la matière.

Deuxièmement, le Gouvernement actuel n'a pas encore baissé le déficit. Rappelons quand même que, en 2026, le déficit est le même qu'en 2024, parce que le Gouvernement a fait un certain nombre d'autres choix. Le temps me manque ici – même s'il n'y a pas de délai, je serai respectueux de l'ordre du jour de la Commission – pour détailler l'ensemble des choix qui ont été faits et qui sont d'autres choix.

L'argent magique existe-t-il ? Non, bien évidemment ! Personne ne parle d'argent magique. Par contre, il y a derrière cette proposition des choix politiques et le Gouvernement actuel a fait d'autres choix : la réforme fiscale – injuste par ailleurs –, c'est plus de cinq fois en coûts à des taux nettement supérieurs. En effet, aujourd'hui, on est à plus de 4 % d'intérêts pour le financement des emprunts wallon faits en 2026. En 2027, le seul financement du crédit de cette réforme fiscale des droits d'enregistrement dépassera le financement de la quasi-gratuité du TEC. Cela veut dire que chaque année, on paiera plus pour la réforme fiscale qui était lancée le 1er janvier 2025 que pour cette politique de quasi-gratuité.

Cette quasi-gratuité est donc effectivement finançable. Elle vise, nous l'avons déjà dit, plusieurs objectifs.

À moyen terme, il y a un objectif de changement modal. C'est un objectif que l'on ne réalise pas du jour au lendemain, a fortiori, comme les statistiques le démontrent, lorsque la fréquentation du TEC comme de l'ensemble des opérateurs de transport en commun dans notre pays et en Europe a été singulièrement affectée par la période du covid, qui a modifié le rapport aux autres, et pas seulement pendant la période des pics les plus aigus.

C'est aussi un objectif de politique sociale. Cela a été clairement assumé comme tel. C'est aussi un enjeu de perspective par rapport à la manière dont on conçoit la mobilité. Au niveau fédéral notamment, on a des financements 100 fois supérieurs pour financer la mobilité automobile en quasi-gratuité – je pense aux voitures de société en tant que salaire –, sans que cela ne donne lieu au même débat.

C'est donc effectivement l'ensemble de ces ingrédients qui ont conduit à ces choix politiques. Des choix politiques qui, d'ailleurs, n'ont été contestés par personne sous la précédente législature. C'est là aussi qu'il y a quelque chose de sournois dans les décisions qui ont été prises, puisque c'est finalement le contraire de la perspective qui était annoncée avant les élections.

J'en reviens à cette question de gouvernance, puisque c'est l'objet de notre proposition de décret. Nous pensons que cette hypocrisie – « je m'en lave les mains » – et cette forme de cirque, quand on organise les jeux de rôles tels qu'on les a vus, ne sont pas bienvenues ni dignes de la gouvernance publique en Wallonie.

Plusieurs arguments ont été évoqués, beaucoup moins que sur la politique tarifaire, alors que c'est pourtant le cœur de la proposition.

« Le décret voté au mois de septembre clarifierait les choses ». C'est une blague ? C'est le contraire, puisque l'on a des hommes et des femmes de paille qui prennent des décisions et, ensuite, toute une série d'ajustements interviennent par voie de presse sans que l'on ne voie exactement comment ils se passent.

« L'OTW connaît le terrain ». Mais comment faut-il connaître le terrain pour ne pas voir, par exemple, qu'il y a des étudiants koteurs qui sont dans la situation telle que le ministre l'a bien décrite ? Comment connaître le terrain pour ne pas voir, par exemple, qu'il y a effectivement des lignes Express qui ont remplacé des lignes Classic et qui conduisent à l'impasse qui a aussi été développée par le ministre ?

Comment faut-il connaître le terrain pour faire des fois 10, fois 15, fois 32 à un moment où il y a un malaise en plus chez les jeunes et où cette décision, prise par un organe abstrait et invisibilisé, finit par alimenter elle-même une colère bien légitime des manifestants ?

M. Dewez a été beaucoup plus franc, et je le remercie une nouvelle fois, puisqu'il a évoqué un tarif proposé par le conseil d'administration. Je ne sais pas si c'est un lapsus ou si c'est un choix, mais c'est la réalité. Effectivement, on a un tarif proposé par le conseil d'administration et puis tel ou tel acteur politique vient avec sa proposition. Après les idées jetées au lance-pierre dans le débat public par le ministre, tant mieux si l'on aboutit à ce que ce tarif de 384 euros devienne un tarif de 180 euros, mais cela restera quand même nettement supérieur à ce qui préexistait et nettement supérieur à d'autres catégories. Je pense aux séniors qui étaient dans la situation semblable.

On reprocherait au ministre de faire une chose et son contraire, Madame Fafchamps. Non, on lui reproche le double jeu. On reproche le jeu de rôle qui est organisé par rapport à cette augmentation tarifaire. Je passe le stratagème numéro 5 – le stratagème le plus utilisé et le plus aimé par ce Gouvernement –, à savoir développer une caricature ou même le contraire du propos qui est tenu, pour ensuite pouvoir critiquer ce qui n'a pas été dit. C'est un stratagème qui est bien connu maintenant dans ce Parlement. Non, effectivement, personne ne demande que le ministre conduise les bus, personne ne demande que l'OTW perde l'autonomie de gestion dont elle dispose pour l'exploitation des bus. Comme vous l'avez vu, la proposition de décret ne balance pas le décret du 2 septembre 2026 : elle change un point ciblé, dont le spectacle que nous vivons depuis plusieurs semaines montre toutes les limites du choix qui a été posé. Le fait de faire croire qu'il y a ce conseil d'administration qui prend des décisions et face auxquelles le Gouvernement se tirerait des flûtes ; non, cela reste un choix politique.

Je reviens avec la question qui n'a pas encore reçu de réponse.

Un jour, peut-être, le président du conseil d'administration ou un administrateur au sein du groupe LeTEC prendra la parole publiquement. Cela changerait par rapport au silence manifeste qui est aujourd'hui posé sur les choix qui sont pourtant importants et sur lesquels la population aurait droit à des réponses. Pourquoi l'abonnement de 1 euro par mois, 12 euros par an, est-il multiplié par 10 pour les séniors et, par contre, multiplié par 15 – même, potentiellement, multiplié par 32, mais laissons-le entre crochets – pour les jeunes ? Quel est le choix politique là derrière ? Que cela veut-il dire ? Quelle en est la raison ? Quand un président du conseil d'administration prendra-t-il la parole publiquement ? Non pas pour dire que sa désignation au sein de LeTEC est le couronnement d'une carrière politique de 30 ans, mais pour s'expliquer sur les choix qu'il pose. Quand les administrateurs prendront-ils la parole ? Non pas pour dire : « Oh là, ce n'est pas normal que, finalement, le public sache que c'est la majorité MR-Engagés au sein du CA qui défend cette ligne politique », mais pour expliquer les raisons qui les conduisent à faire ces choix. Ce sont des questions qui restent en suspens. Ce sont des questions qui constituent une forme d'abcès et notre proposition, ciblée sur la gouvernance, précisément pour permettre que les uns et les unes puissent s'y rallier, visait à permettre de rencontrer cette difficulté. Elle reste là, ouverte à votre vote.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Quand on entend les prises de parole de la majorité et du ministre, c'est impossible d'être convaincu par votre raisonnement. D'abord, le premier point, c'est que les députés de la majorité, le Gouvernement et M. le Ministre particulièrement sous-estiment gravement les difficultés que vous imposez aux jeunes en particulier et aux ménages en général, puisque cette mesure d'augmentation des tarifs s'ajoute aux autres attaques que vos partis organisent non seulement ici, à ce niveau de pouvoir, mais également aux autres niveaux de pouvoir contre le pouvoir d'achat des gens. J'ai parlé des taxes communales ; je pourrais parler de la vignette automobile qui va apparaître, des décisions qui sont prises contre les salaires, les pensions, contre les malades, contre la santé.

Ce sont là des décisions qui sont prises et qui impactent durement le pouvoir d'achat des gens. Il y a, en outre, les coûts de l'énergie, du carburant. Vous faites quand même partie d'un Gouvernement fédéral qui a même augmenté les accises, alors que le carburant est déjà très cher. Toutes ces décisions paraissent peut-être, lorsqu'elles sont en débat ici, comme des décisions qui sont individuelles, autonomes, spécifiques, mais ce sont des décisions qui ont un impact sur le même portefeuille des gens. On n'entend pas cela dans le cadre des interventions de la majorité, on n'entend pas cette préoccupation de dire que ces décisions tarifaires s'ajoutent au reste des décisions qui détruisent peu à peu

le pouvoir d'achat des gens. Je n'ai entendu aucune réponse par rapport à cela.

Je reviens sur cette question de plafonner désormais la tarification à 180 euros. Il y a une question qui n'a pas reçu de réponse : à partir du moment où le Gouvernement impose l'augmentation des recettes de 10 % à 14 % pour LeTEC, comment sera financée cette décision ou cette quasi-décision – elle n'est pas encore prise par le CA – de limiter le plafonnement à 180 euros ? Comment allez-vous faire ? Cela veut-il dire que l'on peut s'attendre à d'autres décisions tarifaires pour aller récupérer le manque à gagner entre les 180 euros et les 384 euros ? Comment allez-vous la financer dans votre propre logique ? Cette question me semble importante.

Pour revenir à la mécanique que nous avons critiquée, Madame Fafchamps, je n'étais pas du tout le seul à la critiquer. La mécanique consiste à dire : ce n'est pas ma responsabilité, mais, comme ministre et comme Gouvernement, j'impose l'augmentation des recettes, sans imposer la hausse des tarifs. J'ai parlé de mensonge. Mme Fafchamps n'était pas contente que je parle de mensonge. Elle l'a dit aujourd'hui et elle l'avait déjà dit il y a 15 jours. Au moins, vous êtes cohérente dans le fait de nier la réalité, c'est vrai.

Je vais reprendre le rapport de la Commission du 19 mai. J'invite tout un chacun à le consulter. À la page 68, il y a les propos de Mme Fafchamps elle-même : « C'est quand même un peu simpliste de laisser croire – quand elle parle de l'opposition – que demander 40 % de recettes en plus au TEC, c'est d'office une augmentation du ticket pour l'usager ».

Elle poursuit : « Ici, ce qui est demandé au TEC, c'est d'augmenter les recettes, mais il y a plusieurs moyens d'augmenter les recettes. Ce n'est pas d'office augmenter le ticket. On augmente le nombre de passagers ». Ici, on vient de démontrer que l'étude BDO elle-même dit qu'en augmentant les tarifs, on diminue le nombre de passagers.

Elle dit « On augmente le nombre de passagers. C'est mécanique. Plus de passagers, c'est plus de recettes ». Non, il y aura moins de passagers. « On lutte contre la fraude. Moins de fraudes, c'est plus de recettes ». Là aussi, le CA du TEC a très clairement dit : « La lutte contre la fraude, cela va rapporter 1 million d'euros ». On parle d'un manque à gagner de plus de 40 millions d'euros.

On a une tarification dynamique, comme le ministre l'a expliqué. Une tarification dynamique, ce n'est pas d'office augmenter le prix du ticket.

M. Maroy a aussi pris position par rapport à cela. Il disait : « Intellectuellement, il y a quelque chose qui ne va pas dans le raisonnement de l'opposition, parce qu'elle nous dit, en gros, que passer d'un taux de couverture de 10 à 14 % engendre 40 % d'augmentation du prix du billet de ce que les gens vont payer ». Non, là où M. Maroy a raison, c'est que l'augmentation était bien supérieure à 40 %.

Le ministre, le Gouvernement et les parlementaires de la majorité ont pris soin pendant des mois de cacher qu'il y avait un lien entre le fait d'exiger une augmentation des recettes de 10 à 14 % et le fait que cela allait mener de manière mécanique à une augmentation des tarifs du TEC.

Un argument qui revient très régulièrement, c'est de dire que le Gouvernement précédent – ce n'est pas à moi de le défendre – n'a pas prévu les moyens. C'est une évidence politique. À chaque nouvelle politique, les moyens ne sont pas prévus. Cela veut dire que la décision qui est prise actuellement par ce Gouvernement, par exemple en matière de fiscalité ou d'autres décisions politiques qui coûtent de l'argent, est une décision politique.

Quel est le raisonnement de la majorité ? Il fait croire qu'il s'agit d'une décision de bon gestionnaire, mais que ce n'est pas un choix. Or, c'est un choix. Je répète ce que j'ai dit tout à l'heure : vous décidez de vous attaquer au portefeuille des gens à travers les tarifs du TEC, alors que, dans votre propre déclaration, vous aviez dit que vous alliez analyser les aides qui vont aux entreprises.

Il n'y a pas un mois sans que l'on entende, en Wallonie, des entreprises qui ont été largement subsidiées par différents niveaux de pouvoir, dont la Région wallonne, qui licencient ou menacent de licencier des centaines, voire des milliers de personnes. Là-dessus, le Gouvernement wallon reste totalement passif dans sa promesse qu'il a faite d'analyser ces aides et de voir ce qui est utile, pertinent ou pas. Il n'y a rien.

Par contre, vous êtes très actif quand il s'agit de vider le portefeuille des gens. On a déjà évoqué la question des privilèges politiques. Si l'on applique les propositions du PTB concernant les privilèges politiques des ministres et des députés, c'est déjà un tiers du montant nécessaire que l'on peut trouver. C'est un choix.

Encore une fois, pour évoquer un dossier qui est régulièrement venu en commission, notamment de la fonction publique, le choix d'avoir des *top managers* qui vont nous coûter tellement cher est un choix politique. Vous ne pouvez pas cacher une évidence : quand vous attaquez les tarifs du TEC, quand vous attaquez les jeunes – cela reste totalement incompréhensible à quel point vous attaquez les jeunes aux différents niveaux de pouvoir –, quand vous attaquez les séniors ou le public BIM à travers ces tarifs du TEC, vous faites un choix politique.

Un élément sur lequel je n'ai pas du tout entendu de réponse, c'est quand j'ai évoqué le coût du transport de particuliers via la voiture. M. Hazée a totalement raison

sur cette méthode qui consiste à mettre dans la bouche de parlementaires de l'opposition des mots qu'ils n'ont jamais dits : personne n'a parlé d'argent magique, si ce n'est le ministre. Le choix de ne pas étudier la question du transport jusqu'au bout est aussi un choix. Une étude intéressante dit, par exemple, que le coût externe du transport de personnes – pollution, sanitaire, accident, infrastructures, réchauffement climatique – représentait 5,3 milliards d'euros par an en 2019, puisque l'étude date de 2019 : 84 % de ces transports sont liés à la voiture, 1 % seulement de ces coûts sont liés aux transports publics ; 84 % font 4,5 milliards d'euros en 2019.

La bonne nouvelle est que cette étude est sur le site du SPW Environnement. Je vous invite à consulter cette étude intéressante. Ce serait intéressant de l'actualiser parce que, à mon avis, les chiffres ne se sont pas améliorés. Si vous voulez aller chercher de l'argent, il faut alors avoir une vue beaucoup plus large sur le transport public qu'avoir pour ambition d'augmenter les tarifs au détriment des gens.

La réponse à cette situation – les jeunes en particulier et les gens nous l'ont donnée – est de continuer la résistance, il faut continuer à se mobiliser. Mme Hanus a encore parlé d'une pétition ; nous avons aussi une pétition. Il faut continuer à mettre la pression pour que cette décision change.

Monsieur le Président, je demande aussi qu'il y ait un vote sur notre résolution et que cette résolution puisse être discutée en plénière.

M. le Président. – C'est bien noté.

La parole est à Mme Fafchamps.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Avant tout, je voudrais réagir sur un mot que je viens d'entendre de la part d'Ecolo. M. Ronny Balcaen, qui siège au conseil d'administration du TEC…

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Il s'est opposé à cette hausse insensée.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – OK. Pour vous, c'est aussi un homme de paille ?

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – C'est le mécanisme lui-même que j'ai décrit. Je reviendrai sur le sujet.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je ne pense pas que ce soit un homme de paille. Comme tous les administrateurs, qu'ils soient de la majorité ou de l'opposition, ils consacrent du temps, de l'expertise, de l'énergie au service public de transport et à ses usagers. On ne peut pas d'office être d'accord avec toutes les décisions, mais on ne peut pas non plus nier leur travail et leurs responsabilités. Vos propos concernant ces administrateurs sont vraiment irrespectueux envers toutes ces personnes.

Ensuite, je voudrais remettre les choses à leur place. On nous prête constamment dans ce sujet des propos que nous n'avons jamais tenus. Nous n'avons jamais dit « qu'augmenter les prix faisait prendre le bus ». Ce serait ridicule de dire cela. Arrêtez de dire que j'ai dit cela. Ce que nous disons, c'est que le prix à lui seul ne fait pas lâcher la voiture. Ce qui fait laisser la voiture au garage, c'est un bus qui passe, un bus qui est à l'heure, un trajet qui ne prend pas deux fois plus de temps.

Madame Hanus, vous êtes allée à Dunkerque, je l'ai vu sur les réseaux sociaux. Vous nous dites que la gratuité y a rempli les bus. C'est vrai que la fréquentation a augmenté à Dunkerque, mais vous oubliez de dire qui est monté dans ce bus. L'autorité de la régulation des transports française l'a constaté : en grande majorité, ce sont d'anciens piétons et d'anciens cyclistes. Pour le climat, un piéton qui monte dans le bus, ce n'est pas une voiture en moins sur nos routes.

Chez nous, les chiffres du TEC disent exactement la même chose puisque, entre 2022 et 2023, la clientèle des 18-24 ans qui payait 12 euros a moins progressé que l'ensemble de la clientèle : 5,9 % contre 10,7 %. C'est une preuve supplémentaire que la quasi-gratuité, à elle seule, ne suffit pas.

C'est vrai, les prix augmentent et nous l'assumons, mais regardons d'où l'on vient. En 2006, un jeune de 18 à 24 ans payait 390 euros par an ; en 2012, 450 euros par an et, en 2027, ce sera 180 euros par an, soit 15 euros par mois, soit 0,50 euro par jour. Quelqu'un ici va-t-il vraiment prétendre que prendre sa voiture coûte moins cher ?

Monsieur Mugemangango, vous citez ce que j'ai dit dans une autre commission, mais j'assume totalement ce que j'avais dit en septembre : « Passer de 10 à 14 % ne voulait pas dire d'office augmenter le prix du billet ». D'ailleurs, c'est bien le cas, puisqu'en 2027, le prix du ticket à l'unité n'augmente pas et ceux des cartes Multivoyages n'augmentent pas. Ce qui change, ce sont les abonnements qui étaient jusque-là maintenus à un prix artificiel – M. le Ministre a expliqué comment ils étaient financés – et le contrat de service public prévoit d'autres leviers que les tarifs, notamment la lutte contre la fraude, la maîtrise des dépenses et la hausse de la fréquentation.

Vous dites que nous minimisons les difficultés des jeunes. Ce n'est absolument pas le cas. J'entends tout à fait leur inquiétude. C'est vrai qu'il y a certaines choses qui augmentent, mais il y a aussi beaucoup de mauvais chiffres qui ont circulé. Le PTB, le PS et Ecolo n'arrêtent pas de marteler : « 384 euros pour tous les jeunes », alors que cela ne concerne qu'une petite minorité des usagers. Au-delà de cela, le ministre l'a déjà demandé et notre motion demande que ce soit plafonné à 180 euros. Les plus fragiles restent protégés, puisqu'un jeune d'une famille BIM paiera 60 euros par an, et donc pas 384 euros par an. Cela fait 5 euros par

mois. À partir de 2028, le fonds social Climat permettra, grâce au chèque-mobilité, de rembourser jusqu'à 100 % de l'abonnement.

Cette hausse de prix, même si nous l'assumons, ce n'est pas une fin en soi. Ce n'est pas par plaisir d'augmenter les prix, c'est un investissement dans la qualité. Notre motion le dit clairement : l'effort doit se voir dans les bus, en fiabilité, en fréquence et en ponctualité, y compris dans les zones rurales. Ce sont des choix politiques et nous les assumons, comme nous assumons d'aider les jeunes à acheter leur premier logement avec la réforme des droits d'enregistrement. Ce n'est peut-être pas la voie la plus facile ni la plus rentable électoralement, mais c'est la seule qui garantit aux Wallons un transport public sur lequel ils pourront compter demain.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – À 15 euros par mois pour un jeune abonné au TEC, le bus reste un moyen de transport particulièrement compétitif par rapport au coût mensuel d'une voiture qui avoisine facilement 400 euros par mois. Le bus reste financièrement avantageux, même après l'ajustement tarifaire proposé. La contribution de l'usager au financement de l'offre de transport nous semble également logique et légitime. Il faut rappeler qu'en moyenne, chaque Wallon contribue à hauteur de 235 euros par an au financement de LeTEC, qu'il utilise ou non les bus et que ceux-ci passent ou non à proximité de son domicile.

Il faut aussi regarder la réalité du terrain. Certains jeunes, notamment dans les communes rurales, ne peuvent tout simplement pas faire le choix du bus, faute de desserte à proximité de chez eux. Combien de jeunes étudiants sont ainsi contraints, faute d'alternative, d'acheter une vieille voiture d'occasion pour se rendre à leurs études ou rejoindre leur lieu de stage ?

Ce n'est pas nécessairement un choix, mais bien souvent une obligation liée à l'absence de transports en commun adaptés. C'est précisément là que doit porter notre ambition : utiliser les recettes issues de la contribution des usagers pour développer le réseau, améliorer sa couverture territoriale et rendre les services plus efficaces.

L'enjeu est donc de trouver un équilibre entre une contribution raisonnable des usagers et un financement collectif, qui permettent non seulement de maintenir une offre de transports publics accessible à tous, mais aussi de l'améliorer là où les besoins sont les plus importants, car le droit à la mobilité ne devrait pas dépendre du fait que l'on habite en ville ou à la campagne.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je voudrais intervenir sur certains éléments que j'ai entendus et, tout d'abord, sur le contrôle démocratique, car je pense que c'est le cœur du dossier. L'épisode que l'on vit depuis un mois, par presse interposée et réunions en commission, nous démontre qu'il y a un véritable flou sur la nouvelle mécanique démocratique que ce Gouvernement a mis en place en ce qui concerne les tarifs de LeTEC.

Du jour au lendemain, le conseil d'administration met sur la table une nouvelle grille tarifaire, l'annonce sur son site et dans la presse. Ainsi, une brèche se forme pour permettre à quiconque ayant un peu de poids politique dans un des partis de la majorité de faire entendre sa voix pour balancer la nouvelle tarification vers une formule plus acceptable pour les navetteurs concernés ; sans aucune institutionnalisation du processus démocratique. Demain, avec cette nouvelle tarification dynamique, les tarifs du TEC pourraient encore augmenter. Qu'en sera-t-il des prix de février 2028 ? Personne ne le sait. Tout est possible. Ce sera peut-être à celui qui criera le plus fort dans la presse pour faire tanguer un peu cette majorité qui, par la voix de son ministre, pourrait ou non écrire un courrier au président du conseil d'administration responsable d'étudier la question.

Vous essayez de nous dire que cette nouvelle grille tarifaire va fonctionner. Dans ce cas, elle devrait permettre votre *shift* modal. Elle devrait permettre plus de navetteurs, selon votre point de vue. Procédons alors, dès février 2028, à une première évaluation du nombre de navetteurs ; et faisons pareil en 2029 pour constater – ou non – la progression attendue de cette grille tarifaire. Cela me semble tout à fait nécessaire, puisque vous avez partiellement, en tout cas, remis en cause les abonnements à 1 euro par mois pour les jeunes.

Je rappelle qu'aujourd'hui, 130 000 jeunes bénéficient de ces tarifs à 1 euro. Selon vous, en février 2028, au moins 135 000 jeunes prendront le bus avec vos abonnements à 180 euros ; et 140 000 l'année d'après. J'insiste vraiment pour qu'il y ait, à tout le moins, un vrai débat démocratique en commission pour permettre une évaluation de cette politique à l'année N+1, puisque celle-ci semble être votre recette magique pour améliorer la mobilité via les transports en commun, en augmentant le nombre de navetteurs prenant le bus. Faisons cette évaluation dans un an et dans deux ans. Cela me semble tout à fait nécessaire, puisqu'en réalité, avec cette tarification dynamique à l'œuvre au sein du conseil d'administration de l'OTW, on devra peut-être rectifier le tir, peut-être que, vous, devrez rectifier le tir, puisque c'est vous qui portez la responsabilité politique en la matière. On espère qu'alors, vous aurez une oreille plus attentive à ce que vous dit la minorité.

Vous nous dites que vous allez atterrir sur un abonnement à 180 euros pour tous les jeunes jusque 25 ans, grâce à la mécanique démocratique – tout à fait spéciale, tout à fait floue – par voie de presse. C'est nouveau. Cela vient de sortir, c'est signé la majorité MR-Engagés. C'est apparemment la nouvelle méthode.

Comment expliquer qu'un abonnement à 180 euros pour tous les jeunes jusque 25 ans, impayable il y a un mois, est aujourd'hui tenable pour les caisses de l'OTW ? Je reviens sur les propos de mon collègue, M. Mugemangango : il faut vraiment que l'on nous livre des explications à cet égard. Cela fait maintenant deux ans que vous faites de l'économie financière un projet politique dans l'ensemble des Gouvernements ; et du jour au lendemain, vous arrivez à diminuer le prix d'un abonnement de 384 euros à 180 euros pour les jeunes sans qu'il y ait de clarification financière et budgétaire.

Il faut nous l'expliquer parce que, dans l'hypothèse où, en février de l'année N+1, votre projet politique n'atteindrait pas les résultats escomptés relativement au nombre de navetteurs, sans doute devra-t-on à nouveau réviser cette politique tarifaire et trouver les moyens pour ce faire. Il faut faire preuve de clarté à cet égard. Si l'on a trouvé un moyen de réduire le prix des abonnements de 384 euros à 180 euros en un mois, pourquoi ne pas aller plus loin en rétablissant les abonnements à 12 euros ? Comment faites-vous pour réviser les tarifs en un claquement de doigts, sans explication financière et budgétaire ? On est curieux de le savoir.

J'aimerais dire juste un mot sur la lutte contre la fraude, puisque le sujet a été abordé tout à l'heure. De l'expérience dont j'ai pu avoir un aperçu à Dunkerque, il y a 15 jours : en diminuant les tarifs et en pratiquant la gratuité intégrale à l'échelle d'une ville et d'une communauté urbaine, ils ont vu une diminution des comportements agressifs dans les bus, parce qu'il n'y a plus d'échange de monnaie dans les bus et qu'il y a, par le fait de l'augmentation du nombre de navetteurs, une autorégulation sociale à l'intérieur des bus. Cela me semble être un élément important.

Concernant les propos qui ont été dits par Mme Fafchamps, le prix à lui seul ne fait pas augmenter le nombre de navetteurs. Vous amenez ce point et vous le mettez en perspective avec ce que j'ai dit. J'ai mentionné l'exemple de Dunkerque en spécifiant la politique de gratuité intégrale couplée à une modification de l'offre. C'est ce maillage entre une politique tarifaire et une politique de l'offre ambitieuse qui a fait de l'exemple de Dunkerque et de sa communauté urbaine un vrai succès depuis plusieurs années. Ce sont les faits. En tout état de cause, votre vision politique est diamétralement opposée. C'est la politique à 180 degrés. De manière trop synthétique – mais c'est très clair, je pense que c'est calculé –, vous dites que ceux qui sont montés dans ce bus sont des usagers actifs. Oui, une partie des navetteurs qui prennent le bus, ce sont sans doute des usagers actifs qui peuvent aller au travail, aller étudier grâce au bus. C'est bizarre, c'est exactement le même public pour lequel on avait baissé les tarifs à 1 euro par mois. C'est l'inclusion sociale. Je vois M. le ministre lever les yeux au ciel quand je parle de l'inclusion sociale. On est dans un débat qui perd de sa substance. La manière dont la majorité aborde ce sujet me désole vraiment. Cela fait deux ans que l'on parle, dans cette Commission, des risques pour les navetteurs et pour leurs familles d'une perte de leur pouvoir d'achat. Voir le ministre lever les yeux au ciel, c'est vraiment affligeant.

Je voudrais revenir sur les usagers qui pourraient prendre le bus avec une politique tarifaire plus avantageuse. Sur le terrain, lorsque j'étais à Dunkerque, j'ai rencontré un couple de retraités, qui n'a pas seulement laissé leur voiture au garage depuis que les bus sont gratuits, mais l'a vendue. Ils n'ont plus de voiture depuis la mise en place de la gratuité et de l'offre rénovée dans la communauté urbaine. Cela, c'est sans doute un vrai *shift* modal. Madame Fafchamps, vous dites qu'il y aurait une petite minorité des jeunes qui auraient payé 380 euros.

(Réaction de Mme Fafchamps)

C'est exactement ce que vous avez dit.

(Réaction de Mme Fafchamps)

Trois pour cent ; petite minorité.

Le coût mensuel d'une voiture, c'est entre 400 et 450 euros par mois pour les automobilistes en Wallonie. En réalité, avec votre politique, ni les navetteurs de bus ni les automobilistes ne sont sauvés. On n'a pas de contrôle du prix du carburant au niveau fédéral dans le Gouvernement où vous êtes également partenaires. On va avoir une nouvelle taxe régionale pour les automobilistes, dès 2027. Que ce soient les usagers du bus ou les usagers de la voiture, ils voient une diminution de leur pouvoir d'achat avec les politiques que vous menez. Cela, c'est votre responsabilité.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je ne reviendrai pas sur la politique tarifaire, je me suis déjà exprimé sur le sujet, mais je me concentrerai sur cette question de gouvernance qui est au cœur de la discussion. Il y a un enjeu de transparence, de contrôle démocratique, de recevabilité des décisions. Je ne comprends pas que l'on puisse juger valable cette façon de fonctionner, ce transfert des décisions vers un conseil d'administration, cette déresponsabilisation du Gouvernement, avec tout ce que cela a entraîné comme émois, en ce compris dans vos rangs, avec tout ce que cela a entraîné comme incompréhension ou comme colère au niveau de la population, avec les conséquences qui ont été exprimées par les ministres et les parlementaires, sans en tirer des enseignements.

Concernant le stratagème numéro 5 pour les hommes et femmes de paille, mon propos ne vise pas le conseil d'administration, que les personnes soient de l'opposition ou de la majorité. Mon propos vise l'hypocrisie que vous avez organisée sur la politique tarifaire. Si je voulais considérer ces personnes de

manière permanente comme des hommes et des femmes de paille, j'aurais fait une autre proposition de décret et j'aurais proposé de supprimer le conseil d'administration du TEC. C'est une déformation des propos pour cacher la réalité. La réalité, c'est l'hypocrisie. La réalité, c'est une forme de cirque que vous avez organisée. C'est là qu'il y a un jeu de rôle, un jeu de dupes qui est insupportable. Il est insupportable que des décisions comme celles-là soient prises sans mesurer et sans assumer l'impact que cela représente pour la population qui doit trouver les moyens d'acheter l'abonnement, mais aussi l'impact que cela représente en termes de confiance à l'égard du service public. En plus, ces hausses sont décidées par des personnes qui ne portent pas de message dans le débat public.

Vous nous avez fait l'honneur de citer une personne qui a été désignée au conseil d'administration pour porter un groupe de l'opposition écologiste. Si vous voulez, on peut citer tous les noms. Qu'attendent ces personnes pour parler, pour défendre leurs choix ? Comment peuvent-elles expliquer à des jeunes que, dans cette hausse insensée, c'est encore plus cher pour eux que pour les séniors ? C'est une question qui reste ouverte. On prend ces décisions, on ne réfléchit pas aux impacts et après on vient faire des caricatures de nos propos pour essayer de se défausser. Il y a là encore un rendez-vous devant vous avec ces textes. Ils reviendront en séance plénière.

Monsieur le Président, vous l'aurez compris, je demanderai également l'inscription de notre texte en séance plénière.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Certaines interventions dans les bancs de la majorité ou du côté de M. le Ministre essaient de faire croire qu'il y aurait une augmentation de moyens vers LeTEC. Madame Fafchamps, vous dites que cette augmentation de moyens de 40 millions d'euros améliorera éventuellement le service du TEC. Ce n'est pas cela, la mécanique. La mécanique, c'est que le financement de la Région wallonne va passer de 90 % à 84 %. Il n'y a pas d'augmentation de moyens. M. le Ministre dit avoir augmenté les moyens globaux du budget du TEC. C'est juste, mais c'est en dessous du niveau prévu de l'inflation. Ce n'est pas une augmentation de moyens : c'est une diminution mécanique des moyens. On reste dans la contradiction, puisque le Gouvernement demande au TEC d'avoir des objectifs de plus en plus ambitieux, avec de moins en moins de moyens.

J'entends que nous aurions, en tant que membres de l'opposition, parlé du fait que tout le monde allait payer 384 euros. C'est faux. Aussi bien dans les interventions du PS, d'Ecolo, que du PTB, nous avons parlé du fait que le tarif allait passer de 12 euros à 180 euros et pour certains à 384 euros. Penchons-nous sur ces 384 euros un instant concernant les lignes Express. Si l'on fait une règle de trois, selon les 3 % évoqués sur les bancs des Engagés, on parle de 18 000 usagers, mais surtout, ces lignes Express ont une fonction particulière. C'est une des raisons pour lesquelles, sur les bancs de la majorité, ou en tout cas dans le parti des Engagés, M. Lutgen s'est exprimé. Ces lignes Express sont dans des régions où la SNCB est beaucoup moins présente, c'est-à-dire que ce sont des lignes essentielles. Elles concernent les étudiants – mais pas que – qui justement peuvent, via ces lignes Express, se déplacer malgré cette absence d'infrastructures de la SNCB. Ce n'est pas secondaire. Manifestement, vous entendez raison et vous vous dites que 384 euros, c'est exagéré. Dès lors, vous évoquez un plafond à 180 euros.

Il reste une question à laquelle nous n'avons pas eu de réponse. Comment allez-vous financer cette décision ?

Je trouve que Mme Hanus a raison : s'il suffit d'un article de presse du ministre pour revenir aux 12 euros, je veux bien l'écrire l'article, il n'y a pas de souci. On se demande comment cela se fait qu'une décision qui paraît gravée dans le marbre, incontournable, devienne, en quelques heures, tout à fait contournable. Surtout, comment allez-vous payer le manque à gagner ? Comment allez-vous, les ingénieurs du Gouvernement, financer ? Cela veut dire que l'on peut prévoir de nouvelles augmentations tarifaires qui vont toucher soit des catégories spécifiques d'usagers ou soit l'ensemble des usagers du TEC. Là-dessus, pas de réponse.

J'ai expliqué, sur la base d'une étude de la Région wallonne, que le coût externe du transport de particuliers en voiture nous coûte collectivement 4,5 milliards d'euros. J'aimerais bien une réponse là-dessus. Nous sommes un parti constructif, on vient avec des données qui sont vérifiables. Comment justifier que l'on fait une économie d'un côté de 41 millions d'euros, mais de laisser ce coût externe de la voiture sans interrogation, sans analyse, pour voir dans quelle mesure le fait d'avoir une structure de transport…

Monsieur le Ministre, voulez-vous prendre la parole ? Vous préférez chuchoter, manifestement. C'est courageux.

Là-dessus, il y a vraiment un débat à avoir. Dans quelle mesure un transport public efficace, confortable et fréquent peut-il diminuer le coût de la mobilité de manière générale ? Cela amène une problématique annexe. Vous êtes peut-être, comme moi, attentif à certains débats qui sont liés aux conséquences de votre décision, notamment le débat sur les trottinettes. Il y a eu un débat, il n'y a pas très longtemps, dans les médias, sur le défi que cela représente pour l'ensemble des villes wallonnes et des capitales européennes. La conséquence de votre décision va être aussi mécanique : moins de jeunes dans les bus, cela veut dire plus de trottinettes.

Vous allez provoquer une nouvelle problématique pour les communes et pour les grandes villes.

Madame Fafchamps, je confirme que les députés de la majorité dont vous êtes et ce Gouvernement sont déconnectés de la réalité. Nous dire « Ne vous inquiétez pas, face à l'augmentation du gaz, de l'énergie, du carburant, des taxes communales et de toute une série de choses, on n'a pas augmenté le ticket de bus, on n'a fait qu'augmenter les abonnements », en quoi est-ce une réponse ? Les ménages qui font l'effort d'acheter un abonnement, c'est parce qu'en général, non seulement ils fréquentent le bus de manière régulière, mais ils veulent justement que ce soit un choix rationnel sur le plan financier. Quand vous augmentez les abonnements, vous augmentez évidemment la difficulté d'accessibilité financière pour le transport public. Cela s'ajoute à toute une série d'éléments qu'aucun membre de la majorité n'a cité parce que cela sort du même portefeuille. Oui, vous êtes déconnectés de la réalité et les gens sentent très bien que cela ne va pas aller. D'où la colère des gens. Cette colère, à mon avis, ne va pas s'éteindre.

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

Proposition de décret modifiant l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'imposer un contrôle démocratique à la politique tarifaire du groupe LeTEC, déposée par Mme Hanus, M. Devin, Mme Dejardin, MM. Fontaine, Crampont et Mme Morreale (Doc. 705 (2026-2027) N° 1)

Examen et vote de l'article unique

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote de l'article unique de la proposition de décret modifiant l'article 2 du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin d'imposer un contrôle démocratique à la politique tarifaire du groupe LeTEC, déposée par Mme Hanus, M. Devin, Mme Dejardin, MM. Fontaine, Crampont et Mme Morreale (Doc. 705 (2026-2027) N° 1).

Article unique

L'article unique ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article unique est rejeté par 6 voix contre 4.

Le rejet de l'article unique entraîne le rejet de l'ensemble de la proposition de décret.

Les auteurs de la proposition de décret souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière

Proposition de décret modifiant les articles 2 et 2*bis* du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin de sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement en matière de politique tarifaire, déposée par M. Hazée, Mmes Cremasco, Linard et M. Mockel (Doc. 706 (2026-2027) N° 1)

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 modifiant les articles 2 et 2*bis* du décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne afin de sortir de la déresponsabilisation apparente du Gouvernement en matière de politique tarifaire, déposée par M. Hazée, Mmes Cremasco, Linard et M. Mockel (Doc. 706 (2026-2027) N° 1).

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.

Les auteurs de la proposition de décret souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la séance plénière

Proposition de résolution visant à modifier l'article 49 du contrat de service public conclu entre la Wallonie et l'Opérateur de transport de Wallonie, déposée par Mmes Ammi, Bernard, MM. Liradelfo, Mugemangango, Mmes Pavet et Van Walle (Doc. 704 (2026-2027) N° 1)

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution visant à modifier l'article 49 du contrat de service public conclu entre la Wallonie et l'Opérateur de transport de Wallonie, déposée par M. Mugemangango, Mmes Pavet, Ammi, Van Walle, Bernard et M. Liradelfo (Doc. 704 (2026-2027) N° 1).

Par 6 voix contre 4, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux ne recommande pas l'adoption de la proposition de résolution par l'assemblée plénière.

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

Confiance au président et au rapporteur

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

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de 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.

Lors de notre réunion du 13 octobre dernier, nous avons procédé à l'audition de Mmes de Duve, Locoche et Accaputo, Primo-signataire et Représentantes des pétitionnaires.

Nous avons désormais le devoir d'adopter les conclusions. Nous avons reçu trois propositions de conclusions. La première proposition a été déposée par les groupes MR et Les Engagés, et la seconde par le groupe PTB. Ces deux propositions de conclusions vous ont été communiquées par courriel en date du 2 novembre dernier. Nous avons reçu ce matin une proposition de conclusions du groupe socialiste.

Échange de vues

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

M. Vincent Palermo (MR). – Monsieur le Président, chers collègues, par rapport à ce pont, comme convenu, la Commission de l'aménagement du territoire a pris quelques dispositions. Je tiens réellement à attirer l'attention sur plusieurs choses d'importance. Tout d'abord, il est vrai que le pont a été démoli en 2019, mais on ne va pas refaire la genèse. Je félicite encore les trois personnes qui sont venues nous exposer leurs desiderata en étant conscientes d'un problème. Ce pont amenait à une rue et donnait accès à des commerces, à une école et surtout à la sécurité, armée et non armée, pour ne pas la citer.

On souhaiterait attirer votre attention sur le fait qu'il faut certainement trouver une alternative et toujours aller voir ce qu'il se passe aux alentours. Concrètement, faut-il refaire le pont à l'identique ?

Monsieur le Ministre, il y a des budgets et surtout une analyse encore à continuer avec la Ville de Bernissart, les villes avoisinantes, avec les citoyens, mais je réitère qu'il faut toute notre attention sur ce pont de l'E42.

Je sais que le point est soulevé et que vous aviserez, car vous continuerez à consulter. Les trois protagonistes qui sont venues nous ont dit qu'il fallait plutôt allier sécurité et usagers faibles ; c'est important que l'on anticipe le tout, pas seulement sur papier, car, si ce pont ne se fait plus et qu'il doit avoir l'une ou l'autre chose sur ce pont surplombant, ce sera littéralement inaccessible, je le dis avec beaucoup de respect. C'est là-dessus que je voudrais attirer votre attention. Il faut continuer à consulter, faire en sorte que l'on trouve une solution, quelle qu'elle soit, même s'il y a des choses à faire avec d'autres ponts. Si l'on devait faire face à des alternatives, il faut qu'elles soient crédibles, qu'elles permettent l'intervention éventuelle rapide des secours et que l'on n'ait pas d'autres problèmes sur d'autres ponts ou d'autres routes.

Pour le reste, je tiens à vous remercier, parce que vous êtes revenu assez rapidement avec une proposition. Je sais que cela vous tient à cœur, que vous faites une analyse et que l'on doit faire ce que l'on peut avec les budgets qui sont alloués. Je ne doute pas que vous aurez un œil très précis sur le sujet et que vous continuerez à consulter.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Suite à l'audition des pétitionnaires, lors de la précédente séance, la majorité présente une proposition de conclusions qui reprend toute une série de considérants, notamment la pétition, ses 1 602 signatures et l'audition de Mmes de Duve, Locoche et Accaputo.

J'aimerais souligner que le ministre a pris l'engagement de demander à son administration un réexamen du dossier et une analyse approfondie des différentes questions soulevées lors de l'audition, notamment en matière de sécurité, de mobilité et d'accessibilité. Cela a été évoqué également par mon collègue, non seulement la situation actuelle, mais également l'éventuel risque par rapport à un autre pont qui vieillit avec le temps et la fréquentation qui y est associée.

Je voudrais rappeler que ce pont fait partie des 6 274 ponts existants en Région wallonne.

Selon nos conclusions, à travers cette résolution, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux, conseille au Gouvernement de :

- garantir le maintien en service dans des conditions optimales de sécurité des infrastructures existantes, indispensables à la desserte des quartiers concernés et notamment du pont enjambant l'autoroute E42 ;
- poursuivre les consultations avec les autorités communales de Bernissart et des communes voisines, les services de secours, les services de police et les représentants des riverains afin d'identifier les difficultés concrètes rencontrées et rechercher les réponses adaptées aux besoins locaux ;
- continuer à poursuivre les analyses relatives à la mobilité dans le secteur concerné, en tenant compte de l'ensemble des modes de déplacement, des itinéraires alternatifs, des distances supplémentaires parcourues et des conséquences de la suppression du pont Belle-Vue sur les déplacements quotidiens des habitants, l'accès aux commerces, aux écoles et aux services de santé ;
- accorder une attention prioritaire à l'accessibilité des services de secours afin de garantir les délais d'intervention. Là, il y avait cette difficulté, si l'on créait un pont spécifique accessible aux services de secours, que le pont puisse supporter une charge importante et qu'il soit reconstruit quasi à l'identique du précédent, avec les coûts que cela engendre.

On ne pourra pas mettre un policier en fonction de manière permanente devant le pont pour s'assurer qu'il ne soit pas utilisé par d'autres usages que celui des services de secours et la mobilité locale de petits véhicules.

Néanmoins, une caméra ANPR pourrait, à moindre coût, être utilisée pour s'assurer, si c'était possible, qu'un pont de gabarit de résistance utile pour des véhicules de petit gabarit et exceptionnelle pour les services de secours puisse éventuellement être envisagé, permettant de joindre tous les besoins et également ces besoins d'efficience financière sur ce pont.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – On n'a pas dû entendre les mêmes intervenants lors du dépôt de ce texte. Je trouve que les gens de Bernissart ont été extrêmement clairs : ils ont expliqué que la suppression de ce pont mettait en péril la vie du village, les commerces, les liens au sein du village, mais également qu'il était extrêmement important pour eux que le pont soit reconstruit.

On est d'accord qu'ils n'ont jamais demandé d'avoir un pont aussi important que celui qui était précédemment construit, mais tout le monde était d'accord sur le modèle de reconstruire un pont limité. Je pense qu'aujourd'hui, les technologies permettent de faire en sorte que les limitations soient respectées d'une manière ou d'une autre. Vous avez cité les ANPR, Monsieur Bastin ; cela fait partie des solutions.

Nous allons plus loin que la proposition de la majorité. On ne veut pas se limiter uniquement aux études promises par M. le Ministre : on veut clairement que la reconstruction du pont Belle-Vue soit intégrée dans le nouveau plan Infra. C'est quelque chose d'extrêmement important. On ne parle pas de dizaines de millions d'euros : on parle de 3 millions à 5 millions d'euros pour la reconstruction d'un pont peut-être plus adapté et qui permettrait de recréer ce lien.

Pour nous, c'est un cran plus loin que la proposition de la majorité parce que c'est extrêmement important. Je vous invite à vous rendre sur place, vous verrez que la suppression de ce pont a un véritable impact, au-delà même de ce que M. Palermo a évoqué. Concernant la question de sécurité, s'il devait arriver quelque chose sur l'autoroute, on aurait en effet un énorme problème de sécurité dans ce petit village.

Dès lors, nous vous proposons d'aller plus loin avec une proposition tout à fait claire et pragmatique de reconstruction du pont à intégrer dans le plan Infra à venir.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je voudrais d'abord remercier les représentantes des pétitionnaires que nous avons auditionnées. Elles nous ont rappelé une chose essentielle : derrière la question du pont Belle-Vue, il y a avant tout la vie quotidienne de centaines de familles. Depuis 2019, ce pont a disparu et, depuis sept ans, les habitants doivent vivre avec les conséquences de cette disparition : des détours parfois de plusieurs dizaines de kilomètres pour aller travailler, conduire les enfants à l'école, faire des courses ou se rendre chez le médecin, des dépenses supplémentaires en carburant, du temps perdu ainsi que des difficultés pour les commerces locaux.

Il y a surtout la question de la sécurité. Quand une ambulance ou les pompiers doivent faire un détour, ce n'est pas un détail, cela peut avoir des conséquences graves. Sans compter que les transports en commun sont quasiment inexistants dans certains quartiers. Pour les personnes âgées, les jeunes ou les familles qui n'ont pas de voiture, c'est un véritable problème. Ce pont n'est donc pas un luxe, c'est un lien essentiel entre les habitants et leur village.

Nous devons aussi entendre la colère et l'incompréhension des citoyens. Pendant des années, on leur a annoncé une reconstruction et, finalement, début 2026, ils apprennent que le projet est abandonné.

Je comprends qu'il y ait des contraintes budgétaires, mais notre responsabilité politique est de chercher des solutions plutôt que de nous arrêter à ces contraintes. Justement, les habitants nous ont proposé une piste intéressante.

Pourquoi ne pas envisager un pont plus simple, à voie unique, permettant le passage des voitures, des cyclistes et des piétons ? Cette proposition mérite d'être étudiée sérieusement, notamment en tenant compte des besoins des services de secours. Nous ne devons pas nécessairement reconstruire un ouvrage identique à l'ancien, mais trouver une solution adaptée aux besoins réels de la population, à un coût raisonnable.

Le Gouvernement annonce un programme d'investissement de plus de 500 millions d'euros par an pour les ponts sur sept ans. Il me semble légitime de demander qu'une solution pour le pont Belle-Vue puisse être examinée dans ce cadre.

Monsieur le Ministre, vous vous êtes engagé à faire réexaminer ce dossier par votre administration et à disposer d'une étude complémentaire avant la fin de cette année. C'est une bonne chose, mais il faut maintenant que cet engagement débouche sur des perspectives concrètes. Je propose que notre Commission adresse un signal clair au Gouvernement : nous voulons qu'une solution de reconstruction soit recherchée, que les différentes options techniques et financières soient étudiées et qu'un calendrier précis nous soit présenté. Nous devons également veiller à ce que les habitants et les autorités locales soient associés à cette démarche.

Chers collègues, 1 602 citoyens ont signé cette pétition. Ils ne demandent pas la lune ; ils demandent simplement de pouvoir circuler normalement, en sécurité, entre leurs villages. Après sept années d'attente, nous leur devons mieux qu'un abandon de projet ; nous leur devons une véritable recherche de solution.

J'espère que nous pourrons nous retrouver, au-delà de nos différences politiques, autour de recommandations communes qui permettront enfin de faire avancer ce dossier.

Sur les recommandations que l'on vient de recevoir de la part des Engagés et du MR, je peux comprendre la frustration que ces recommandations ne manqueront pas de générer chez les personnes qui ont été auditionnées. Quand elles sont venues ici – je n'étais pas le seul à avoir fait l'effort de sortir de cette pièce pour discuter avec les personnes qui ont été auditionnées –, le sentiment général était que tout le monde était d'accord. J'avais l'impression que tout le monde avait compris l'intérêt et l'importance d'avoir une solution.

Cependant, quand on lit les recommandations, ce n'est pas ce que l'on voit. Le débat est très clair : soit on reconstruit un pont, soit on ne le reconstruit pas. Dans les propositions faites ici par le MR et Les Engagés, il n'y a pas de proposition de reconstruction du pont. Il y a la proposition de maintenir en fonction un ouvrage qui existe déjà ; c'est le minimum. On ne va pas faire des recommandations pour faire exactement la politique que le Gouvernement – je l'espère – a prévu de faire : maintenir en état des ponts qui existent. Là-dessus, on a un problème.

L'intervention de M. Bastin n'est pas claire pour moi, parce que j'ai l'impression que le chef de groupe des Engagés va plus loin que sa propre recommandation. Dans la recommandation MR-Engagés, il n'y a aucune proposition d'avoir une solution intermédiaire, alors que c'est exactement ce que les personnes qui ont été entendues proposaient.

Le débat est clair : soit on reconstruit un pont qui est une solution, soit on n'en fait pas. Votre proposition est de ne pas en faire.

(Réaction de M. J.-P. Bastin)

J'entends : « Ce n'est pas vrai ». D'accord. Je vais relire les conclusions du texte qui était soumis ici par le MR et les Engagés : « La demande qui est faite au Gouvernement est de garantir le maintien en service, dans des conditions optimales de sécurité, des infrastructures existantes indispensables à la desserte des quartiers concernés, et notamment du pont enjambant l'autoroute E42, en anticipant les interventions nécessaires, afin d'éviter toute situation susceptible d'entraîner un isolement des riverains ». Si je ne me trompe pas, c'est le maintien de ce qui existe déjà.

(Réaction de M. J.-P. Bastin)

Ce n'est pas pour cela que je conteste, Monsieur Bastin. C'est le maintien de ce qui existe déjà. La demande des riveraines qui sont venues et qui ont été entendues, c'est d'avoir la construction d'un pont supplémentaire qui ne soit pas forcément identique au précédent, mais qui représente une solution.

(Réaction de M. J.-P. Bastin)

Je vais le faire et je lis tout :

- « de poursuivre les demandes qui sont faites au Gouvernement ;
- de poursuivre les consultations avec les autorités communales de Bernissart et des communes voisines, les services de secours, les services de police et les représentants des riverains, afin d'identifier les difficultés concrètes rencontrées et de rechercher des réponses adaptées aux besoins locaux ;
- de poursuivre les analyses relatives à la mobilité dans le secteur concerné, en tenant compte de l'ensemble des modes de déplacements, des itinéraires alternatifs, des distances supplémentaires parcourues et des conséquences

de la suppression du pont Belle-Vue sur les déplacements quotidiens des habitants, l'accès aux commerces, aux écoles et aux services de santé ;
- d'accorder une attention prioritaire à l'accessibilité des services de secours, afin de garantir les délais d'intervention ».

Je viens de lire les demandes faites au Gouvernement par le MR et les Engagés. Dans ces demandes, il n'y a aucune trace de reconstruction d'un pont, quel qu'il soit.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je voudrais souligner que, dans le dernier considérant de la résolution, l'engagement du ministre est de demander à son administration un réexamen du dossier, une analyse approfondie des différentes questions soulevées lors de l'audition.

Dans les différentes questions soulevées lors de l'audition, que nous avons tous entendues, il était question d'un nouveau pont éventuel, avec toutes les limitations, ou toutes les considérations prises en compte à ce moment-là. Ce n'est pas à l'issue de l'audition que nous allons nous substituer au Gouvernement et que nous allons dire : « D'office, il va y avoir un nouveau pont qui va arriver urbi et orbi au lendemain de l'audition des différentes personnes ».

Il y a un engagement du ministre à réexaminer, à faire une analyse approfondie et à prendre en compte tous les éléments de mobilité. Il y a une hypothèse et pas une décision d'un nouveau pont.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je sais que certaines formations politiques sont professionnelles dans le noyage de poisson.

Si n'importe quelle personne qui nous entend aujourd'hui reprend le document, fait simplement un contrôle F pour voir si la mention « nouveau pont » est dans votre texte, cela n'existe pas. La fonction des recommandations, Monsieur Bastin, n'est pas de dicter au Gouvernement quoi que ce soit. C'est de faire une recommandation claire. C'est la fonction du processus dans lequel on est maintenant.

Vous pouvez tourner autour du pot comme vous voulez, mais, dans les recommandations MR-Les Engagés, il n'y a aucune trace de nouveaux ouvrages, de nouveaux ponts. Vous venez de lire un considérant, mais je vous signale simplement que votre considérant n'est même pas dans les demandes du Gouvernement. De ce point de vue, je veux juste clarifier le débat.

Le débat n'est pas que l'on a tous un intérêt pour la chose. C'est évident que l'on a tous un intérêt pour la chose. Le débat n'est pas que l'on veut tous trouver des solutions et que l'on doit réexaminer certains dossiers. Je crois qu'il n'y a pas de souci là-dessus ; on peut être d'accord. Le débat est concret : acceptez-vous la proposition de faire un nouvel ouvrage de la part des personnes qui ont été auditionnées, il y a quelques semaines, ou pas ? C'est cela, le débat.

Je veux clarifier les choses. Votre recommandation est de ne pas le faire.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Vous tirez des conclusions qui ne sont pas les nôtres. Vous dites : « Votre recommandation est de ne pas le faire ». Notre recommandation est que des analyses soient actualisées, que des solutions de mobilité concrètes soient présentées dans l'intérêt des riverains. Après, sur les conclusions proprement dites et les concrétisations, c'est vrai, elles ne nous appartiennent pas.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Cela veut dire deux choses.

La première chose, c'est que, au moins, le débat est clair. Actuellement, chez MR-Les Engagés, vous n'êtes pas pour un nouveau pont. Le débat est clair.

La seconde chose…

(Réaction de M. J.-P. Bastin)

Maintenant, on est au populisme. Tout à l'heure, c'était l'anticommunisme. Tout est fait pour éviter le débat.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – On ne vous a jamais traités d'anticommunistes, je vous le garantis.

M. Germain Mugemangango (PTB). – C'est clair, c'est plutôt votre apanage.

Le second élément, c'est que si vous dites…

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Assumez !

M. Germain Mugemangango (PTB). – Si vous dites effectivement qu'après ce réexamen, vous envisageriez un nouveau pont, c'est important pour le débat. Cela aurait été beaucoup mieux de le mettre dans le texte.

Pour les personnes qui nous entendent, cela veut dire que vous êtes comptable de votre position maintenant et, une fois que ce réexamen sera fait – puisqu'il est demandé par votre groupe –, la possibilité d'avoir un nouveau pont doit être ouverte. Sinon, tout cela est du noyage de poisson.

M. le Président. – Je pense que l'on a compris la position de chacune et chacun.

Votes

M. le Président. – Je vous propose de voter sur les différentes propositions de conclusions qui ont été déposées.

Nous allons voter sur la première proposition de conclusions, déposée par les groupes MR et Les Engagés.

Les conclusions des groupes MR et Les Engagés sont adoptées par 6 voix contre 4.

Nous allons voter sur la deuxième proposition de conclusions, déposée par le groupe PTB.

Les conclusions du groupe PTB sont rejetées par 6 voix contre 4.

Nous allons voter sur la troisième proposition de conclusions, déposée par le groupe PS.

Les conclusions du groupe PS sont rejetées par 6 voix contre 4.

Confiance au président et au rapporteur

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

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le dialogue de sourds autour de l'organisation du 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 « le dialogue de sourds autour de l'organisation du contrôle technique ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, lors de la réunion de la Commission du 13 octobre, vous avez annoncé que la réforme flamande du contrôle technique serait à nouveau abordée lors de la prochaine conférence interministérielle Mobilité, qui se tenait la semaine du 19 octobre. Vous avez notamment évoqué la réalisation d'une étude d'impact commune, sur laquelle Bruxelles et l'autorité fédérale avaient déjà marqué leur accord. Cette concertation est essentielle.

En supprimant notamment le contrôle « occasions » dès 2027 et en allongeant la périodicité des contrôles, la Flandre crée des disparités importantes entre automobilistes belges, avec des conséquences potentielles sur la sécurité routière et la protection des acheteurs de véhicules d'occasion.

Pourriez-vous faire le point sur les échanges intervenus lors de cette CIM ? Quelles positions ont été défendues respectivement par la Wallonie, la Flandre, Bruxelles et le Fédéral ? Un accord a-t-il été trouvé sur la réalisation d'une étude d'impact commune ? Quels seront son périmètre, son calendrier et ses modalités ? Quelles conclusions concrètes ont été tirées de cette réunion pour éviter les contournements réglementaires et garantir la cohérence des règles entre Régions ? Où en est l'analyse juridique relative à l'application des exigences wallonnes aux véhicules contrôlés en Flandre ?

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, ainsi, diminuer le nombre de décès et de blessés sur les routes wallonnes. C'est la vision Zéro à l'horizon 2050.

Je vous ai indiqué, le 13 octobre dernier, que, à la suite de la saisine du Comité de concertation, Bruxelles et le Fédéral avaient marqué un accord sur ma proposition de réaliser une étude d'impact de la réforme flamande permettant d'évaluer les conséquences des réformes régionales sur la sécurité routière, la cohérence du cadre réglementaire et leurs effets pour les citoyens, et que ce point serait abordé à la CIM du 20 octobre.

Toutefois, cette conférence interministérielle Mobilité a été reportée. Il n'y a donc pas eu de nouveaux échanges ministériels directs dans ce cadre.

Entre-temps, au contraire de Bruxelles et du Fédéral, la Flandre a confirmé qu'elle ne souhaitait pas participer à l'étude d'impact commune que j'ai proposée. J'en prends acte.

Cette décision n'impactera toutefois pas ma volonté de disposer, préalablement à toute décision, d'une analyse objective et rigoureuse des scénarios possibles et de leurs conséquences sur les usagers. Le cahier des charges de cette étude sera bientôt soumis à l'Inspection des finances. Le projet de cahier spécial des charges rédigé par l'administration dans le cadre de cette étude

d'impact s'inscrit précisément dans cette logique d'aide à la décision publique.

Par ailleurs, l'analyse juridique externe sollicitée devra parvenir à la Région dans les prochaines semaines afin de déterminer dans quelle mesure les exigences wallonnes continuent à s'appliquer aux véhicules immatriculés en Wallonie, tout en tenant compte du principe de libre choix du centre de contrôle et des compétences respectives des Régions.

Vous savez que la fédération des entreprises liées au contrôle technique en Flandre a décidé d'introduire un recours au Conseil d'État contre l'arrêté flamand en la matière. Pour ma part, j'ai décidé qu'un avocat allait intervenir pour représenter les intérêts de la Région wallonne dans cette affaire.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Comme vous venez de le dire, la sécurité routière ne peut pas dépendre de la Région dans laquelle un automobiliste choisit de faire le contrôle technique de son véhicule. Nous comptons vraiment sur votre détermination afin que cette situation soit réglée au plus vite et que les Wallons et les Wallonnes ne soient pas désavantagés par rapport aux décisions que la Flandre prend. La sécurité routière est un élément élémentaire essentiel pour pouvoir prendre toutes les mesures afin d'atteindre l'objectif de zéro tué sur nos routes d'ici 2050.

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact du changement d'heure sur les usagers faibles »

Question orale de M. Hervé Fiévet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la visibilité des utilisateurs de trottinettes électriques durant la période hivernale »

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

- M. Crampont, sur « la protection des usagers faibles » ;
- M. Crampont, sur « l'impact du changement d'heure sur les usagers faibles » ;
- M. Fiévet, sur « la visibilité des utilisateurs de trottinettes électriques durant la période hivernale ».

La parole est à M. Crampont pour poser ses questions.

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, les piétons et les cyclistes sont particulièrement exposés sur nos routes et leurs abords, notamment lorsque les aménagements sont insuffisants ou lorsque les infrastructures ne permettent pas une cohabitation sécurisée avec les véhicules motorisés. Au-delà des campagnes de sensibilisation, la sécurité de ces usagers nécessite des aménagements concrets, comme des trottoirs continus, des traversées sécurisées, des pistes cyclables protégées et des réductions de la vitesse aux endroits sensibles.

Dès lors, quel bilan tirez-vous des actions menées en Wallonie pour protéger les usagers vulnérables qui circulent sur les voiries régionales ou le long de celles-ci ? Disposez-vous de données suffisamment précises sur les accidents impliquant des piétons et des cyclistes pour identifier les secteurs prioritaires ? Quelles mesures concrètes et quels financements prévoyez-vous pour assurer la sécurisation des déplacements à pied et à vélo, en particulier aux abords des écoles et sur les

voiries régionales présentes dans les communes rurales ?

J'en viens à ma deuxième question concernant l'impact du changement d'heure sur les usagers faibles. Le passage à l'heure d'hiver s'accompagne chaque année d'une augmentation préoccupante des accidents impliquant des piétons en fin de journée. Selon une récente analyse de Vias, les accidents corporels impliquant des piétons augmentent de 39 % à la tombée du jour après le changement d'heure. Pour les accidents graves, cette hausse atteint 73 % à l'échelle belge et même 104 % en Wallonie.

Ces chiffres soulignent l'importance de renforcer la prévention, mais aussi de sécuriser concrètement nos infrastructures, notamment les passages pour piétons, les abords des écoles et les arrêts des transports publics.

Dès lors, quelles mesures spécifiques la Wallonie prévoit-elle cet automne pour protéger les piétons et les autres usagers vulnérables ? Au-delà des campagnes de sensibilisation et de la distribution de kits de visibilité, des actions ciblées sont-elles prévues sur les voiries régionales les plus accidentogènes ? Un renforcement des éclairages et de la sécurisation des traversées piétonnes est-il programmé ? Enfin, cet élément fera-t-il l'objet de financements spécifiques dans le nouveau plan Infra ?

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

M. Hervé Fiévet (MR). – Monsieur le Ministre, l'usage des trottinettes électriques sur la voie publique ne cesse de se développer, et ces engins de micromobilité font désormais partie du quotidien de nos déplacements, singulièrement en milieu urbain. Cet essor, s'il répond à une demande réelle de mobilité souple et peu polluante, s'accompagne toutefois d'enjeux de sécurité qui méritent une attention particulière, comme l'avait déjà souligné M. Maroy.

À l'approche de l'hiver, ces enjeux se renforcent. La tombée de la nuit, de plus en plus précoce, conjuguée à des conditions météorologiques souvent dégradées, accroît sensiblement les risques pour ces usagers, parmi les plus exposés et les plus vulnérables de la route. Nombre d'entre eux circulent pourtant sans éclairage suffisant ni éléments réfléchissants, ce qui les rend difficilement perceptibles par les automobilistes, en particulier en fin de journée. Des gestes simples, comme un éclairage avant et arrière, une lumière fixée sur le casque ou une veste ou un brassard rétroréfléchissant, peuvent considérablement améliorer leur visibilité. La sécurité routière relevant de vos compétences et l'Agence wallonne pour la sécurité routière constituant un relais privilégié pour ce type de messages, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Quelles actions de sensibilisation à la visibilité des utilisateurs de trottinettes électriques sont menées ou prévues en vue de la période hivernale ? La Région envisage-t-elle d'encourager, voire de faciliter l'équipement de ces usagers en dispositifs de visibilité, tels qu'un éclairage adéquat ou des éléments rétroréfléchissants ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, la Déclaration de politique régionale fixe un cap clair : « Le Gouvernement adoptera une politique de gestion de la vitesse cohérente ». Protéger les usagers les plus exposés exige de maîtriser les vitesses et d'adapter les infrastructures. C'est le sens de l'action que je mène aussi auprès des communes.

Le passage à l'heure d'hiver appelle une vigilance particulière. L'Agence wallonne pour la sécurité routière, l'AWSR, relève une augmentation moyenne de 47 % des accidents de piétons entre octobre et novembre. Près d'un accident de piéton sur deux survient entre octobre et février.

Monsieur Fiévet, l'AWSR mène chaque année des actions pour améliorer la visibilité des piétons, des cyclistes et des utilisateurs de trottinettes. Une opération portant sur 15 000 kits de visibilité a ainsi été organisée les 23 et 24 octobre dernier dans plusieurs gares wallonnes. Des brassards réfléchissants et des lampes d'appoint ont été proposés gratuitement aux usagers. Ces équipements ont un effet très concret. Dans les phares d'une voiture, un usager vêtu de vêtements foncés n'est visible qu'à 20 mètres. Cette distance atteint environ 50 mètres avec des vêtements clairs et jusqu'à 150 mètres avec des accessoires rétroréfléchissants.

Une campagne sur les réseaux sociaux accompagne cette action. Elle s'adresse aussi aux automobilistes : adapter sa vitesse à la visibilité, redoubler d'attention envers les usagers actifs, vérifier ses phares et circuler avec des vitres propres et désembuées sont des gestes essentiels.

En novembre, une campagne spécifique aux utilisateurs de trottinettes sera également diffusée sur les réseaux sociaux. Plusieurs vidéos rappelleront l'importance d'être visible dans la circulation du quotidien.

Monsieur Crampont, la maîtrise des vitesses constitue une priorité de la stratégie de sécurité routière. Suite aux États généraux de la sécurité routière, mon administration analyse les limitations sur le réseau régional afin d'adapter les vitesses pratiquées en cohérence avec l'environnement routier et urbain. Un conducteur qui roule moins vite perçoit mieux un piéton sur le point de traverser ou un cycliste empruntant la

voie cyclable ou la chaussée, et ce, quelle que soit la luminosité.

Concernant les traversées piétonnes, il faut assurer la visibilité du piéton avant même qu'il ne s'engage. L'éclairage du passage ne suffit pas à lui seul. Il faut aussi dégager le champ de vision à ses abords, y compris sur le trottoir. Aux carrefours et en agglomération, l'éclairage général doit être privilégié.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer en commission, la sécurité des usagers actifs doit être prise en compte dès la conception des projets routiers. Les aménagements ponctuels, les marquages et l'amélioration de la visibilité font partie des moyens qui peuvent être mobilisés sur le réseau régional. Il en est de même pour les routes communales.

Sur les financements, le nouveau plan Infra comprend un volet « Modes actifs » doté de 121 millions d'euros. Il permettra de sécuriser les déplacements à vélo et à pied sur le domaine régional. Sont concernés le réseau cyclable structurant, le réseau autonome des voies lentes et les cheminements piétons vers les écoles ou les arrêts de bus.

Pour les investissements communaux, le volet « Adaptation » du Fonds extraordinaire régional d'investissement, prévu également dans le plan Infra, sera doté de 210 millions d'euros. Son accès sera conditionné à la présence d'un plan cyclable local ou d'une stratégie d'adaptation. Les communes pourront sécuriser les abords d'école et les cheminements pour les modes actifs.

S'agissant du bilan, on sait que l'analyse des accidents doit être suivie dans la durée. Si une réduction des victimes impliquant des usagers faibles a été amorcée en 2024 et si les données de l'Agence wallonne pour la sécurité routière pour le premier semestre 2026 font apparaître un recul général du nombre d'accidents de 4 % et du nombre de blessés graves de 3 %, malheureusement, le nombre d'accidents impliquant des cyclistes de loisir durant les week-ends, en journée et pendant les mois ensoleillés, sur des routes communales, dans des accidents isolés, doit aussi être constaté et déploré. Les efforts doivent être poursuivis pour inverser cette tendance sur la durée, à travers une approche associant toujours prévention, sensibilisation et répression.

Pour mieux repérer les sites où intervenir, un modèle de plan communal de sécurité routière sera proposé à toutes les communes afin de les aider à établir leur diagnostic et à structurer leurs priorités en termes de sécurité routière. Les communes rurales sont pleinement concernées. L'objectif est de partir des besoins locaux pour orienter les interventions et sécuriser les déplacements du quotidien.

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

M. Vincent Crampont (PS). – La prévention ne peut pas se résumer à distribuer des équipements de visibilité et à demander aux piétons de faire attention.

Avec une hausse de 104 % des accidents graves en Wallonie, il est temps de passer à des campagnes de communication et aux actes concrets : plus d'éclairage, plus de traversées sécurisées et plus d'aménagements des voiries dangereuses sont essentiels.

Les piétons n'ont pas besoin de slogans pour être visibles, ils ont besoin d'infrastructures qui les protègent. La sécurité routière, Monsieur le Ministre, mérite mieux que des effets d'annonce.

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

M. Hervé Fiévet (MR). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour vos différentes réponses, tout en espérant que nous ne vivrons pas de recrudescence d'accidents pendant l'hiver avec ces engins.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le déploiement des lidars et des radars-tronçons en Wallonie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le déploiement des lidars et des radars-tronçons en Wallonie ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, il y a un peu plus d'un an, les zones de police s'inquiétaient de ne plus avoir accès aux lidars mis gratuitement à leur disposition par la Wallonie pour contrôler la vitesse sur les voiries régionales. Depuis, il semble que tout soit rentré dans l'ordre, ce qui est une bonne chose.

Le mécanisme de mise à disposition gratuite des lidars pour les zones de police sera-t-il maintenu en 2027 ? Quels sont les critères de sécurité routière qui déterminent l'emplacement des lidars ? Comment s'organise la tournante entre les zones de police ? Le facteur du nombre d'accidents sur un tronçon est-il pris en compte ?

Concernant les radars-tronçons, on connaît l'objectif de 150 secteurs visés d'ici la fin de la législature. Où en est-on par rapport à cet objectif ? La dynamique sera-t-elle maintenue en 2027 ? Le cas échéant, avec quel budget ?

Le placement d'un radar-tronçon est stratégique. Il peut servir à réduire la vitesse des usagers, mais il peut également servir à remplir les caisses de la Région. Comment les tronçons couverts par ce type de radars sont-ils choisis ?

Enfin, nous savons que les gestionnaires d'application de mobilité disposent d'une base de données hyper précises grâce aux signalements de leurs abonnés. Comment ces données sont-elles utilisées par vos services ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme indiqué dans la DPR, « le Gouvernement soutiendra un déploiement ciblé de dispositifs de contrôle de vitesse guidés par un objectif de sécurité, en concertation avec les parquets, les zones de police et les autorités locales ».

Ainsi, dans son rôle de support et de soutien, la Région entend poursuivre son offre de services et d'équipements gratuits aux zones de police afin de leur permettre de mener leurs missions de contrôle de la vitesse dans les meilleures conditions. Le marché actuel de mise à disposition gratuite des lidars court jusque mi-avril 2027, et un nouveau cahier spécial des charges a été rédigé dans le but d'assurer la continuité de service. La gratuité, c'est pour les zones de police et les communes. La facture, c'est pour la Région. Actuellement, les zones de police disposent de 12 semaines de location par an hors chantier et doivent introduire leur demande via une plateforme de mise à disposition, en fonction des créneaux qui restent disponibles.

Pour les lidars, l'administration ne choisit pas les sites de contrôle. Les demandes de location sont initiées par les zones de police, compétentes en la matière, qui déterminent les emplacements les plus judicieux selon leurs propres critères. Il est également à noter que des lidars sont mis à disposition pour sécuriser les travailleurs sur chantier, tant sur les voiries régionales que sur les voiries communales.

Pour les radars-tronçons, qui sont des radars permanents, la logique est différente. Depuis 2025, la sélection repose sur une procédure de priorisation fondée sur des critères objectifs que j'ai validés : vitesse pratiquée au regard de la vitesse maximale autorisée, historique d'accidentalité, proximité de lieux sensibles, répartition des équipements, configuration du site et trafic. Cette politique vise la sécurité routière et le respect durable des limitations de vitesse. Le rythme de déploiement est de 40 radars-tronçons par an, tel que cela a été réalisé sur la période 2025-2026. Les 40 nouveaux sites prévus pour la période 2026-2027 font actuellement l'objet de visites de terrain afin de préparer concrètement les chantiers d'installation. Le budget est bien prévu pour 2027, tout en sachant qu'un nouveau marché public est en cours et fait l'objet de la rédaction d'un nouveau cahier spécial des charges.

Enfin, l'administration a la charge d'un marché permettant de récolter et d'analyser les données des voitures connectées. Celles-ci sont notamment utilisées dans le processus de sélection des radars permanents à installer chaque année, contribuent aux indicateurs et statistiques du réseau ou servent à la réalisation d'études spécifiques sur le comportement des usagers, par exemple.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, le déploiement des radars doit répondre à une véritable logique de prévention, fondée notamment sur l'accidentologie et l'identification des zones à risque. Je serai particulièrement attentif à ce que les radars-tronçons ne deviennent pas de simples outils de recettes budgétaires, mais à ce qu'ils restent avant tout des instruments de lutte contre l'insécurité routière et que nous atteignions l'objectif de zéro tué sur nos routes en 2050.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'identification des zones accidentogènes sur les voiries régionales »

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'identification des zones accidentogènes sur les voiries régionales ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, depuis plusieurs années, on se rend compte à quel point la gestion des données est un enjeu fondamental, et ce, dans tous les secteurs de la société. La sécurité routière n'échappe pas à la règle. Or, en la matière, pendant des années, les seules données existantes étaient celles des zones de secours, de la police de la route et des zones de police. Aujourd'hui, grâce à la multiplication des applications de mobilité et à l'explosion de leur utilisation, on est passé dans une autre dimension. Aujourd'hui, on peut avoir quasi en temps réel une photographie exacte de ce qui se passe sur l'ensemble du territoire wallon.

Si la lutte contre les trois principaux *killers* de la route – vitesse, conduite sous influence et GSM – est

fondamentale pour atteindre l'objectif zéro tué en 2050, il y a un autre enjeu à prendre en compte : le réseau, plus particulièrement son état et, le cas échéant, les aménagements à y réaliser. Comment les zones accidentogènes sont-elles identifiées ? Comment, dans ce cadre, les données issues des gestionnaires d'application de mobilité sont-elles utilisées ? Comment les travaux d'aménagements sont-ils priorisés ? Quels sont les moyens budgétaires consacrés à ces interventions ?

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. C'est l'objectif zéro tué en 2050.

En ce qui concerne la manière dont les données routières sont utilisées pour décider des aménagements et répartir les budgets, l'administration s'appuie, depuis de très nombreuses années, sur des outils permettant d'objectiver les choix. Elle hiérarchise les priorités en fonction d'une évaluation des risques.

Conformément à la directive européenne relative à la sécurité des infrastructures routières, le SPW Mobilité et Infrastructures a collaboré avec l'Agence wallonne pour la sécurité routière afin d'établir de nouveaux indicateurs permettant d'évaluer le niveau de risque de chaque section du réseau routier régional. Cette évaluation repose sur le croisement de plusieurs types de données :

- les données d'accidents ;
- les dépassements de vitesse ;
- des indicateurs prédictifs, c'est-à-dire un calcul de probabilité en lien avec la configuration de la route, la glissance, la présence d'obstacles, et cetera.

Chaque section de voirie se voit ainsi attribuer un niveau de risque en termes de sécurité routière. Des fiches sont établies pour chaque zone à risque et sont transmises aux services gestionnaires – les Directions territoriales des routes –, qui déterminent, en collaboration avec les auditeurs de sécurité routière, la mesure la plus adaptée. Ce peut être :

- une action immédiate ;
- une surveillance accrue ;
- l'enregistrement d'un besoin de réhabilitation à prioriser.

La priorisation des interventions est donc réalisée en étroite collaboration avec les acteurs de terrain. Je tiens à préciser que l'inscription d'un besoin de réhabilitation lourde ne suspend pas les actions d'entretien nécessaires à la sécurité des usagers.

Quant à l'apport des données issues des applications de mobilité, la Région wallonne et l'entreprise Coyote ont conclu un partenariat visant à améliorer la sécurité routière. Les zones accidentogènes mises en avant par cette entreprise reposent sur des signalements d'utilisateurs concernant des incidents, qu'il s'agisse d'accrochages mineurs ou d'accidents plus graves.

Le SPW a comme objectif de faire évoluer les indicateurs pour que la cartographie des accidents repose sur l'analyse croisée de deux catégories d'éléments :

- les données objectives – interventions des services de secours, caractéristiques de l'infrastructure, présence d'obstacles, et cetera ;
- l'ensemble des données issues des usagers, dont les communautés que j'ai déjà citées.

Je rappelle toutefois que, de manière générale, l'infrastructure ne peut, à elle seule, résoudre tous les problèmes de comportement et d'erreurs humaines. Les zones de police jouent également leur rôle en termes de contrôle. La sensibilisation et la formation des usagers sont également des facteurs essentiels pour faire évoluer les comportements.

Quant au détail des moyens budgétaires consacrés à l'amélioration des infrastructures routières, comme je l'ai indiqué le 13 octobre dernier, le plan Infrastructures repose sur un cadre budgétaire clair et ambitieux. Plus de 3 milliards et demi d'euros seront investis sur la période 2027-2033 dans les infrastructures wallonnes de mobilité et dans le soutien aux infrastructures communales. Ce plan permettra à la Wallonie de renforcer son attractivité grâce à des réseaux de transport performants, sans oublier les modes actifs et les communes, qui verront leur capacité d'investissement en infrastructures renforcée à hauteur de 211 millions d'euros sur la même période, soit 30 millions supplémentaires par an pour cibler, notamment, les infrastructures vélo sécurisées et les ponts communaux.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Voilà une bonne nouvelle : on considère enfin les données des communautés comme Coyote. C'est vraiment une bonne nouvelle, car des informations essentielles peuvent être récupérées à ce niveau. Je m'en réjouis.

Par contre, on ne peut pas demander aux automobilistes d'être irréprochables quand la Wallonie ne garantit pas des routes plus sûres. La responsabilité de la sécurité routière ne s'arrête pas au volant. Elle commence aussi sur la table du Gouvernement, qui doit prendre toutes les mesures pour que les usagers puissent circuler et disposer d'un réseau plus sûr.

Question orale de Mme Christie Morreale à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque de fiabilité et l'iniquité du test de perception des risques pour le permis de conduire »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Morreale à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque de fiabilité et l'iniquité du test de perception des risques pour le permis de conduire ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

Mme Christie Morreale (PS). – Monsieur le Ministre, passer son permis de conduire, il faut avouer que c'est un peu le parcours du combattant. On voudrait faire plus complexe que l'on aurait difficile de faire pire que la situation à laquelle on est confronté aujourd'hui. On a ce que l'on appelle le test de perception des risques ; Vincent Crampont revient souvent sur cette question. Ce test de perception des risques a été mis en place, à la base, pour garantir que les futurs conducteurs puissent identifier et anticiper les dangers sur la route. C'est bien, mais il faut encore que l'épreuve évalue vraiment cette aptitude.

Or, on a des tas de témoignages qui nous disent que la façon dont ce test est organisé pose de nombreuses questions. En effet, la réussite de ce test dépend de l'identification des dangers, mais aussi de la capacité à cliquer au bon endroit dans un délai très précis. Dans ce cas, ne risque-t-on pas de mesurer davantage la maîtrise d'une souris et les réflexes face à un logiciel plutôt que la perception réelle des risques routiers ? En effet, c'est très différent d'une situation réelle derrière un volant, et un candidat que ne maîtriserait pas aussi bien les outils informatiques ne doit pas pour autant être pénalisé.

Si l'on rate cette épreuve, les conséquences sont importantes, puisqu'on a un retard dans l'obtention du permis. Or, on sait à quel point c'est lié à la capacité de décrocher un emploi ou une formation. En effet, on demande très souvent le permis de conduire. Après deux échecs, cela entraîne des formations supplémentaires obligatoires et des frais supplémentaires pour les candidats.

Quand je vous ai posé la question le 7 avril, vous m'avez répondu qu'aucune évaluation n'avait été réalisée depuis l'introduction de cette épreuve en 2018. Je me suis dit que je vous laisserais six mois pour réfléchir à la question, parce que huit ans sans évaluation, c'est sans doute trop long. Il faut commander une évaluation indépendante pour examiner la validité, la fiabilité et l'équité de ce test.

Envisagez-vous de revoir les modalités de ce test pour mieux distinguer la perception des dangers des compétences informatiques ? En outre, pourquoi les candidats ne disposent-ils pas d'une procédure de contestation éventuelle de leurs résultats, comme les recours organisés pour toutes les procédures classiques d'examen, par exemple dans des épreuves scolaires ? Entendez-vous remédier à cette situation ?

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 indiqué dans la DPR, le Gouvernement cherche par différentes mesures un partage sûr de la route. C'est la vision All for Zero en 2050. L'obtention du permis de conduire ne se veut pas une procédure administrative lourde et complexe, mais il s'agit de s'assurer que toutes celles et tous ceux qui prendront le volant demain participent à une logique de sécurité routière et disposent des aptitudes suffisantes pour prendre le volant.

Introduit en 2018 dans la réglementation wallonne, le test de perception des risques vise à vérifier que le candidat repère et anticipe les situations dangereuses avant l'examen pratique, notamment celles impliquant des usagers vulnérables. Il complète ainsi les autres épreuves du permis de conduire. D'autres Régions du pays intègrent ce test dans le parcours du permis de conduire. Ce n'est donc pas une exception wallonne, loin de là.

Selon les données transmises par mon administration, le taux de réussite atteint 76 % pour environ 50 000 examens passés entre octobre 2025 et octobre 2026. Ces résultats démontrent que l'outil informatique n'est pas un obstacle à l'identification des dangers pour un grand nombre de candidats. De plus, les exercices accessibles depuis le portail du permis de conduire permettent aux candidats de se familiariser très largement avec l'épreuve. La réglementation prévoit également des sessions spéciales ou adaptées du test pour certains candidats ou candidates, afin de répondre aux difficultés de maîtrise de la langue d'examen ou à certains troubles d'apprentissage. Ces mécanismes étant en phase de test, il est prévu de les évaluer, en ce compris le volet du test de perception.

Comme je vous l'ai déjà indiqué à propos de l'accès au permis, chaque candidat doit pouvoir démontrer ses aptitudes dans des conditions appropriées tout en répondant aux exigences de sécurité routière. C'est bien le sens de l'ensemble des épreuves qui mènent à la délivrance du permis de conduire.

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

Mme Christie Morreale (PS). – Pour illustrer mon propos, je voudrais vous parler d'une personne que j'ai rencontrée alors que j'étais ministre, cela va peut-être

vous toucher. Elle travaillait dans une entreprise de travail adapté et était autonome au sens où elle travaillait, mais elle avait des difficultés pour passer son permis écrit parce qu'elle ne comprenait pas les termes « en deçà » et « au-delà ». Elle avait également des difficultés en informatique, mais elle savait travailler et conduire en sécurité.

Pour toutes ces personnes fragiles dans notre société, on n'a pas encore réussi à simplifier le modèle pour leur permettre de s'émanciper et de trouver leur autonomie. Je continuerai à venir vous trouver régulièrement, parce que je trouve que c'est un outil d'émancipation que cette simplification, avec l'objectif important que les gens roulent en sécurité. Cependant, toutes les entraves qui concernent les capacités, éventuellement numériques, ne sont pas liées à la sécurité que l'on peut rencontrer sur la route. Je vous demande donc avec insistance de le simplifier.

Question orale de Mme Valérie Bluge à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le bilan de la dixième édition du Quiz de la route organisé par l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) »

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact des campagnes de sensibilisation de l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) »

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

- Mme Bluge, sur « le bilan de la dixième édition du Quiz de la route organisé par l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) » ;
- M. Chintinne, sur « l'impact des campagnes de sensibilisation de l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) ».

La parole est à Mme Bluge pour poser sa question.

Mme Valérie Bluge (MR). – Monsieur le Ministre, l'Agence wallonne pour la sécurité routière a organisé, du 14 septembre au 14 octobre, la dixième édition de son Quiz de la route, destiné à tester les connaissances du public en matière de Code de la route et de mobilité. Cette édition a enregistré une participation record avec 135 000 participants francophones, contre 95 000 en 2025, pour un score moyen de 7 bonnes réponses sur 10.

Les résultats mettent toutefois en évidence certaines lacunes. Ainsi, il apparaît que 76 % des participants ne connaissaient pas correctement les règles relatives aux phares antibrouillard arrière, tandis que 66 % ne connaissaient pas les règles concernant le port obligatoire du gilet rétroréfléchissant en cas de panne sur autoroute, et que 65 % n'ont pas reconnu le marquage au sol en damier.

Quel bilan tirez-vous de cette dixième édition du Quiz de la route, notamment au regard de la forte augmentation de la participation ? Quelle méthodologie l'AWSR utilise-t-elle pour élaborer les questionnaires et sélectionner les thématiques abordées ? Comment les résultats de cette édition se comparent-ils à ceux de 2025 ? Certaines lacunes sont-elles récurrentes d'une année à l'autre ou, au contraire, de nouvelles difficultés apparaissent-elles ?

Quels enseignements l'AWSR et votre administration tirent-elles de ces résultats pour orienter les futures actions de sensibilisation et de prévention ? Des campagnes spécifiques sont-elles envisagées sur les règles qui apparaissent les moins bien connues ? Plus largement, quelles pistes identifiez-vous pour améliorer durablement la connaissance du Code de la route par les usagers wallons ?

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, le dixième Quiz de la route organisé par l'AWSR a rencontré un succès record, avec 135 000 participants francophones, contre 95 000 en 2025. Pourtant, certaines règles essentielles restent méconnues : 76 % des participants ignorent notamment une règle relative à l'utilisation des feux antibrouillard arrière.

Si ces résultats témoignent de l'intérêt du public pour la sécurité routière, ils interrogent également sur l'efficacité des dispositifs de sensibilisation et leur capacité à faire évoluer durablement les comportements.

Disposez-vous d'indicateurs permettant de mesurer l'évolution des connaissances des participants ? Une évaluation de l'impact des campagnes de l'AWSR sur les comportements des usagers a-t-elle été réalisée ?

Au regard des lacunes constatées, envisagez-vous de renforcer ou de mieux cibler les actions de sensibilisation, notamment à propos des règles essentielles à la sécurité routière ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, le Quiz de la route est organisé par l'AWSR en collaboration avec son homologue flamand, la Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde ou VSV. Les questions sont élaborées avec l'appui d'experts du Code de la route afin de garantir leur exactitude et leur pertinence. Chaque année, de nouvelles questions sont intégrées pour tenir compte des évolutions de la réglementation, des nouveaux usages de mobilité, des thématiques d'actualité en matière de sécurité routière ou encore des questions les plus souvent posées par des citoyens à l'AWSR.

Cette dixième édition a rencontré un succès particulièrement important avec près de 135 000 participants francophones, soit 40 000 de plus que l'an dernier. Cette forte progression témoigne de l'intérêt que portent les citoyens aux questions de mobilité et de sécurité routière, mais également de la mobilisation croissante des entreprises et des organisations, qui relaient l'initiative auprès de leurs collaborateurs.

Le score moyen, d'environ 7 sur 10, reste relativement stable d'une année à l'autre. Il oscille autour de ce niveau depuis plusieurs éditions. Cela montre que les connaissances générales des usagers sont globalement satisfaisantes, même si certaines règles apparaissent moins maîtrisées.

Les résultats permettent d'identifier des tendances intéressantes. On constate ainsi que les règles les plus récentes ou celles qui concernent des situations moins fréquentes sont souvent moins bien connues. C'est également le cas de certaines règles touchant aux modes actifs. Les lacunes observées varient d'une année à l'autre en fonction des questions posées. Elles constituent des indicateurs intéressants pour identifier les sujets qui méritent davantage d'explications ou de rappels.

Il convient toutefois de rappeler que le Quiz de la route est avant tout un outil de sensibilisation. Il s'inscrit dans un ensemble de communications menées tout au long de l'année par l'AWSR pour améliorer la connaissance du Code de la route. Il permet de tester les connaissances de chacun et de découvrir ou de mieux appréhender les règles applicables aux autres usagers pour favoriser une cohabitation plus harmonieuse sur la route.

Il n'a toutefois pas pour objectif de réaliser une étude scientifique sur le niveau de connaissance du Code de la route. L'Agence wallonne pour la sécurité routière ne collecte d'ailleurs pas de données détaillées sur le profil des participants. Par exemple, il n'est pas possible de déterminer si les personnes ayant commis certaines erreurs sont titulaires d'un permis de conduire ou non.

Les enseignements tirés du Quiz sont néanmoins exploités par l'AWSR pour orienter certaines communications. Les règles qui apparaissent moins bien connues peuvent faire l'objet de rappels via les réseaux sociaux, la newsletter mensuelle ou des communications vers la presse. Elles peuvent également alimenter le contenu des émissions *Contacts*, diffusées sur la RTBF.

Les grandes campagnes de sensibilisation, quant à elles, restent prioritairement concentrées sur les principaux facteurs d'accidents et font l'objet d'évaluations régulières. Il convient toutefois de rappeler que l'accidentalité dépend de nombreux facteurs. Il n'est donc pas possible d'attribuer directement une évolution du nombre d'accidents à une action de sensibilisation spécifique.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour tous les éléments de réponse. D'abord, je soulève que c'est un bel exemple de collaboration interrégionale dans une matière qui concerne tous les citoyens belges, à savoir la sécurité routière. Les résultats sont encourageants, tant au niveau du nombre de participants – même si l'on n'a pas d'informations sur leur profil – que sur le score moyen, qui reste tout à fait raisonnable.

La sensibilisation continue est à renforcer ; ce Quiz y contribue et permet, vous l'avez dit, de cibler les campagnes aussi pour les règles moins connues, ce qui est intéressant. À l'année prochaine, pour les résultats dans un an.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Quand on passe après ma collègue et que l'on pose une question plus ou moins similaire, la réplique est souvent compliquée. Néanmoins, je reviendrai sur plusieurs éléments.

L'idée est vraiment intéressante. Pour les personnes qui n'ont pas participé à ce Quiz, il est toujours disponible. Il est toujours en ligne et permet de tester vos connaissances par rapport au Code de la route.

Il est important, comme vous l'avez dit, que les résultats soient utilisés pour orienter les campagnes de sensibilisation vers les lacunes démontrées dans ce quiz. Comme ma collègue le disait, rendez-vous l'année prochaine pour le nouveau quiz.

M. le Président. – Ceci clôture les questions en matière de sécurité routière.

Pour la thématique suivante, à savoir la mobilité, il faudra revenir cet après-midi, après l'audition de la Cour des comptes.

La séance est suspendue.

- *La séance est suspendue à 12 heures 30 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 14 heures 3 minutes.*

M. le Président. – La séance est reprise.

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'audition sur 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.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Lefèbvre.

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

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

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

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

Audition de M. Guide, Conseiller à la Cour des comptes

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

M. Dominique Guide, Conseiller à la Cour des comptes. – Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, je vous remercie pour votre invitation à venir présenter à cette Commission l'audit de la Cour des comptes sur la construction de la ligne de tram de Liège, dont M. le Président vient de vous rappeler le titre complet.

Il s'agit en effet d'un partenariat public-privé. Ce programme d'infrastructures s'étale sur plus de 40 ans entre 2008, lorsque le Gouvernement a décidé de réaliser une ligne de tram, et 2052, année qui devrait voir, selon les conditions contractuelles en vigueur, le paiement de la dernière redevance aux partenaires privés.

L'audit de la Cour des comptes a commencé en avril 2024 et le rapport qui vous a été adressé a été adopté en juillet 2026. Il a porté sur la conception elle-même, plus particulièrement sur le choix du mode de transport structurant et du tracé et, ensuite, sur le choix du partenariat public-privé, c'est-à-dire, pour l'essentiel, le mode de financement du programme de tram. La Cour des comptes a également vérifié la conformité du PPP et des marchés connexes à la réglementation des marchés publics, ainsi que le respect des clauses contractuelles. Enfin, une analyse détaillée des coûts et des délais du programme du tram de Liège a été menée avant que le pilotage du projet et la gestion des risques associés aient été audités.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, permettez-moi de souligner que sept recommandations sont formulées par la Cour des comptes sur le programme du tram de Liège lui-même, tandis que la majorité des 16 recommandations sont plus générales et concernent les autres projets de transports en commun qui viendront. Je précise enfin que, durant cette présentation, je vais développer certains aspects du rapport. Il va de soi que toute l'équipe présente ici, moi-même inclus, sommes à votre disposition après cette présentation pour répondre à vos questions.

Le premier aspect abordé est la conception du projet. La Cour des comptes considère que le Gouvernement s'est engagé à réaliser une ligne de tram sans disposer d'une analyse de projet complète. Le choix du tram s'est ainsi appuyé sur une étude incomplète de 2008, limitée au projet isolé de réalisation d'une ligne de transport structurante, sans analyse préalable de la réorganisation du réseau de bus. Selon la Cour, d'autres aspects de l'étude sur laquelle le Gouvernement s'est principalement basé pour décider de l'implantation d'une ligne de tram auraient également dû être approfondis.

Il en va ainsi du processus de calcul de la fréquentation potentielle, à la page 17 du rapport. Dans l'étude, le nombre de voyageurs par sens à l'heure de pointe est évalué uniquement sur les tronçons les plus chargés de l'axe de la vallée de la Meuse. De ce fait, l'atteinte du seuil de pertinence sur la base de la demande future maximale était vérifiée sur le tronçon central de la ligne du tram, mais pas à chaque arrêt composant l'axe qui va de Herstal à Seraing. L'étude ne détermine donc pas à partir de quel endroit sur l'axe il faudrait basculer d'un tram vers un bus biarticulé, au vu de la baisse de la fréquentation sous le seuil de

pertinence. En d'autres mots, elle ne justifie pas d'opter pour un tram aux extrémités de la ligne.

La Cour recommande dès lors de renforcer la phase de conception des projets d'infrastructure, qui doit impérativement précéder toute décision gouvernementale. Pour les projets wallons ayant un impact sur l'offre de transport, la Cour des comptes recommande que le département technique compétent du SPW MI et l'AOT soient associés dès la conception afin de vérifier que le projet réponde aux besoins de transport public identifiés, qu'il s'inscrive dans les objectifs stratégiques à long terme de mobilité et qu'il soit réalisable.

Parmi les acteurs principaux – que l'on ne pourrait pas tous citer – figure évidemment le Gouvernement, mais aussi l'Opérateur de transport de Wallonie – l'OTW. Créé en 2018, l'OTW résulte de la fusion de la Société régionale wallonne du transport public de personnes – la SRWT – avec les cinq sociétés du groupe TEC.

À travers le programme du tram, il a géré trois projets : la construction, la communication et la réorganisation de la direction territoriale de Liège-Verviers au sein de l'OTW. Dans le projet de construction, l'OTW a mis en œuvre un partenariat public-privé – PPP – dans lequel l'opérateur économique Tram'Ardent a été chargé, via un contrat DBFM – *design, build, finance, maintain* –, de la conception, de la construction, du financement et de la maintenance des infrastructures et du matériel roulant.

L'Autorité organisatrice du transport, quant à elle, a été créée en mars 2018 au sein du SPW Mobilité et Infrastructures afin d'assurer des missions de régulation, d'organisation et de surveillance des systèmes d'exploitation du transport public de personnes.

Le deuxième aspect est le financement. La Cour des comptes a constaté que c'est le contexte budgétaire, à savoir l'étalement dans le temps de l'impact budgétaire du programme, qui a motivé le choix d'un partenariat public-privé. Il n'y a pas eu d'analyse préalable permettant une comparaison des coûts totaux estimés entre des marchés publics classiques et un partenariat public-privé. Une telle analyse a été menée a posteriori, en 2011, par le consultant chargé de l'établissement du cahier des charges du PPP.

La Cour des comptes constate, en outre, que la Région wallonne a financé l'intégralité du programme du tram. La Région s'est également portée caution au contrat de PPP, garantissant à Tram'Ardent – la société momentanée avec laquelle le contrat de PPP a été conclu en 2019 – le paiement de toutes les sommes dues en exécution du contrat jusqu'en 2052.

La Cour des comptes note que certaines dépenses liées au tram sont également admissibles aux subventions générales octroyées à l'OTW et que les arrêtés de subventions spécifiques ne précisent pas clairement les dépenses éligibles. De plus, certaines dépenses liées aux extensions peuvent être financées par les subventions initialement prévues pour la ligne courte. De ce fait, la Cour a relevé un risque de double subventionnement.

Par ailleurs, nous avons constaté que le coût complet estimé du programme n'a pas été rapporté au Gouvernement lors de sa conception. De plus, le coût réel depuis 2008 n'a pas été consolidé et n'a été rapporté ni au comité de suivi du contrat de service public de l'OTW, ni à l'AOT, ni au Gouvernement. Selon la Cour, les estimations présentées au Gouvernement au fil des évolutions du projet – ligne courte, ligne longue – ne lui ont pas permis d'évaluer précisément l'évolution financière du projet.

Dans un projet de cette ampleur, la Cour des comptes recommande de veiller à identifier précisément et régulièrement tous les éléments de coût, en veillant à permettre la comparaison entre chaque rapport. Ces rapports consolidés doivent être adressés au fil du projet à tous ces acteurs.

La Cour a évalué le coût du programme du tram au 31 décembre 2025 à au moins 263,1 millions d'euros et son coût futur à au moins 990,5 millions d'euros hors TVA jusqu'en 2052, c'est-à-dire un coût global provisoire que l'on peut estimer à 1,3 milliard d'euros. Il faudra y ajouter les dépenses liées aux marchés encore en cours et aux négociations, en cours également. J'y reviendrai plus tard.

Je vais à présent évoquer les extensions, c'est-à-dire le fait de réaliser une ligne longue au lieu de la ligne courte. Dans son rapport, la Cour des comptes constate que de nombreuses lacunes entachent les décisions successives du Gouvernement wallon concernant les extensions de la ligne de tram, entraînant une perte importante de temps et d'argent.

Tout d'abord, nous considérons que la décision de réaliser les extensions ne résulte pas d'une analyse globale prenant en compte les dimensions de mobilité, de faisabilité, de fréquentation future et d'évaluation des coûts et des sources de financement. En effet, comme on l'a vu, la nécessité d'opter pour le mode de transport structurant du tram au regard des besoins futurs de mobilité n'a été démontrée ni au lancement du projet – dans l'étude initiale de 2008, centrée sur une ligne type d'une longueur plus réduite – ni ultérieurement.

Ce n'est qu'en août 2024 que l'AOT a produit une étude complémentaire à la demande du ministre de la Mobilité. Celle-ci a mis en évidence que le seuil de pertinence pour justifier une ligne de bus à haut niveau de service est de 15 000 voyageurs par jour, là où le volume est de 10 400 usagers par jour entre Sclessin et le pont de Seraing, et d'environ 10 000 entre

Coronmeuse et la place Licourt à Herstal. Ce sont les statistiques de 2023.

De son côté, l'OTW a présenté, dans un nouvel avis d'août 2024, les coûts totaux selon les scénarios suivants : poursuite du projet des extensions du tram ; arrêt des extensions ; remplacement des extensions du tram par des bus à haut niveau de service ; arrêt des extensions du tram et travaux d'infrastructure pour diminuer les temps de déplacement.

Ces deux études ont conduit le Gouvernement wallon à décider d'arrêter le projet des extensions du tram sur les 5,8 kilomètres et de développer des lignes de bus prioritaires, partiellement en site propre, sur une distance plus longue de 15,5 kilomètres vers Herstal et Seraing, lesquelles s'ajoutent aux 11,7 kilomètres de la ligne courte du tram.

La Cour des comptes constate que lors de l'inscription, en 2021, des extensions dans le PNRR – le Plan de relance –, les délais imposés étaient manifestement irréalistes et le coût des extensions était déjà estimé au-delà du financement européen de 105 millions d'euros. La Cour souligne que, malgré le retrait du projet d'extensions du PNRR en 2023, les procédures de marchés publics ont été poursuivies alors qu'aucun plan de financement alternatif n'avait été décidé et que les risques budgétaires et juridiques étaient en cours d'analyse par l'OTW et ses conseils. La Cour observe aussi que le montant des estimations financières présentées au Gouvernement n'a cessé de croître, passant de 132 millions d'euros à 627,9 millions d'euros hors TVA en août 2024.

Enfin, la Cour des comptes estime l'impact financier provisoire des extensions à 31,9 millions d'euros hors TVA au 31 décembre 2025. Ces dépenses sont – à l'exception de celles relatives au déplacement des canalisations de la CILE pour l'eau, aux expropriations et à l'extension du centre de maintenance et de remisage – des dépenses perdues que l'OTW a donc comptabilisées en charges dans ses comptes.

Un bilan financier devrait être dressé dès que l'ensemble des coûts sera connu. À la clôture de notre audit, il restait à déterminer le coût de l'indemnisation du partenaire du PPP et de l'adjudicataire des marchés d'extension, le surcoût éventuel lié à la remise en état de la voirie vers Herstal, ainsi que les frais d'assistance juridique et financière pour les négociations en cours.

Venons-en maintenant à ce qui a été construit. Le retard dans la construction de la ligne de tram est important. Sa mise en service était initialement prévue en juin 2017, mais elle a été reportée plusieurs fois pour finalement avoir lieu en avril 2025.

Selon la Cour, ce retard résulte de deux causes principales, à commencer par les refus d'Eurostat d'approuver la déconsolidation du PPP, qui ont conduit à relancer une nouvelle procédure. La Cour des comptes estime que ces refus étaient difficiles à anticiper par l'OTW, puisque les lignes directrices en la matière n'étaient pas encore totalement élaborées lors de la conception des documents du premier PPP.

Deuxièmement, Tram'Ardent a invoqué 21 circonstances exceptionnelles à l'origine d'un préjudice qu'il estime à 220 millions d'euros, lequel a entraîné, le 20 octobre 2022, la signature d'un protocole de médiation basé sur l'article 1723/1 du Code judiciaire. Cela a débouché, près d'un an plus tard, le 13 septembre 2023, sur un accord transactionnel et un avenant. J'y reviendrai.

L'exécution du PPP, démarrée en janvier 2019, a encore été marquée par d'autres événements. Tout d'abord, nous avons relevé un retard dans l'exécution du PPP et le non-respect de certaines clauses par le partenaire, en particulier l'absence de planning actualisé en ligne et la non-transmission de documents de planification, ce qui a donné lieu à l'imposition de pénalités. Ensuite, plus de 140 modifications ont été apportées au contrat ; celles-ci émanaient de l'OTW, des gestionnaires de voiries et de Resa ou ont été sollicitées par le prestataire. À la clôture des travaux d'audit limité, le montant total provisoire était de 12,8 millions d'euros hors TVA, dont la moitié pour les extensions.

Les éléments essentiels de l'avenant dont je viens de parler sont les suivants :

- une modification du planning, avec le report de 27 mois de la date de délivrance du certificat de disponibilité, désormais fixée au 31 janvier 2025, tandis que la date finale du contrat a été reportée au 30 avril 2052. Au final, d'ailleurs, le certificat de disponibilité n'a pas pu être délivré en janvier 2025. Il a été octroyé fin avril 2025 ;
- le paiement d'une indemnité de 79 millions d'euros, dont une partie variable conditionnée à la réalisation de diverses activités reprises dans deux jalons. Le jalon 1 a été atteint avec 10 mois de retard et, en conséquence, la partie variable de l'indemnité a été réduite par l'OTW de 20 millions d'euros à 14 millions d'euros, alors que la Cour des comptes constate que l'application stricte de l'avenant aurait dû conduire à liquider un montant de 9,9 millions d'euros. Dans les faits, les modalités de calcul prévues par l'avenant ont été assouplies. D'une part, le nombre de jours de retard a été diminué et, d'autre part, la dégressivité n'a été appliquée que sur certaines activités ;
- le paiement d'une avance de 35,3 millions d'euros sur les redevances futures à déduire des dernières redevances trimestrielles, pour laquelle la Cour considère qu'il existe un risque de non-récupération, compte tenu de leur date lointaine ;
- la suppression des pénalités infligées avant la conclusion de l'avenant. La Cour des comptes n'est pas en mesure de chiffrer cet aspect, car l'OTW ne lui a pas transmis les documents

associés à la médiation. Par ailleurs, la Cour des comptes relève l'annulation, par l'OTW, de 340 points de pénalité infligés après la signature de l'avenant, au motif que le prestataire avait fait preuve de diligence à la suite des constats de manquement. La Cour des comptes considère que ces pénalités postérieures à l'avenant devaient être infligées conformément aux clauses contractuelles, compte tenu de l'absence de circonstances exceptionnelles ;

- l'allongement de la période de grâce au cours de laquelle les réductions appliquées sur les redevances relatives aux critères de performance et aux conditions de disponibilité sont allégées. La Cour a calculé que le montant provisoire de l'allégement pour les deux premières redevances trimestrielles s'élève à 5,9 millions d'euros.

J'en viens au certificat de disponibilité. C'est la communication écrite du donneur d'ordre au prestataire par laquelle le donneur d'ordre atteste que les travaux de configuration et les trams sont réalisés conformément aux exigences du contrat et que les travaux hors configuration ont été réceptionnés provisoirement. En outre, le contrat prévoit le paiement des redevances trimestrielles à partir de la mise en service effective du tram et de la délivrance des certificats de disponibilité. C'est donc une étape importante.

Nous avons toutefois constaté que le certificat de disponibilité a été délivré le 28 avril 2025 malgré plusieurs problèmes :

- le système d'enregistrement des notifications et l'outil de calcul des réductions de la redevance évaluant la performance de Tram'Ardent n'étaient pas opérationnels. La Cour des comptes estime que cela aurait dû être résolu avant l'octroi du certificat, la mise en service de ces outils permettant d'évaluer la disponibilité du service des trams ;
- l'existence de non-conformités qui, selon l'OTW, ne compromettent pas la sécurité et l'exploitation de la ligne. Ces non-conformités sont assorties de délais de remédiation et de pénalités. À la clôture des travaux d'audit, les délais de mise en conformité étaient échus, mais l'OTW n'a pas pu fournir un relevé des non-conformités résolues et persistantes, et n'a pas établi les décomptes trimestriels des points de pénalité prévus au certificat ;
- les travaux hors configuration à réceptionner n'étaient pas en état de l'être. Or, une clause du contrat stipule que « le donneur d'ordre n'est pas tenu de délivrer le certificat de disponibilité tant que tous les travaux hors configuration n'ont pas été réceptionnés provisoirement ». La Cour des comptes considère dès lors qu'il fallait attendre ces réceptions provisoires avant de délivrer le certificat de disponibilité, alors que l'OTW interprète cette clause comme donnant la possibilité de délivrer le certificat de disponibilité en leur absence.

De plus, toujours concernant les travaux hors configuration, la Cour constate dans son rapport que, bien que 98 % des travaux soient achevés, les principaux aménagements ne sont pas réceptionnés, ce qui retarde la date de début de garantie à charge de Tram'Ardent. Pour les quelques réceptions provisoires réalisées assorties de non-conformités mineures, l'OTW n'a pas, contrairement aux clauses du contrat, fixé de délai de mise en conformité, laissant au prestataire le soin de les fixer.

Enfin, Tram'Ardent n'atteint pas le niveau de performance requis par le contrat, ce qui a conduit l'OTW à réduire de 25 % le montant de la deuxième redevance. La procédure de résolution des litiges prévue au contrat a été enclenchée par Tram'Ardent. À la clôture des travaux d'audit, le comité de concertation ad hoc n'avait pas encore pris de décision sur ces questions.

Je vais maintenant aborder certains marchés connexes, en particulier les marchés d'assistance. Une liste de ces marchés figure à l'annexe n° 1 de notre rapport. Les marchés d'assistance portent sur :

- l'assistance juridique et financière ;
- l'assistance technique pour toutes les phases du projet ;
- la mise à disposition d'un chef de projet adjoint pour la construction ;
- la mise à disposition d'un chef de projet pour la restructuration de l'unité territoriale de Liège-Verviers ;
- la mise à disposition de conducteurs de chantier.

Ces marchés ont été attribués pour un montant de 14,9 millions d'euros hors TVA, mais effectivement liquidés, au 31 décembre 2025, à hauteur de 49,8 millions d'euros, toujours hors TVA. Ce surcoût s'explique par diverses modifications justifiées par :

- la relance d'un second PPP ;
- le retard et les lacunes dans l'exécution des travaux par Tram'Ardent ;
- la décision de procéder aux extensions de la ligne, puis de les stopper ;
- une insuffisance de personnel au sein de l'OTW ;
- des lacunes dans la conception des marchés.

La Cour des comptes a constaté que les modifications des marchés publics d'assistance approuvées par le conseil d'administration de l'OTW étaient sous-estimées, car elles n'intégraient pas le calcul de la révision des prix. De plus, la Cour a relevé le caractère irrégulier de nombre d'entre elles, notamment l'augmentation irrégulière du tarif journalier d'un consultant et des modifications non liées à l'objet du marché initial.

Selon la Cour, on aurait dû mettre en concurrence :

- les études de déplacements ;

- les comptages ;
- la conception du design du matériel roulant et du mobilier de station ;
- les plans d'expropriation ;
- la réorganisation des bus ;
- la mise à disposition d'un chef de projet ;
- l'étude d'exécution des extensions ;
- la remise en état de la voirie à Herstal.

Avant de conclure, je termine l'exposé par quelques mots sur le pilotage et la gestion des risques. Un schéma de la structure de pilotage figure à la page 70 du rapport. Sur la base des flux d'information qui ont eu lieu, la Cour des comptes relève que les informations en provenance du terrain ont été transmises de manière sporadique et non formalisée aux instances de pilotage. Faute de rapports suffisants et réguliers sur les indicateurs clés, ces instances n'ont pu être pleinement actrices du processus décisionnel.

C'est ainsi que la Cour a constaté que les comités de pilotage se sont mis en place tardivement, en 2019, six mois après la conclusion du PPP, et se sont arrêtés le 28 janvier 2025, c'est-à-dire avant la fin de certains travaux et de certains essais. Singulièrement pour le comité de pilotage « Programme », la Cour a observé que, après juin 2022, il n'y a plus d'information financière rapportée au comité de pilotage : les montants définitivement consommés pour les années 2022, 2023, 2024 et 2025 n'ont pas été présentés.

Nous avons également constaté l'absence de rapport sur l'assouplissement réalisé par rapport aux clauses de l'avenant PPP, dont j'ai parlé tout à l'heure.

Avant de poursuivre, permettez-moi de préciser, comme indiqué à la page 73 du rapport, que la Cour des comptes n'a pas audité la transmission d'informations par les commissaires du Gouvernement eux-mêmes. Ceci dit, la Cour observe que la transmission au conseil d'administration de l'OTW et au Gouvernement d'informations sur le coût global du programme a été insuffisante. C'est ainsi que, une fois le contrat PPP conclu, un premier état d'avancement a été présenté au conseil d'administration de l'OTW en juin 2019. Ultérieurement, il n'y a plus eu de présentation d'état d'avancement régulier jusqu'en septembre 2023, quand le conseil d'administration a donné un mandat à l'administrateur général pour la signature de l'avenant au PPP, à la suite de la médiation dont j'ai parlé.

Quant au Gouvernement, il a été informé de l'historique du dossier du tram de Liège au moment de la conclusion du contrat PPP. Il a ensuite été informé de manière sommaire sur l'avancement de la réalisation de la ligne courte lorsqu'il lui a été proposé d'approuver les arrêtés de financement. La Cour des comptes observe encore, au regard des notes au Gouvernement, que celui-ci a été prévenu tardivement, en 2023, de l'ensemble des circonstances exceptionnelles expliquant le retard pris par le projet. En outre, les notes au Gouvernement ne font pas état des difficultés de chantier qui ont induit une augmentation des coûts, notamment ceux de la consultance. Il n'a pas non plus été informé, en 2025, de la présence de non-conformités de travaux encore à résoudre lors de l'entrée en activité du tram.

Par ailleurs, l'externalisation des fonctions de chef de projet et d'adjoint au chef de projet construction, qui a d'ailleurs créé une dépendance à l'égard des consultants externes, représente un coût qui a augmenté au fil du temps, au fur et à mesure que le projet s'allongeait. En outre, la Cour des comptes relève que la mise à disposition d'un chef de projet par Liège-Tram – le consultant chargé de l'assistance technique – pour remplacer le membre du personnel de l'OTW qui exerçait cette mission jusqu'à son départ à la pension, constitue potentiellement une situation de conflit d'intérêts.

Enfin, la Cour des comptes constate l'absence d'une analyse de risques préalable au PPP et d'une identification précise des mécanismes de surveillance des prestations du partenaire privé à mettre en œuvre par les conducteurs de chantier et par les assistants techniques. La Cour des comptes conclut que l'OTW a évalué les risques de manière tardive, peu structurée et sans actualisation, ce qui a conduit à une gestion insuffisante de ceux-ci.

Voilà qui conclut, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les Députés, la présentation de l'audit de la Cour. J'ai eu le plaisir de vous exposer quelques éléments contre la conception du projet, ses acteurs, son financement, les extensions, la construction de la ligne courte, les marchés connexes et, enfin, le pilotage du programme du tram de Liège. Je vous remercie pour votre attention ; l'équipe et moi-même sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

Échange de vues

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je remercie M. Guide pour cette présentation. J'ai une série de questions sur la base de ce qui a été présenté ainsi qu'une question de précision.

Tout d'abord, la Cour des comptes indique que l'OTW – c'était un des éléments marquants de la présentation – a refusé de lui communiquer des documents relatifs à la médiation ayant conduit à un avenant financier d'environ 79 millions d'euros, malgré l'obligation légale de collaboration qu'elle rappelle en la matière. Ce refus constitue-t-il un obstacle exceptionnel dans la relation entre la Cour et les organismes publics wallons ? Quelles conséquences cela a-t-il eu sur les conclusions de l'audit ? Quels moyens la

Cour possède-t-elle pour obtenir ces documents, dans le but d'avoir une analyse claire et complète ?

La métropole liégeoise compte plus de 630 000 habitants. Vous avez mentionné, dans votre présentation, un coût de 1,3 milliard d'euros pour le projet du tram, avec une augmentation de 80 millions d'euros, soit 6 % du budget total. Le coût global est-il comparable à celui d'autres travaux d'infrastructures actuels dans d'autres villes européennes ? Avez-vous eu l'occasion d'investiguer ? Cela nous permettrait d'avoir un éclairage sur ce type de dossier.

De même, le surcoût de 79,8 millions d'euros représente-t-il une augmentation comparable aux surcoûts enregistrés dans d'autres travaux d'infrastructures similaires, en Wallonie ou ailleurs ? Y a-t-il encore des coûts qui resteraient non chiffrés ? Une part du surcoût pourrait-elle être attribuée au retard – vous en avez un peu parlé tout à l'heure –, au montage du partenariat public-privé ou aux modifications contractuelles ?

Sur la question du calendrier, on parle d'un retard de huit ans par rapport au délai annoncé pour le lancement du tram. Bien entendu, c'est un autre projet, mais dans la province de Luxembourg, d'où je suis originaire, la rénovation de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg n'est toujours pas opérationnalisée alors que l'on en parle depuis 2006. Un retard de huit ans est-il raisonnable pour ce type de projet ? Vous connaissez mon impression, mais je voudrais connaître la vôtre.

Par ailleurs, les irrégularités relevées dans les marchés publics exposent-elles la Région à des risques financiers ou juridiques supplémentaires ?

J'ai également une question de compréhension : tout à l'heure, l'intervenant a mentionné une recommandation visant à associer l'AOT dès la conception du projet. D'un autre côté, il a dit que l'AOT n'existait pas à l'époque. J'imagine que c'est une recommandation pour l'avenir, mais c'était pour vérifier si j'avais bien compris le sens du propos.

L'idée est de tirer des leçons pour l'avenir. Y a-t-il des enseignements qu'il faudrait tirer si de nouvelles extensions étaient envisagées à l'avenir ? Comment réussir une extension du tram tenable au niveau financier, sans report de délai, et cetera ?

La Cour est-elle en mesure de distinguer les défaillances de l'OTW de celles imputables aux décisions ou arbitrages du Gouvernement ? Quelles recommandations la Cour considère-t-elle comme prioritaires pour éviter la répétition de ces difficultés ? C'est lié aux questions précédentes.

L'audit a-t-il permis d'apprécier les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux du tram ou s'est-il spécifiquement focalisé sur les conditions de réalisation du projet en tant que tel ?

Dans le même ordre d'idées, avez-vous un état des lieux du bilan quant au nombre de personnes qui prennent chaque jour le tram ? Sur son site, LeTEC annonce, depuis le lancement du tram, 12 millions de voyages en un an, avec un taux de satisfaction de 77 %. Avez-vous eu connaissance de ces chiffres dans le cadre de cet audit ? Avez-vous pu les mettre en perspective par rapport à cela ?

La Cour recommande-t-elle une évaluation *ex post* des effets du tram sur la fréquentation et sur le réseau de bus ? Cela pourrait être intéressant. Quels indicateurs permettraient d'évaluer correctement des projets de transports structurants à Liège ?

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

Mme Diana Nikolic (MR). – Je vous remercie, Monsieur Guide, pour votre présentation. Le tram de Liège, qu'est-ce que j'ai pu en parler dans ce Parlement ! En tout cas, ce tram roule et tout le monde à Liège – d'où je viens – est ravi du résultat et de la plus-value en termes de mobilité, du moins en ce qui concerne le remplacement des lignes en fond de vallée. Je ne vais pas rouvrir d'autres débats sur la réorganisation du réseau de bus. Je voulais commencer par une petite note positive.

Je vous remercie aussi pour ce rapport très instructif, qui met surtout en lumière une question qui nous a beaucoup préoccupés sous la précédente législature – à titre personnel, cela m'a beaucoup préoccupée –, à savoir la capacité de l'OTW, en tant que donneur d'ordre public, à faire respecter ses intérêts, les intérêts de la Région, l'intérêt public et les obligations du partenaire privé lorsque le projet rencontrait des difficultés.

Le rapport et votre présentation portent aussi sur le choix initial du PPP, qui soulève des questions, mais je m'attarderai plutôt sur le fait que, une fois ce contrat conclu, encore fallait-il s'assurer d'une exécution rigoureuse, préserver le partage des risques – ce qui était bien l'objectif au départ de ce partenariat public-privé – et disposer d'un pilotage suffisamment solide. Or, au niveau du pilotage, vous avez soulevé pas mal de faiblesses, dont un pilotage démarré tardivement et interrompu prématurément, ainsi que des informations qui remontaient de manière trop sporadique vers les instances responsables.

Sans vous demander de déterminer les responsabilités, notamment politiques, pouvez-vous nous aider à appréhender et à reconstruire la chaîne de décision ? Quelles étaient les responsabilités respectives de l'OTW, de ses organes de gestion, de l'administration, du ministre de tutelle précédent et du Gouvernement dans le suivi du projet et de ses risques ? Votre audit permet-il d'identifier si – je dis bien « si » – des situations dans lesquelles des risques avaient été

repérés et clairement signalés sont restées sans réponse ou sans adaptation ?

Vous avez évoqué – c'est un passage important dans votre rapport – les coûts d'externalisation de la gestion du projet. Selon vous, cela a-t-il laissé à l'OTW suffisamment de capacité en interne pour contrôler efficacement les prestataires – principalement Tram'Ardent –, jouer pleinement son rôle de donneur d'ordre et éclairer les décisions politiques ? Si manque de maîtrise il y a eu, cela a-t-il uniquement affecté la capacité de l'OTW à contrôler Tram'Ardent ou cela a-t-il aussi pu affecter la capacité de l'OTW à remplir ses propres obligations contractuelles ? En effet, dans un partenariat public-privé, il y a des obligations de part et d'autre. Le cas échéant, cela aurait pu aussi contribuer aux retards et aux surcoûts. J'y reviendrai.

Vous avez également évoqué, en fin d'intervention, le certificat de disponibilité. J'ai bien entendu vos commentaires à ce propos, mais avez-vous connaissance d'autres difficultés pendant toute la gestion de la séquence ? Plus précisément, dans le cadre de votre audit, avez-vous examiné les obligations de l'OTW en matière de mise à disposition d'informations techniques, de plans et de données nécessaires à l'exécution du marché par les prestataires privés ? Avez-vous identifié des difficultés imputables à l'OTW dans la transmission de ces informations, difficultés qui auraient pu contribuer aux retards et aux surcoûts du projet, voire aux modifications contractuelles ?

Je vais revenir sur l'épisode particulier de la médiation avec Tram'Ardent en 2023, avec les fameux 79,6 millions d'euros d'augmentation du coût du contrat pendant la construction. À l'époque, Tram'Ardent contestait clairement que tous les retards puissent lui être imputables. On sait qu'ils ont invoqué des circonstances exceptionnelles, mais, à l'époque, lorsqu'on interrogeait le ministre de tutelle précédent, M. Henry, il nous répondait que c'était confidentiel, ce que l'on pouvait entendre tant que la médiation était en cours. Cependant, une fois l'accord conclu, je pense que l'on était tous d'accord pour dire qu'il fallait faire la lumière sur ces éléments, a fortiori quand on mène une mission d'audit et de contrôle comme la vôtre. A posteriori, il faut objectiver les responsabilités qui ont conduit les pouvoirs publics, l'OTW et le Gouvernement à accepter une transaction, pour que l'on puisse bien comprendre les contreparties et vérifier que les intérêts de la Région ont bien été protégés. Or, vous nous apprenez dans votre rapport – vous l'avez encore dit aujourd'hui – que l'OTW ne vous a pas transmis les documents relatifs à cette médiation, invoquant à nouveau leur caractère confidentiel. Cela me semble important et problématique.

Dans quelle mesure avez-vous quand même pu objectiver les différents facteurs à l'origine des retards et des surcoûts ? Êtes-vous en mesure de distinguer ce qui relevait de circonstances exceptionnelles, de manquements imputables à Tram'Ardent ou, le cas échéant, au donneur d'ordre ? Pouvez-vous citer ou nous faire parvenir la liste précise des documents que vous avez demandés à l'OTW et qui ne vous ont pas été transmis ? Quelles vérifications n'avez-vous pas pu effectuer du fait du refus de l'OTW de vous transmettre ces documents ? Cela veut-il dire qu'il y a une zone que vous n'avez tout simplement pas été en mesure d'auditer ? Il y a clairement une zone d'ombre qui demeure.

Vous relevez par ailleurs que l'avenant a conduit à renoncer aux pénalités liées à des événements antérieurs. Votre rapport relève également que certaines pénalités postérieures à l'avenant ont été annulées ou n'ont pas été appliquées. Finalement, êtes-vous en mesure de chiffrer ce que ces pénalités abandonnées, annulées ou non appliquées ont représenté pour la Région wallonne ? Si ce n'est pas le cas, quelles informations manquent encore pour le faire ?

J'en viens aux extensions. Je déduis de votre présentation – mais vous pourrez me corriger dans votre réponse, si besoin – que la nécessité du tram sur les tronçons visés par les extensions n'a pas été démontrée par une étude complète envisageant d'autres solutions de mobilité. Cette absence de démonstration signifie-t-elle simplement que les analyses étaient insuffisantes ou existait-il déjà des données indiquant que le tram risquait d'être surdimensionné par rapport à la fréquentation attendue ? Sur quelle base documentée les extensions ont-elles été confirmées début 2024, après le retrait du PNRR, alors que l'on savait que les coûts restaient inconnus et potentiellement importants ? Les notes soumises au Gouvernement à ce moment-là permettaient-elles d'apprécier le coût complet des extensions, leur financement et les conséquences sur le contrat avec Tram'Ardent ? D'autres risques – juridiques, notamment – ont-ils été identifiés ? Avez-vous connaissance de réserves formulées par l'administration, les consultants, les différentes parties prenantes ou instances de contrôle avant ces décisions de début 2024 ? En gros, à quel moment estimez-vous que l'accumulation des risques aurait dû conduire à une réévaluation complète de la poursuite du projet ?

En août 2024, le nouveau Gouvernement a décidé d'arrêter les extensions. Votre rapport chiffre l'impact de cet abandon à 31,9 millions d'euros, alors que le coût estimé des extensions avait atteint 627,9 millions d'euros. Avez-vous une idée des engagements et risques futurs que la décision d'arrêt a permis d'éviter ?

Je clôturerai ici, parce que c'est là le principal enseignement que nous pouvons tirer de ce dossier : un grand projet ne doit pas seulement être évalué au moment où il est lancé. Il faut réinterroger les hypothèses de départ, les coûts, les financements et les risques tout au long du processus. Clairement, il ressort de votre rapport que c'est ce qui a manqué ici. C'est ce

à quoi l'on devra être attentif pour d'autres projets d'infrastructures d'envergure à l'avenir.

M. le Président. – La parole est à M. de Wasseige.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Je tiens tout d'abord à remercier la Cour des comptes pour sa présentation, même si je ne l'ai pas entendue, et son travail d'analyse. Le dossier du tram de Liège est un dossier ancien qui trouve ses origines dans des réflexions menées à la fin du siècle dernier, notamment dans la perspective de l'Exposition universelle et de l'accueil de la Coupe du monde de football. C'est aussi un dossier d'une ampleur considérable qui a mobilisé des moyens financiers importants et qui constitue un projet structurant pour la mobilité et le développement de la métropole liégeoise. Personne ne remet en cause l'importance de disposer d'un transport public performant et ambitieux pour Liège, mais le rapport de la Cour des comptes nous invite à regarder au-delà de cette ambition légitime et à tirer les enseignements des choix qui ont été posés.

Je voudrais particulièrement insister sur le dossier des extensions vers Herstal et Jemeppe-sur-Meuse, qui illustre de manière frappante les dérives du précédent Gouvernement, notamment son ministre chargé de la Mobilité, dans la conduite de ce projet. Ces extensions ont été engagées sans enveloppe budgétaire suffisamment solide, sans analyse suffisamment approfondie de leur pertinence et de leur faisabilité et sans véritable gestion des risques et des engagements financiers. Plus interpellant encore, alors que le financement européen via le Plan national de reprise et de résilience était compromis, les procédures ont continué sans qu'un financement alternatif soit assuré. Les estimations financières ont ensuite explosé, passant de 132 millions d'euros à près de 628 millions d'euros hors TVA.

À la lecture de ces chiffres et des risques financiers que ce tram fou prenait, on ne peut que souligner la sage décision d'abandon de ces extensions en août 2024. L'ambition politique ne peut jamais dispenser les responsables publics de la rigueur dans la préparation, le financement et le suivi des projets. Ce sont les finances publiques et, en définitive, les contribuables wallons qui en supportent les conséquences. Nos questions viseront donc à comprendre comment nous en sommes arrivés là, à identifier les enseignements à tirer de cet audit et à connaître les mesures prises pour que de telles dérives ne se reproduisent plus dans les grands projets d'infrastructure wallons.

La Cour constate que le choix du tram n'a pas été suffisamment justifié pour les extensions vers Herstal et Jemeppe-sur-Meuse. Pourquoi ont-elles été confirmées alors que leur pertinence et leur financement n'étaient pas suffisamment établis ? Le coût de 1,3 milliard d'euros est présenté comme provisoire et ne comprend pas plusieurs dépenses encore inconnues. Quelle marge de risque supplémentaire faut-il envisager ? Quand un décompte définitif pourra-t-il être présenté au Parlement ? La Cour relève une augmentation de 79,6 millions d'euros du coût du contrat pendant la construction, ainsi qu'une avance de 35,3 millions d'euros dont le remboursement présente un risque. Quelles garanties concrètes permettent d'assurer la récupération de cette avance ? Quelles conséquences faut-il craindre si Tram'Ardent ne peut pas honorer ses engagements ?

La Cour constate aussi que Tram'Ardent ne respecte pas les niveaux de performance contractuels et que la deuxième redevance a donc été réduite de 25 %. Quelles mesures ont-elles été prises depuis lors pour garantir la mise en conformité des infrastructures et des véhicules ? Les pénalités contractuelles sont-elles désormais systématiquement appliquées ?

Concernant les extensions, comment expliquer que les procédures de marché public aient été poursuivies après le retrait du projet du Plan national de relance et de résilience en 2023, alors qu'aucun financement alternatif n'avait été décidé ?

Les marchés d'assistance technique et juridique ont connu des augmentations considérables, certaines dépassant 250 %, voire 600 %. Comment le Gouvernement explique-t-il ces évolutions ? Quels contrôles ont été exercés sur les modifications de ces marchés ?

La Cour relève que l'OTW n'a pas transmis certains éléments relatifs à l'avenant de 79 millions d'euros. Comment expliquer ce refus de communication à la Cour des comptes ? Quelles mesures ont été prises pour garantir à l'avenir une collaboration complète avec les organes de contrôle ?

Comment expliquer que le Gouvernement ait été informé tardivement de certaines difficultés du chantier et de l'évolution réelle des coûts ? Le rapport souligne l'absence d'une véritable gestion structurée des risques. L'OTW dispose-t-il aujourd'hui d'un service ou d'une capacité interne de gestion des risques suffisamment développée pour suivre les grands projets d'infrastructures ?

Le Gouvernement entend-il donner suite à la recommandation de la Cour visant à créer un cadre légal spécifique pour les partenariats public-privé en Wallonie ? Selon quel calendrier et avec quelles garanties en matière de transparence, de contrôle budgétaire et d'information du Parlement cela se ferait-il ?

Quelles mesures concrètes le Gouvernement a-t-il déjà prises pour donner suite aux recommandations de la Cour, notamment dans le cadre de l'avenant au contrat de service public de l'OTW signé le 10 juin 2026 ?

Enfin, comment le Gouvernement entend-il tirer les enseignements de ce dossier pour les futurs projets structurants de transport public en Wallonie, afin d'éviter que des projets insuffisamment préparés ne conduisent à nouveau à des engagements financiers considérables pour plusieurs générations de contribuables ?

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je remercie la Cour des comptes pour ce rapport, qui est d'une exhaustivité, d'une précision et d'une concision assez étonnantes. Les constats, par contre, sont assez effrayants.

Je saluerai d'autant plus ce rapport qu'il est aujourd'hui stratégique, parce que je partage avec M. de Wasseige l'idée que l'agglomération liégeoise mérite une véritable stratégie de mobilité globale. Elle doit inclure le tram, mais il n'y a pas que le tram. Moi aussi, je viens de Liège et, dans l'agglomération, les problématiques de mobilité sont loin d'être résolues. Je vous rappelle que l'on a un engorgement permanent autour de Bierset et qu'il reste toute l'E40 – vous entendez tous parler de Cheratte et Vottem à la radio le matin.

Le tram est l'un des projets pour une mobilité ambitieuse, mais ce n'est pas le seul. Ce rapport de la Cour des comptes, même s'il est un peu cruel, tombe à pic, parce qu'il va falloir continuer à investir dans la mobilité. Comment va-t-on investir pour que ce soit mieux géré que précédemment ou, en tout cas, avec une stratégie de mobilité plus affinée ? Au niveau de la Cour des comptes, vous reprenez cette ambition en termes de mobilité en général, mais après, cela se restreint à l'analyse du PPP du tram – ce qui est déjà un gros dossier en soi.

Pourtant, en 2019, un plan urbain de mobilité a été avalisé pour la région liégeoise. Il était largement concerté et contenait cette version longue du tram. En matière de mobilité dans l'agglomération, si l'on veut avoir une politique générale et transversale, je plaide pour que toute l'agglomération soit concernée. Or, le tram n'est jamais qu'une petite partie, certes substantielle et importante, mais qui va nous coûter cher.

Cela m'a peut-être échappé dans la lecture du rapport, mais comment cette stratégie globale d'agglomération intervient-elle ? En quoi le fait de ne pas avoir la ligne longue qui était prévue dans cette stratégie politique à l'échelle de l'agglomération peut-il faire balancer la chose ? C'était ma première considération sur la mobilité et son financement futur.

Il faut prendre la critique que vous faites aujourd'hui à bras-le-corps et l'analyser. La conséquence n'est pas qu'il ne faut pas investir dans le transport public ou dans la mobilité en général. Pour rendre ce transport public plus soutenable, il faut transiter. C'était d'ailleurs un des grands enjeux historiques, comme M. de Wasseige l'a rappelé, et cela l'est toujours, comme je le disais à l'entame de mon propos. C'est un grand enjeu pour l'agglomération liégeoise comme pour toutes les agglomérations urbaines de Wallonie.

Je vais reprendre trois autres volets de notre analyse. Le premier est le contrôle du véhicule financier qui a été utilisé, le PPP. Les collègues ont déjà posé beaucoup de questions à ce sujet, notamment sur les documents non transmis à la Cour. Tout le monde l'a souligné, à juste titre. Il est impossible que la Cour puisse mener son travail jusqu'au bout si elle ne dispose pas de ces documents.

Mon deuxième volet concerne les choix de conception. Il y a le PUM en général, la stratégie d'agglomération, mais aussi les choix de conception, notamment l'abandon des extensions, et la viabilité financière et opérationnelle. Là, je dois en dire un peu plus que ce que je viens d'entendre : j'ai simplement peur du futur – je salue, entre-temps, la présence de M. le Ministre lors de ces auditions –, notamment quant au futur du tram. C'est le moment ou jamais de vous poser des questions et de faire en sorte que l'on puisse canaliser au mieux afin qu'il puisse continuer à rouler. J'y reviendrai. Ce sera le dernier volet de mon intervention.

Je récapitule : le premier volet est le PPP et le fait d'avoir déconsolidé. On sait pourquoi nous avons fait un partenariat public-privé. C'est pour cette raison que je le disais et que votre rapport est, à ce moment T, si stratégique. On a besoin d'investir en Wallonie, singulièrement dans la mobilité. Celle-ci est le sujet qui nous occupe en ce moment, mais je me souviens d'un autre rapport de la Cour des comptes à propos du partenariat public-privé sur les prisons. C'est la même chose : on n'a pas la capacité financière et budgétaire d'investir, donc on fait un partenariat public-privé.

Je m'en souviens comme si c'était hier : il s'agissait d'une journée entière organisée au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, parce que nous y envisagions l'éventuel financement de l'ensemble de la rénovation des écoles via des PPP. Je le dis pour les collègues qui n'y étaient pas. C'est là que la Cour des comptes avait déjà prévenu : « Faites attention, vous n'avez pas une culture du pilotage du partenariat public-privé suffisante que pour ne pas les laisser dérailler ». Je m'en souviens comme si c'était hier. Malheureusement pour moi, je dois vivre maintenant le même constat avec le tram.

Vous dites en effet que le partenariat public-privé exige – je l'ai déjà beaucoup dit dans cette enceinte et en Fédération Wallonie-Bruxelles – un partenaire et un pilotage public fort. Ce n'est pas un partenariat privé-privé. Or, ici, on a un peu l'impression d'assister à cela. Comment va-t-on pouvoir renforcer ce partenariat et le

pilotage réel du public ? Je viendrai après avec des questions assez précises à la Cour. Je me rends compte qu'aucun de mes collègues n'a posé des questions au Gouvernement. Personnellement, j'avais quelques questions pour vous, Monsieur le Ministre. Puis-je les poser, Monsieur le Président ?

M. le Président. – Je vous en prie. Je rappelle toutefois que l'on auditionne la Cour des comptes et que c'est à elle que l'on pose des questions. Vous avez effectivement la chance que M. le Ministre soit présent, mais, idéalement, il faut faire honneur aux personnes qui se sont déplacées pour nous.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Oui, mais il y a des liens. Mais si vous préférez que l'on s'adresse uniquement à la Cour, je l'entends. Cela permettra peut-être de libérer les intervenants avant minuit, sans vouloir vous effrayer.

M. le Président. – Le pire, c'est que c'est réaliste, et c'est cela le problème.

(Rires)

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je limiterai donc mes questions et j'en viens directement au partenariat public-privé, puisque la Cour fait des recommandations en la matière. Je n'en suis pas à mon premier rapport de la Cour des comptes sur ce sujet. J'aimerais donc que vos recommandations soient remises et soulignées par rapport à l'encadrement même de ce partenariat. Vous avez d'ailleurs relevé à plusieurs reprises dans votre présentation, Monsieur Guide, que ce n'était pas nécessairement le montage financier qui était le plus approprié. Dans le détail, on voit que l'on n'a pas d'éléments propres pour conclure que ce montage était le plus approprié.

Par rapport au pilotage de ce partenariat, ce qui semble plus grave, c'est que vous n'ayez pas eu accès à certains documents. En effet, si la Cour des comptes n'a pas accès à ce genre de documents, c'est toute la démocratie qui en souffre, parce que c'est nous, parlementaires, qui n'y avons pas accès non plus et, par extension, ce sont ceux que nous représentons, c'est-à-dire toutes les citoyennes et tous les citoyens, qui n'ont pas droit à cette information.

Les documents auxquels l'OTW a refusé de donner accès sont-ils les seuls éléments auxquels la Cour n'a pas pu accéder, ou en avez-vous relevé d'autres ?

Quant au cadre légal actuel, on constate que vous avez demandé ces documents, mais que cette demande a été contestée, alors que, s'il y a une institution à laquelle on peut faire confiance pour respecter la confidentialité, c'est bien la Cour des comptes. Dès lors, qu'envisageriez-vous comme évolution du cadre légal pour vous permettre d'exercer pleinement votre rôle de contrôle ? À l'inverse, trouvez-vous que le cadre légal est suffisant, mais qu'il faut le faire respecter ? Quelles recommandations supplémentaires pouvez-vous formuler pour que l'invocation de la confidentialité contractuelle ne limite pas le contrôle démocratique ?

J'aimerais également vous entendre par rapport aux recommandations pour encadrer le PPP ; cet aspect me semble déterminant et stratégique pour la politique du futur. En 23 minutes, vous avez déjà présenté beaucoup d'éléments stratégiques, mais pouvez-vous préciser comment on pourrait encadrer au mieux et évaluer préalablement ce PPP ? Pouvez-vous détailler les recommandations que vous avez formulées ?

Mon deuxième volet de questions concerne le projet de mobilité en tant que tel. C'est très intéressant que la Cour des comptes revienne sur la genèse du projet, parce que c'est en décembre 2008 que le Gouvernement a décidé de réaliser un tram à Liège. À l'époque, je n'étais pas députée, mais j'étais conseillère communale à Liège ; on a tous été un peu surpris de voir arriver ce projet en fond de vallée et, bizarrement, à ce moment-là, le tracé a été beaucoup questionné.

Cependant, d'après le rapport de la Cour des comptes, il semble que, comme la machine était lancée, on a décidé de continuer sur cette première décision de 2008, dont je rappelle qu'elle visait une ligne longue. Même si l'on peut notamment juger que le rail et le RER liégeois auraient peut-être dû être privilégiés – encore une fois, la mobilité est un tout –, en 2008, on a eu une annonce de M. Antoine – je m'en souviens comme si c'était hier – qui dit que l'on va faire un tram en fond de vallée.

Pour ma part, je ne viens pas de cette culture d'aménagement du territoire et de mobilité – je suis plutôt une académique –, mais les arguments qui étaient débattus à l'époque visaient notamment l'idée selon laquelle les lignes 1 et 4 étaient les lignes TEC les plus saturées de toute la Wallonie et qu'il fallait donc les remplacer. Or, on sait qu'en mobilité, il faut faire la démarche inverse. Il faut partir de la demande en mobilité pour construire une infrastructure. Il n'y a pas besoin d'avoir fait six mois d'urbanisme pour vous dire qu'il faut partir de la demande pour développer une infrastructure et jamais revenir sur l'infrastructure existante. Si elle ne correspond pas à la demande et si elle est sursaturée, c'est peut-être en partie parce que le système dysfonctionne, notamment en ce qui concerne les axes de rabattement et la façon dont les versants de la vallée sont mal desservis par les transports en commun aujourd'hui. C'était peut-être ce que j'appellerais une difficulté originelle.

Ainsi, après l'annonce, en 2008, franc battant, d'un tracé long en fond de vallée à Liège, en décembre 2015, Eurostat refuse pour la troisième fois la déconsolidation budgétaire, raison pour laquelle le PPP est « avantageux budgétairement », entre gros guillemets. Puis, en 2019, on a finalement un contrat PPP signé pour une ligne courte qui n'est pas celle avalisée dans le PUM.

Dès lors, il y a un problème au niveau de la conception du projet. Je suis complètement d'accord avec vous, mais, surtout, je voulais poser la question et dire qu'il ne faut pas réduire cela uniquement à l'analyse du tracé et se dire que quand on est sur ce tracé, le tram est surdimensionné. Je fais un raccourci extrêmement rapide, mais finalement, c'est ce que vous dites dans le rapport. Je veux bien le croire, mais était-ce le bon tracé ? Fallait-il le faire ? La façon dont vous remettez la genèse du projet en perspective est assez édifiante ; je voulais donc refaire cet historique depuis 2008.

La Cour relève que l'étude de 2008 était incomplète et qu'elle ne portait que sur un projet isolé, sans analyse préalable de la réorganisation du réseau de bus. Je voulais donc attirer votre attention sur le fait que le projet a été réduit à cette ligne de tram alors que la problématique était bien plus large, ce qui nous amène à nous poser la question suivante : aujourd'hui, vous arrivez à la conclusion que le tram est surdimensionné, même sur la ligne courte, mais qu'il roule de Liège à Liège sur un peu plus de 11 kilomètres. On a donc mis un éléphant dans quatre mètres carrés. C'est en cela que, au niveau urbanistique et même au niveau de la réflexion globale, j'ai toujours milité – je ne le cache pas – pour que, politiquement, ce projet devienne une colonne vertébrale de création de l'agglomération et qu'il aille notamment chercher les pôles de Seraing, de Saint-Nicolas et de Herstal pour créer ce premier projet d'agglomération urbaine via le transport en commun. De ce point de vue, c'est un projet urbanistique.

Aujourd'hui, quand on voit les chiffres, si je reprends le coût des extensions, il est au prorata du coût de la ligne et il nous manque un tiers de la ligne longue qui était dans le PUM. Y aurait-il moyen, aujourd'hui, de rouvrir le contrat sur les extensions ? J'imagine que ce serait particulièrement difficile à négocier, puisque le contrat de 2019 est bouclé et ne vise que la ligne courte. Y a-t-il moyen de l'ouvrir ? Y aurait-il moyen de mieux négocier ces extensions et que, aujourd'hui, le ministre de la Mobilité dise « Je peux arriver à beaucoup mieux » ? En effet, on ne va pas laisser cet éléphant faire un trajet de Liège à Liège sur 11 kilomètres. C'est peut-être là qu'il faut se projeter et s'améliorer.

C'est dingue de dire que ce tram est surdimensionné, mais que, en plus, il sera plus court. La Cour peut-elle me donner des arguments qui iraient dans ce sens, ou est-ce trop tard ? Le PPP de 2017 est-il tellement mal ficelé qu'il n'est plus possible de le rouvrir et de faire mieux sur les extensions ou de les construire moins cher ? Je rappelle que vous identifiez quand même un coût assez lourd pour l'abandon des extensions. Il faut aussi intégrer ces fameux 31,9 millions. En plus, on n'a pas le reste ; vous avez rappelé que des coûts supplémentaires dus à la fin des extensions vont arriver.

C'était donc une vision pour la mobilité générale et la création de cette agglomération urbaine. Politiquement, cela vaut le coup. Maintenant, j'ai bien compris où nous en sommes : il ne s'agit pas de financer des choses infinançables avec un coût exorbitant pour faire des extensions qui ne serviront à rien ni à personne. Je suis complètement d'accord avec cela, mais je voulais remettre le projet en perspective pour que l'on se demande si cela ne vaudrait pas le coup de le regarder globalement, maintenant qu'il est fait sur la ligne courte et qu'il est à ce point surdimensionné. Il l'est encore plus sur la ligne courte. Ne pourrait-on pas améliorer la situation en rouvrant le contrat et en essayant d'avoir des extensions mieux ficelées, moins chères et qui engagent un vrai projet d'agglomération ? J'essaie de trouver un futur à ce tram, parce que vous êtes là de façon stratégique et vous constatez que l'on en est là aujourd'hui. Pour moi, c'est un peu court. C'était mon deuxième volet : la conception réelle du projet d'agglomération et ce que l'on peut faire pour améliorer la situation.

Mon dernier point, je vous l'ai annoncé, c'est le futur et la facture. Le coût global que vous avez estimé aujourd'hui est de 1,3 milliard. Il y a eu des montées de coûts. On sait tous qu'il y a eu plein de choses : le covid, la guerre en Ukraine… Les coûts de construction ont augmenté partout, pas uniquement pour le tram. Toutefois, cela ne remet pas en question le fait qu'il faille en être alerté aujourd'hui. Je vous remercie de l'avoir précisé. Ce n'est pas rien, Monsieur le Ministre, de faire face à cette future dépense. Ce qui m'inquiète aujourd'hui, c'est de ne pas savoir si l'on va pouvoir la soutenir jusqu'à la fin. Quand vous dites que la soutenabilité financière du consortium interroge, maintenant que l'on en est là, il faut que le tram roule, a minima. On pourrait alors se dire que l'on peut engager d'autres pistes futures, et cetera. Mais s'il arrête de rouler, alors là, c'est la totale ! Cela n'inquiète peut-être pas mes collègues qui ne sont pas liégeois, mais c'est un problème wallon dans sa globalité.

Comment nous, parlementaires, pouvons-nous, par des mesures budgétaires, faire en sorte que le partenaire que vous identifiez à risque – le consortium Tram'Ardent – soit le plus solvable possible à terme ? Toutes les pistes de solution sont plus que bienvenues.

Je vous remercie d'avance pour vos éléments de réponse ainsi que d'être venus avec un rapport aussi circonstancié et stratégique.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Je remercie M. Guide pour son exposé et la Cour pour son rapport. Celui-ci nous replonge dans le chaos d'un chantier qui a marqué notre région liégeoise et qui marque encore ma commune, puisque j'habite à Herstal, où les travaux ont pris plusieurs tournures et ne sont pas terminés. Ce chantier a marqué toute notre région, ses commerces et ses habitants. Aujourd'hui, oui, le tram roule, il est beau, il fonctionne et il y a une réelle fréquentation.

Maintenant, il est clair que le rapport questionne sur la méthode, sur les financements, sur l'ensemble du projet. On se demande si, finalement, au moment de la décision, on n'a pas manqué de stratégie globale de mobilité et si l'on n'a pas été vers du court terme sur un projet qui, de toute façon, s'étale sur le long terme.

Sur la question du choix du partenariat public-privé, je vais le dire clairement, je ne suis pas du tout un fervent défenseur de ce modèle de financement. Mais là, vous expliquez dans votre rapport que le partenariat public-privé a été choisi sans démontrer qu'il était la meilleure solution.

Avec ce PPP, on a vécu pas mal d'épisodes dramatiques et des épisodes assez particuliers. On a eu, à un moment donné, des annonces brutales ou des menaces d'arrêt du chantier. On a également eu un consortium qui se retournait vers la Région wallonne pour sans cesse augmenter ses prix. On a vu certaines formes de chantage au moment de connecter les systèmes ou, en tout cas, au moment de démarrer le marché public classique pour les extensions, avec un triplement du prix. Je n'appelle pas cela autrement qu'un chantage, quand on sait que c'est lié à des financements européens et qu'il y a une date limite pour les obtenir.

En tout cas, ce rapport démontre à quel point le partenariat public-privé a été néfaste, du moins dans son application, puisque l'on a retiré des pénalités lorsqu'il y a eu des négociations et des avenants et puisque, finalement, tout ne s'est pas passé comme prévu.

A-t-on une idée du montant des dépassements que l'on peut attribuer au PPP ? Quand pourra-t-on chiffrer le total des coûts ? On est à 1,3 milliard d'euros pour le moment. Y a-t-il une date à laquelle on pourra ramasser toutes les billes et connaître la facture ? Même question pour les extensions : quand pourra-t-on chiffrer le coût total de leur abandon ?

Monsieur le Ministre, l'OTW va-t-il transmettre à la Cour les documents qu'il a refusé de transmettre à l'époque ? À la Cour, quelles conséquences ce refus a-t-il eu sur l'analyse précédant votre rapport ? Dans le rapport, vous mentionnez aussi des difficultés au sein de l'OTW. Selon vous, quelles fonctions faudrait-il renforcer au sein de cet opérateur ?

Pouvez-vous nous fournir une évaluation de ce qu'aurait coûté un marché public classique pour l'ensemble du projet de la ligne courte et, si possible, avec les extensions jusque Basse-Campagne ? Je ne suis pas de ceux qui pensent que c'est une bonne idée de travailler par petits tronçons, avec plusieurs modèles différents imposant de repenser la manière dont on va avancer, cinq kilomètres par cinq kilomètres. Je pense qu'il aurait fallu un projet plus global qui va jusqu'à Basse-Campagne, avec un parking de délestage à cet endroit. On se retrouve aujourd'hui avec un arrêt à Coronmeuse sans parking de délestage ; quand bien même l'extension aurait été jusqu'à la place Licourt, il n'y aurait pas eu de place pour un parking de délestage. J'étais plutôt pour une vue plus globale sur Basse-Campagne, avec la possibilité de desservir toute la Basse-Meuse et d'aller jusque Seraing – avoir une vision d'ensemble et ne pas travailler au coup par coup.

Beaucoup d'augmentations ont été imputées au covid, aux inondations, à l'augmentation du coût des matériaux et aux impétrants. Les impétrants, je sais que c'est compliqué en ville, parce que j'en ai fait l'expérience. Avons-nous une vue quant à l'impact réel de chacun de ces événements ? Sait-on chiffrer l'augmentation des coûts liée au covid ou aux inondations ? S'agit-il uniquement d'une question de retard ?

Plus globalement, n'aurait-on pas gagné à avoir une vision d'ensemble plutôt que de travailler avec un tronçon, comme cela a été dit ? D'abord, on décide d'une ligne longue, puis on se retrouve avec une ligne courte. Ensuite, on réfléchit, on fait des extensions, et l'on aboutit à des modes de financement différents. J'ai l'impression que poser la question, c'est un peu y répondre, mais n'aurait-on pas gagné, du point de vue économique et au niveau de l'efficacité, à suivre une stratégie d'ensemble ?

Je rejoins aussi ma collègue sur la transversale. Il est vrai que le tram roule aujourd'hui, mais tout le réseau des bus n'est pas réglé. On a perdu des lignes. Tout le redéploiement des bus pose encore des problèmes. Je pense qu'il y a également un manque de stratégie à ce niveau.

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

Mme Christie Morreale (PS). – Je remercie la Cour des comptes pour les informations et les rétroactes. Si l'on replace les choses dans leur contexte, la Wallonie n'avait pas de tram sur son territoire. Elle disposait de quelques kilomètres d'un métro léger sur Charleroi. Si l'on compare d'une Région à une autre, la Flandre dispose de plus de 180 kilomètres de réseau tram ; Bruxelles dispose également d'énormément de kilomètres et, à Liège, il fallait avancer dans la mobilité. On peut revenir sur le fait qu'il y a quelques années – quand personne ici n'était né –, il y avait des trams, puis on a tout fait pour la voiture.

Toujours est-il que, pour faire évoluer une région, il faut aussi travailler sur des réseaux de mobilité beaucoup plus structurants. À l'évidence, le tram est un réseau structurant, d'autant plus qu'il ne fait pas que transporter des voyageurs : il transforme les villes. Les élus ici présents qui connaissent la reconfiguration de l'espace savent que cela a généré plusieurs plus-values. Ce n'est pas que la mobilité ; c'est l'entièreté de l'espace qui a été réhabilité et repensé, notamment pour

les usagers cyclistes – même insuffisamment –, et cetera.

On en est à des montants qui, sauf erreur de ma part, correspondent aujourd'hui à ce que coûterait l'ascenseur de Strépy-Thieu en 2025 ou 2026, ou à ce que coûterait la rénovation de la gare d'Anvers en 2025 ou 2026. C'est juste pour donner un ordre de grandeur, pour que l'on sache de quoi et de quels montants on parle. Ces montants s'étendent sur une cinquantaine d'années. Voilà pour le premier élément de contexte.

Le deuxième élément, c'est l'historique. Dans ce petit jeu, jouer à la politique politicienne comme l'ont fait certains – particulièrement un avant moi – dans les expressions, cela n'honore pas le débat public et politique. Sinon, cela nous force à réexpliquer ce que Mme Cremasco a dit, c'est-à-dire que, en 2008, c'est M. Antoine qui a lancé une ligne longue incluant les extensions qui ont été décriées par un député de la même formation politique.

Tout cela ne permet pas d'avoir un débat serein. Simplement, reprenons l'historique pour que, à travers les informations que la Cour des comptes a évoquées, l'on puisse, à l'avenir, envisager comment des travaux publics d'ampleur peuvent être financés et finançables, en évitant les éléments négatifs que vous avez relevés, certains étant, à mon avis, possiblement remplaçables ou modifiables, d'autres peut-être un peu moins. Je pense notamment à la période covid où, à mon avis, il aurait été compliqué d'imaginer une crise sanitaire qui aurait bloqué ; c'était probablement compliqué de se mettre autour d'une table pour considérer ce qui était excusable et ce qui ne l'était pas en matière de travaux et de retards imputables au chantier.

La première chose est de rappeler que, quand, en 2008, la ligne longue du tram a été lancée, ils ont décidé de passer par un partenariat public-privé. Pourquoi ce partenariat ? Parce qu'Eurostat disait que l'on n'allait pas avoir les reins suffisamment solides au niveau régional pour le faire. Il fallait donc passer par ce partenariat public-privé. Cela avait des avantages – le fait que ce soit finançable –, mais aussi des inconvénients, c'est-à-dire que nous allions être pieds et poings liés, d'une certaine manière, à des privés, et que cela allait coûter plus cher, parce que ceux qui financent ont besoin d'un retour sur investissement.

Qu'aurait-on pu faire ou que pourrait-on faire à l'avenir pour éviter ce type de structure ? Quand on a fait de grands ouvrages d'art – je pense notamment à la liaison E40-E25 –, on avait utilisé un véhicule juridique qui était la SOFICO, même si ce n'était pas son rôle de faire ce type d'opération. Néanmoins, le Gouvernement a évolué, notamment dans le cadre des discussions budgétaires qui ont eu lieu, où le *scope* de la SOFICO s'est élargi au-delà du réseau structurant. Peut-on confier ce type de confection à ce type de véhicule ? N'est-ce pas une meilleure manière d'avancer ? Est-ce plus solide de la sorte ? Éviterait-on les écueils qui ont été notés dans votre rapport ?

Le deuxième élément que je voulais évoquer, c'étaient les dépassements. J'avais prévu quelques questions, mais mes collègues précédents en ont parlé. Dans les incertitudes, que reste-t-il encore potentiellement à débourser de la part de la Région après la décision du Gouvernement wallon de couper les extensions et d'abandonner le projet ? Quel est le coût total de cette décision ?

Le dernier élément revient un peu à ce que Mme Cremasco a évoqué tout à l'heure : dans le cas de figure où, vu le succès incroyable – 19 millions de passagers fréquentent le tram, ce sont des augmentations importantes, on voit bien qu'il y a une forme d'adhésion aussi à l'échelle de la Région wallonne –, c'est probablement intéressant de voir comment créer d'autres dispositifs de tram comme celui-là et de sortir éventuellement d'une ville pour avoir quelque chose qui soit d'autant plus structurant en reliant les extrémités de la dorsale wallonne ou, du moins, dans la première courroie, de Liège vers Seraing et Herstal, voire éventuellement la transversale ? Selon vous, quelles pistes pourraient être des alternatives ?

À l'occasion de l'inauguration du tram – je ne sais pas si des membres de la Cour des comptes étaient présents à cette inauguration –, le représentant de l'OTW, de Tram'Ardent et d'autres ont dit que le tram a sept vies et que l'on a revu les choses au fur et à mesure. Ma question est celle-ci : quelle est sa huitième vie pour son extension ? Avez-vous des pistes qui nous permettraient de ne pas reproduire les mêmes erreurs que celles que vous avez constatées ?

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

M. Dominique Guide, Conseiller à la Cour des comptes. – On va essayer de répondre à toutes les questions. Si l'on en oublie l'une ou l'autre, ce sera vraiment involontaire. Cela peut arriver dans la prise de notes que l'on en ait oublié une ; il faudra simplement la reposer. Ce n'est pas pour ne pas y répondre, c'est que l'on peut en louper une. Je propose que chacun réponde pour les parties qu'il maîtrise le mieux dans l'audit.

Une question qui est revenue souvent, au départ, c'était le problème de la médiation et du non-accès aux documents. La question est revenue quatre ou cinq fois. Je vais reprendre le texte du rapport. Je pense que c'est encore le plus simple. Ce qui se passe, c'est que des problèmes d'exception ont été soulevés par Tram'Ardent. L'OTW et Tram'Ardent ont alors décidé de rentrer dans un processus de médiation en s'appuyant sur le Code judiciaire, notamment les articles 1723/1 et 1732, qui prévoient qu'une médiation est possible, que les documents sont confidentiels et qu'ils ne peuvent pas être utilisés ultérieurement dans le cadre d'une procédure judiciaire ou administrative.

S'appuyant là-dessus, l'OTW a refusé de nous transmettre les documents de médiation. L'analyse de la Cour est que ce n'est ni une procédure judiciaire, ni une procédure de contentieux administratif. La Cour fait autre chose : elle audite, dans le cadre du pouvoir législatif, les missions et les différentes choses que fait le pouvoir exécutif. C'est le principe et, pour cela, elle dispose d'une législation tout à fait complète qui prévoit que la Cour a accès à tous les documents. Ce principe se base sur l'article 5 de la loi organique de 1846 et est peu ou prou rappelé dans la loi du 16 mai 2003 qui dicte les dispositions générales et dans le décret wallon. Donc, l'arme juridique est là. On a demandé les documents, mais on ne les a pas reçus. Je ne saurais pas vous parler de ce qui a été discuté derrière. Je ne saurais pas vous dire ce qui a été supprimé et retiré. Le contrôle n'est pas possible.

Pour toutes les questions qui ont été posées à ce propos, la réponse de la Cour est donc : « On ne sait pas ». Cet aspect, avec l'argumentation juridique, a fait l'objet d'une double phase contradictoire. Les différentes personnes qui doivent être au courant sont au courant. Le fait est que je dois vous répondre que je ne sais pas.

Est-ce un obstacle exceptionnel ? Devoir répondre « je ne sais pas » quand on est censé avoir accès aux documents, c'est un obstacle. Exceptionnel, j'espère qu'il l'est, dans le sens où l'on pourra continuer à informer le Parlement sur la base de l'ensemble des documents.

La question des conséquences sur les conclusions de l'audit a été posée aussi. Vous venez d'entendre les conséquences. Je ne vais pas encore une fois répéter la phrase.

On a parlé des surcoûts et de la différence entre les surcoûts liés au PPP et ceux liés aux autres marchés, à l'extension, au raccourcissement… La Cour a présenté dans son rapport l'ensemble des chiffres dont elle dispose. On a les études de 2008 et de 2012. On a la signature du PPP en 2019. On a les éléments, l'avenant qui est arrivé. Vous faire un chiffrage global, je n'en dispose pas. Je ne vois pas comment on le ferait, d'autant plus que – c'est une recommandation de la Cour qui permet de répondre à plusieurs des questions – il n'y a pas eu d'états des lieux réguliers et comparables. On a parfois mis la TVA, parfois pas, parfois mis certains chiffres, parfois pas, certains types de dépenses et d'autres pas.

De manière générale, on a des recommandations pour les projets d'infrastructures pour nourrir la réflexion à l'avenir. La Cour n'a pas la solution, on ne donne jamais d'avis d'opportunité. Nous ne sommes pas là pour cela. On recommande de faire une comparaison scrupuleuse détaillée pour préparer les choix politiques. Par exemple, pour ce projet, il conviendrait d'arriver en disant : « Cela coûte cela de cette façon, ceci coûte ceci de cette façon ».

Pour un PPP, c'est extrêmement difficile à chiffrer, d'autant plus qu'il faut essayer d'imaginer comment le marché va juger l'opération risquée ou pas. Il y a des taux d'actualisation qui sont différents. C'est très difficile de revenir en arrière. Quand on fait les calculs, en 2011, le taux OLO à 20 ans était de 4,55 %. À cette époque, pour le PPP, on peut imaginer que s'il est à 4,75 % d'actualisation, c'est quelque chose de logique. Cela veut dire que l'on a une prime de risque de 0,2. En 2018, le taux OLO est à 1,30 %. Cette année, il est à 4,92 %. En gardant le même risque, on a déjà trois taux extrêmement différents, ce qui fait des montants extrêmement différents. Ce n'est pas possible pour la Cour – qui n'est pas un bureau d'études – de répondre aux questions de ce type.

Le calendrier et le retard de huit ans, est-ce exceptionnel ou spécial dans ce type de projet ? On a évoqué l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg. C'est compliqué à dire. Les projets de mobilité, de manière générale, pour ceux que j'ai un peu suivis et pour d'autres encore, que ce soit à Amsterdam, à Paris ou à Londres – qui est pourtant une ville qui a des projets de mobilité et d'infrastructure fort importants –, que ce soit à Bruxelles ou ce projet-ci, ce sont toujours des projets extrêmement compliqués.

Un retard de huit ans est-il exceptionnel ? Il y a deux grosses explications : les circonstances exceptionnelles évoquées en 2023 par Tram'Ardent et le temps que cela a pris pour établir un dossier qui satisfasse Eurostat pour le déconsolider, comme le terme a été employé ici, c'est-à-dire étendre l'effet budgétaire sur la durée complète du projet. Cela s'explique.

Aurait-on pu faire quelque chose de parfait au départ ? Très franchement, je ne sais pas si la perfection existe. Aurait-on pu faire moins ? Oui. Aurait-on pu faire plus ? Oui aussi. Le fait est que l'on est à huit ans et que l'on a deux explications.

Une des deux est qu'il n'y avait aucun PPP à l'époque en Belgique. Pour le tram de Liège, il a fallu essuyer les plâtres. Il existait déjà un guide de bonnes pratiques, mais il n'était pas complet. Le fait d'avoir réalisé le tram de Liège a aussi permis d'étoffer ce guide de bonnes pratiques. Cela explique ; je ne peux pas dire beaucoup plus que cela.

L'AOT n'existait pas au départ. Faut-il l'associer dès la conception ? C'est une recommandation de la Cour, puisqu'elle a une connaissance particulière d'un pan des arcanes administratifs et budgétaires, et du fonctionnement d'un réseau de transport. Un réseau de transport, ce n'est pas si simple que cela. Il y a une série de paramètres à prendre en compte. Ici, on dispose de connaissances au sein de l'administration. L'utilisation d'un véhicule ou d'un autre, c'est un avis d'opportunité

auquel je ne saurais pas répondre. Toutefois, concernant la question de savoir s'il faut associer l'AOT dès le départ, oui, nous le recommandons. Nous recommandons d'associer les gens qui sont spécialisés.

Y a-t-il moyen de faire un examen de la défaillance entre l'OTW et le Gouvernement ? C'est quelque chose d'extrêmement compliqué. Ce que la Cour a pu relever dans son audit, c'est que les informations ont mal circulé entre le terrain, l'OTW et le Gouvernement. Qui a mal fait circuler les choses ? C'est impossible pour moi de le dire. Je pense que l'équipe d'audit ne saurait pas le faire davantage. C'est quelque chose de compliqué. Si l'on voit quelles sont les responsabilités, il y a un schéma à la page 70 dans le dossier qui en dit quelques mots.

Comment était la vision du projet ? C'est en trois parties. Il y a une partie bleue, une partie violette, et une partie verte dans le schéma. Qui décide et arbitre ? C'est le Gouvernement, au plus haut niveau, le ministre, quand il a la possibilité de le faire seul, ou encore l'AOT et le conseil d'administration de l'OTW. Ils gèrent les décisions et l'arbitrage. Pour tout ce qui est du pilotage – on est à mi-hauteur au niveau de la granularité –, il y a les trois projets dont je vous ai parlé, menés à bien par l'OTW, à savoir la construction, la réorganisation de l'unité territoriale Liège-Verviers et toute la communication autour du projet.

Enfin, pour tout ce qui concerne la mise en œuvre, le suivi et la mobilisation des énergies pour arriver concrètement sur le terrain, on a un chef de projet externe, l'adjoint du chef de projet, l'équipe de l'OTW elle-même et les consultants externes. C'est la manière dont le système a été pensé et, a priori, je trouve que c'est un schéma assez complet, puisque l'on a les décisions, l'arbitrage, le pilotage et la mise en œuvre. Toutefois, ce qu'a relevé la Cour, en particulier dans les recommandations, ce n'est pas qu'il n'y avait pas de structure de pilotage, c'est que l'information avait mal circulé.

Vous nous avez aussi posé des questions sur le nombre de voyageurs. On parle de 12 ou 19 millions de voyageurs en un an. J'avoue que je ne sais plus, je n'ai pas retenu, mais on est hors *scope*. Lorsque la Cour des comptes a décidé de mener un audit sur le projet, le titre précis était « Le tram de Liège : l'exécution par partenariat public-privé d'une mission déléguée de la Région wallonne à l'Opérateur de transport de Wallonie ». Il y a une mission déléguée, et c'est l'audit que nous avons réalisé. Le *scope* n'est pas plus large. Il faut limiter les audits, sinon cela prend cinq ans et l'on arrive beaucoup trop tard. On a commencé l'étude en 2024. On vous présente ici les résultats en 2026. Il y a presque 85 pages d'audit. Cela fait déjà beaucoup de choses et l'on ne peut pas s'intéresser à tout. C'est frustrant pour tout le monde, mais c'est une bonne pratique. Si l'on ne fait pas ainsi, on ne saura jamais vous informer d'une chose ou d'une autre.

Faire une évaluation *ex post* sur la fréquentation, c'est un peu le même genre de question. Nous ne sommes pas un bureau d'étude. Recommandons-nous de le faire ? Pourquoi pas, si des objectifs sont fixés ? C'est toujours une bonne chose. C'est une mesure de contrôle interne importante permettant de dire « c'était l'objectif, c'est ce à quoi on est arrivé, on peut éventuellement se féliciter d'y être arrivé ». On peut aussi dire que l'on n'y est pas arrivé, mais qu'il y a de bonnes raisons, ou bien que l'on n'y est pas arrivé, mais qu'il y a une ou deux mauvaises raisons et que l'on peut retravailler dessus. Dans cette optique de gestion de la fonction publique et de l'État de manière générale, oui, ce n'est jamais mauvais. Recommandons-nous de le faire en particulier pour ce dossier ? C'est une question d'opportunité, parce que, comme toujours, les moyens sont limités. Est-ce *nice to have* ? Est-ce nécessaire de l'avoir ? Ce sont des arbitrages politiques qui ne nous appartiennent pas.

Différentes questions ont été posées sur la capacité de l'OTW à faire respecter ses intérêts, ceux du privé et les intérêts de l'État. Je ne sais pas si l'OTW dispose de toutes les compétences nécessaires. Une chose est sûre, c'est que différents marchés d'assistance ont été passés et qu'il a été estimé que l'on ne sait pas le faire en interne ou, en tout cas, pas complètement. A-t-on évalué que la capacité de l'OTW était suffisante ? Je ne pense pas. Je me tourne vers l'équipe pour voir si l'on est allé en détail là-dessus. Non ? Je ne peux pas vous répondre plus que cela.

Sur la chaîne de décision et de responsabilité pour le PPP, la responsabilité de l'OTW et du Gouvernement, je vous ai commenté le schéma à la page 70. Cela répond à la question.

Y a-t-il des risques signalés qui sont restés sans réponse ? C'est très compliqué à dire de cette manière. Je n'ai pas un document à vous montrer en vous disant que tel jour à telle heure, M. ou Mme X a écrit à M. ou Mme Y pour lui dire qu'il y a cela qui ne va pas et que M. ou Mme Y a écrit à M. et Mme Z pour le dire. Je n'ai pas de documents sensationnalistes, si je peux me permettre de les baptiser ainsi. Dans nos recommandations, ce n'est pas créer les structures de gouvernance qui a posé un problème important, c'est le fait que la Cour conclut que les informations n'ont pas assez circulé. C'est cela qu'il faut voir : comment peut-on développer des mesures de contrôle interne ? Ce n'est pas vivre sur l'épaule de quelqu'un d'autre ; c'est l'ensemble des mesures que vont mettre en place le management stratégique et opérationnel, les équipes et les collaborateurs pour que l'on puisse avoir une assurance raisonnable que les objectifs qui ont été fixés soient atteints. Les objectifs sont les objectifs financiers et opérationnels. Il faut faire circuler l'information pour que l'on puisse être sûrs ou avoir une assurance raisonnable que l'on atteint les objectifs. C'est l'idée principale, mais un document précis sur quelque chose de signalé qui est resté sans réponse, je n'en ai pas.

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

Mme Joëlle Massart, Première Auditrice à la Cour des comptes. – C'est vrai que la problématique du transfert d'information est assez critique. On peut citer l'exemple de Stibbe, le conseiller juridique de l'OTW, au moment où la situation est devenue critique, quand les prix ont commencé à exploser.

Je vais vous montrer une information qui a été remise le 10 octobre par Stibbe à l'OTW : « L'étendue du travail déjà réalisé, le niveau d'avancement du projet ainsi que l'importance des pertes financières et du coût politique qui seraient à assumer en cas de renonciation au projet des extensions, notamment l'indemnisation des opérateurs économiques dont le contrat déjà conclu devrait être résilié, ne suffisent pas à justifier ipso facto la poursuite du projet de manière inconditionnelle et quoi qu'il en coûte. La poursuite du projet actuel est en effet susceptible, compte tenu des contraintes et des risques identifiés, de déboucher sur des inconvénients potentiellement plus dommageables encore pour la Région wallonne, avec en particulier une aggravation de l'endettement régional consolidé à hauteur des investissements nécessaires aux extensions, voire de l'ensemble des investissements nécessaires au réseau de tram dans le scénario le moins favorable ».

Le conseiller juridique recommandait à l'OTW : « Une évaluation devrait être réalisée à très brève échéance afin d'arrêter une décision claire. Dans l'intervalle, il n'apparaît pas nécessairement opportun pour l'OTW de prendre sans réflexion de nouveaux engagements contractuels qui l'exposeraient à de très importantes indemnités de résiliation en cas de renonciation du projet ».

C'est un exemple d'une alerte manifeste du consultant à l'appui de l'OTW. Malheureusement, dans la note au Gouvernement du 25 octobre, ce n'est pas relayé au Gouvernement. Je suppose que, si le Gouvernement avait eu cette information, il aurait réagi.

C'est là où nous voulions insister sur cette carence d'information. Pourquoi ? Qui l'a fait ? Quelle est la responsabilité ? Cela devient un peu plus limite, mais il y a différents endroits…

M. le Président. – Madame Massart, je me permets de relayer une question de l'ensemble des commissaires. Vous avez parlé du mois d'octobre, mais de quelle année ?

Mme Joëlle Massart, Première Auditrice à la Cour des comptes. – Octobre 2023. À ce moment-là, on subit une hausse des prix, cela dérape. De vraies alertes sont lancées. Le relais de l'information, quelques jours plus tard au Gouvernement, n'a pas été fait. C'est là où l'importance de cette information est fondamentale.

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

M. Dominique Guide, Conseiller à la Cour des comptes. – Je vous remercie, Madame Massart. Je précise que c'est Stibbe et que c'est un consultant.

Quant aux talents en interne, on en a déjà parlé, de même que sur la médiation. Juste un détail, certains pourraient considérer que, comme les informations sont confidentielles – même si elles ne le sont pas ici au sens du Code judiciaire, puisqu'il faut s'en ouvrir à la Cour –, on ne les fournit pas. La Cour a l'habitude de gérer les informations confidentielles et elle n'en publie pas.

On nous dit différentes choses, des sujets délicats, très délicats, estampillés secrets ou très secrets. La Cour mène les audits. Elle donne les conclusions et les recommandations, et les informations confidentielles ne sont pas publiées. Même de ce côté, il n'y a pas de raison extralégale qui permettrait de dire : je ne le ferais pas. Il n'y en a pas en marge de la lettre de la loi.

Sur les extensions, il y a eu beaucoup de questions. Les éléments sont pour beaucoup dans le dossier. Y avait-il une base pour les supprimer début 2024 ? Oui, sans doute y avait-il des éléments dès le début 2024, dont Mme Massart vous a fait part. Étaient-ils tous au bon endroit ? Probablement pas. On a relevé beaucoup d'indices montrant que toutes les informations n'étaient pas au bon endroit.

Y avait-il des éléments ? Oui, il y en avait. Y en avait-il suffisamment au bon endroit pour nourrir la décision ? Je parle bien de nourrir la décision, je n'ai pas dit de prendre une bonne ou une mauvaise décision. Pas systématiquement. A-t-on connaissance de réserves formulées ? Vous en avez eu une.

Il y a eu des questions sur la deuxième redevance. Quelles ont été les mesures prises après la deuxième redevance pour remédier aux différents problèmes ? On ne sait pas, l'audit s'est arrêté. On a terminé l'audit début 2025, sauf pour l'examen des deux premières redevances. On a attendu que les documents officiels soient établis. On n'est pas allé plus loin. À un moment, il faut s'arrêter et écrire le rapport ; on s'est arrêté à ce moment.

Différentes questions étaient adressées au Gouvernement, notamment sur la volonté de créer un cadre PPP. Je ne peux pas y répondre.

J'en viens maintenant aux questions de Mme Cremasco, sauf si j'en ai oublié quelques-unes, mais je ne le pense pas.

Voulez-vous compléter avant de passer aux questions de Mme Cremasco ?

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

Mme Valérie Regnier, Première Auditrice à la Cour des comptes. – Il y a eu une question concernant les pénalités qui ont été annulées par l'avenant. Comme

cela a déjà été dit, on n'a pas d'information, puisque l'avenant même ne mentionne pas le montant concerné et le nombre de pénalités.

La question portait aussi sur les pénalités postérieures à l'avenant. Comme signalé dans le rapport, on a 340 points de pénalités. Un point de pénalité, c'est 1 000 euros qui ont été supprimés, sans qu'il y ait de justification. L'application stricte du contrat imposait de les appliquer. Sauf si l'on invoque des circonstances exceptionnelles qui pourraient justifier leur annulation – ce qui n'a pas été fait –, cette pénalité devait s'appliquer et elle concernait essentiellement la sécurisation du chantier. Cela rejoint un peu la question des risques juridiques et budgétaires identifiés par le consultant juridique. En réalité, c'est dès la décision de phaser que ces risques auraient dû être appréhendés. Si des questions sont arrivées plus tard, c'est lié aussi à ce sujet.

Pourrait-on envisager une extension via le contrat de PPP ? Non. Juridiquement, on se trouve dans une modification substantielle du contrat qui est interdite par la réglementation des marchés publics. C'était la position du consultant juridique. C'est ce qui fait que certaines modifications du contrat ont quand même été réalisées – d'autres ont été abandonnées –, mais leur coût n'est toujours pas chiffré. Un interfaçage était nécessaire. Le tram n'allait pas s'arrêter sur les investissements faits par un autre soumissionnaire, puis redémarrer sur les équipements de Tram'Ardent. Il y avait une interface nécessaire, laquelle a très bien été réalisée par l'OTW et ses consultants. Ils ont déterminé ce qui pouvait relever du contrat de PPP et ce qui devait être fait par des adjudicataires différents dans le cadre d'une mise en concurrence.

Il y avait des risques budgétaires avec Tram'Ardent dans une situation de monopole pour donner des prix, des modifications nécessaires au contrat, de là un risque de surcoût assez inévitable. Il y avait aussi un risque juridique, puisque Tram'Ardent devait garantir la maintenance de tous les équipements, y compris les équipements qu'il n'avait pas lui-même construits.

Dans ces cas, il a conditionné ces modifications à l'établissement d'un deuxième avenant au contrat pour diminuer ses responsabilités. L'avenant n'a finalement jamais été signé, vu l'arrêt des extensions. Ces risques n'ont pas été appréhendés lors de la décision de phaser le contrat qui arrive en 2013. Ils n'ont été appréhendés qu'à partir de 2021 et 2023.

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

M. Dominique Guide, Conseiller à la Cour des comptes. – On évoque un peu le PUM 2019 dans le rapport. Il a été approuvé par le Gouvernement en 2019. Il rappelle le phasage de la réalisation du tram, tout en précisant que « des mesures devront être prises pour améliorer la progression des bus sur les futures extensions du tram, sans confirmation de l'atteinte du seuil de pertinence de celui-ci ». C'est ce qui est écrit dans le rapport de la Cour. On n'est pas allé plus loin. Ce n'était pas un audit sur la manière dont on va développer le réseau de transports en commun liégeois. Je mesure bien ce que cela pourrait être. Cependant, on a fait une mission déléguée, et voilà déjà ce que cela donne, vous l'imaginez bien. On a tenu compte du PUM pour établir le rapport. On y consacre trois ou quatre lignes à la page 23.

Sur la médiation, vous avez posé la question, mais on vous a déjà amplement répondu, je pense. Pour le PPP, sur le financement lui-même, je n'ai pas dit que c'était le montage financier le plus approprié, le moins approprié ou quelque chose comme cela. Je n'ai pas dit cela. J'ai présenté les faits, les coûts, mais je n'ai pas du tout parlé d'opportunité. Dire que c'est un montage approprié ou pas approprié relève de l'opportunité, mais je n'ai pas dit cela. Ce que l'on a fait, c'est aligner des faits, et guère plus que cela – et certainement pas se prononcer sur l'opportunité et sur le fait que ce soit approprié ou pas.

Qu'est-ce que choisir un financement via un PPP ? Je vous ai parlé des taux d'actualisation qui, sans jouer au yoyo, peuvent être extrêmement différents, puisqu'il y a, d'une part, la dimension OLO et, d'autre part, la dimension risque. Que faut-il donc faire, quelles sont nos recommandations ? Il faut faire, comme je l'ai déjà dit, le plus scrupuleusement possible, un état des lieux de ce qui est possible, des marchés, des façons de procéder et, ensuite, regarder ce qui est comparable, le faire avant la décision et continuer à le faire après la décision. Ce sont les mesures de contrôle interne. Ensuite, la décision est politique. C'est une question d'opportunité.

La Cour ne sait pas répondre à ces questions. Selon nous, une bonne pratique, c'est de regarder en long, en large, en travers, en diagonale et par le détail combien cela va coûter. C'est toujours la même chose : un PPP, un marché public – tout ce que vous voulez –, représente un budget. Un budget, c'est une estimation, ce n'est pas un pari sur l'avenir, parce qu'on le fait résonner. C'est une estimation ; cela évolue à la baisse ou, plus souvent, à la hausse. C'est ainsi que cela fonctionne – il faut l'accepter, cela fait partie de la gestion des projets. Ce que la Cour recommande, c'est de bien se préparer en faisant des états des lieux et des cadastres qui sont comparables, et de continuer à le faire pendant l'évolution du projet pour, éventuellement, s'offrir une porte de sortie et dire que l'on arrête ce mode de financement et que l'on passe à un autre type de marché. Il faut laisser les portes ouvertes. Il faut, en tout cas, se donner les moyens d'avoir les portes ouvertes. Pour la Cour, cela passe par l'établissement d'états des lieux réguliers.

Vous évoquez une question sur la réouverture du contrat. Je ne connais pas le contrat, mais de manière

générale, en droit administratif, pour moi, c'est non. Le contrat, c'est pour construire une ligne courte. D'ailleurs, on a fait d'autres contrats pour les extensions. La ligne courte est construite. Il reste la partie « maintenance » de celle-ci, « maintenance des trams », et c'est terminé. Le reste, c'est un autre projet, un autre marché. Je ne vois pas comment vous pourriez rouvrir ce contrat. Juridiquement, pour moi, ce n'est pas faisable.

Pourra-t-on soutenir la dépense jusqu'à la fin ? On parle pour la Région wallonne et l'OTW. C'est une question budgétaire et, de nouveau, c'est une opportunité chaque année. Met-on, dans le budget, les montants nécessaires à payer le PPP ou pas ? Cela se décide chaque année. Il y a un contrat, il y a toutes sortes de choses. C'est une décision qui est reprise chaque année, puisque le budget est annuel. On sait que, jusqu'en 2052, tel montant va être demandé tous les trimestres. Pour le reste, il faut construire les budgets en fonction de telle ou telle chose. Pour ce qui est du partenaire et donc de l'évocation qu'en fait la Cour, nous avons identifié un risque. Si les redevances sont souvent réduites, on espère que cela va pouvoir tenir. Pour le reste, nous ne sommes ni analystes financiers, ni avocats, ni un bureau d'études. Je suppose qu'ils ont fait leur travail correctement et qu'ils ont un plan financier qui leur permet de tenir, quels que soient les aléas, et que c'est compris dans le prix de la prime de risque que l'on paie avec le PPP. Pour le reste, je ne saurais pas vous en dire beaucoup plus, Madame.

Pourra-t-on chiffrer les coûts totaux des extensions ? On pourra certainement avoir une idée approchante, comme on vous l'a dit tout à l'heure. L'exercice a des limites, parce qu'il peut y avoir des recoupements. Il y a des dépenses qui ne sont pas clairement identifiées sur un projet ou un autre. On sait que cela ira dans l'ensemble du tram, mais pas précisément sur telle ou telle partie. Ce qu'il faut surtout faire, comme nous le recommandons dans le rapport, c'est d'abord établir un inventaire complet pour savoir ce que l'on a dépensé, ce que le projet a coûté.

Subsiste encore la question de régler les différents coûts qui seront liés à l'arrêt des extensions. À un moment donné, il va bien falloir donner un chiffre. À la clôture des travaux d'audit, on ne le connaissait toujours pas. À notre connaissance, il n'est toujours pas connu aujourd'hui. De toute façon, nous ne l'avons pas audité, puisqu'il vient bien après la période d'audit. Nous n'avons donc pas examiné cela. Il faut que quelqu'un – l'OTW est le mieux placé, mais cela peut être quelqu'un d'autre – établisse un rapport détaillé pour savoir quel poste a coûté combien et à quel moment. À mon sens, nous pourrons avoir une valeur approchante, mais cela demande un travail détaillé à faire par quelqu'un qui a accès aux informations.

Quant aux fonctions à renforcer à l'OTW, je vais vous faire la même réponse que j'ai déjà faite en revenant sur le contrôle interne. Il faut renforcer, si nécessaire, les fonctions qui permettent d'avoir un contrôle interne, c'est-à-dire que l'on identifie les risques et que l'on met en place les procédures pour les gérer. Il y a des risques que l'on peut courir, d'autres que l'on délègue, mais il y a aussi des risques pour lesquels il faut absolument apporter une solution avant d'avancer. Cela nécessite d'avoir des équipes capables de le faire. Toutefois, l'organisation de l'OTW est avant tout une question d'opportunité de l'administration. C'est à elle de s'organiser comme elle le souhaite pour atteindre les objectifs fixés par le ministre ou par le Gouvernement.

En ce qui concerne le calcul du marché public avec les extensions jusque Basse-Campagne, là encore, je dois vous faire la même réponse que j'ai déjà faite une ou deux fois. Nous ne sommes pas un bureau d'études, nous sommes incapables de faire une chose pareille. Je vous ai parlé des tableaux et des taux d'actualisation qui changent d'année en année ; ce sont vraiment des questions complexes. Est-ce mieux de faire un gros projet directement ? C'est une question d'opportunité. À nouveau, nous ne savons pas calculer ce genre de choses, nous n'avons pas les compétences pour cela et ce n'est pas notre mission légale.

Plusieurs d'entre vous se demandent comment faire à l'avenir. La Cour donne quelques pistes pour améliorer le contrôle interne, c'est-à-dire avoir plus de chances d'atteindre les objectifs. Je viens d'en évoquer une ; l'autre, dont j'ai déjà parlé aussi, c'est la comparaison scrupuleuse dans le temps et la préparation du travail de décision politique avec des données comparables et complètes.

Nous n'avons pas calculé un différentiel de coût selon que l'on garde les extensions ou non. De nouveau, nous ne sommes pas un bureau d'études, donc il n'est pas possible pour nous de faire des projections pour ce genre de choses.

J'ai aussi noté la huitième vie du tram. Je n'étais pas présent à l'inauguration et je n'ai donc pas entendu la phrase sur les sept vies du tram, mais il y a un contrat jusqu'en 2052. Le tram roulera ; pour le reste, de manière générale, quand on installe un transport par rail quelque part, c'est pour en faire une colonne vertébrale. Je ne dis pas que c'est la volonté ici, mais, par exemple, quand on a installé le métro à Bruxelles, le but était d'en faire une colonne vertébrale, c'est-à-dire un mode de transport rapide. Ensuite, on agit en fonction de cela. En l'occurrence, le tram est là ; pour le reste, vous êtes les décideurs, nous sommes juste là pour répondre à des questions.

Concernant l'idée de la SOFICO. Vous parlez de la liaison E40-E25. C'est une méthode. Il y en a d'autres. La seule chose que je peux vous dire – je suis désolé de me répéter, mais c'est vraiment cela –, c'est que la méthode choisie importe peu, que ce soit celle de la

SOFICO ou une autre. L'important, c'est de se donner la chance de mesurer les risques et les coûts avant de prendre la décision politique. Pour nous, c'est un nœud important, que ce soit pour un bus, un véhicule particulier ou autre chose. Le nœud est là et c'est clair dans les recommandations de la Cour.

Je ne sais pas si j'ai encore oublié l'une ou l'autre question, à votre estime.

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

Mme Valérie Regnier, Première Auditrice à la Cour des comptes. – Il a été demandé plusieurs fois si l'on savait chiffrer l'impact du covid ou des inondations. Non, puisque les survenances de ces circonstances exceptionnelles s'inscrivent dans le cadre de l'avenant. On sait que 21 circonstances exceptionnelles ont été invoquées, dont notamment des cas de force majeure. On en compte trois : la guerre en Ukraine, le covid et les inondations. Il y avait également toute une série de risques, que l'on appelait les « risques du donneur d'ordre ». Nous n'avons toutefois pas le détail à ce sujet. Nous connaissons l'arrivée, à savoir 79 millions d'euros d'indemnités, mais ce qui relève précisément du covid ou des inondations n'est pas connu.

Il a également été demandé ce qu'il restait finalement à débourser. En réalité, il reste encore pas mal de choses à chiffrer, et c'est la raison pour laquelle nous sommes incapables, aujourd'hui, d'établir un bilan complet du coût du tram, aussi bien pour la ligne courte que pour l'arrêt des extensions. Lorsque Tram'Ardent a travaillé sur les modifications du contrat et les ajouts des extensions, il a proposé un coût pour l'acquisition de rames de tram supplémentaires, la maintenance et les modifications des sous-systèmes – c'étaient des montants extrêmement importants. Même si l'on ne procède pas à ces modifications, le contrat prévoit que le coût de traitement des modifications va être payé par l'OTW. La condition que prévoit le contrat pour cela, c'est que l'OTW devait préalablement approuver le coût de traitement de ces modifications. Cela n'a pas été fait.

Il y a donc sans doute une discussion aujourd'hui, qui est peut-être réglée, mais qui ne l'était en tout cas pas lorsque nous avons arrêté nos travaux d'audit en février dernier. Tram'Ardent sera dédommagé pour le travail qu'il a effectué dans le cadre de ces modifications. En effet, si certaines ont été réalisées – comme l'augmentation du centre de remisage, dont les travaux étaient presque terminés et ont finalement été achevés –, toute une série d'autres ne l'ont pas été, mais seront indemnisées.

Il était question d'un deuxième avenant. Nous n'avons pas eu connaissance qu'il ait été conclu, mais nous avons cru entendre, lors de l'intervention de l'un d'entre vous, qu'il y avait un second avenant – si nous avons bien entendu, il daterait de juin 2026. Celui-ci règle-t-il l'indemnisation de Tram'Ardent, par exemple pour le recul du certificat de disponibilité qui n'a pas été accordé le 31 janvier, comme prévu par l'avenant, mais le 28 avril 2025 – soit 87 jours plus tard ? À notre connaissance, Tram'Ardent a perdu les montants afférents à cette période, puisque la date finale est restée avril 2052. Dans les discussions en cours, Tram'Ardent sollicitait de nouvelles circonstances exceptionnelles – au moins trois nouvelles, à notre connaissance – qui justifiaient pour lui d'être rémunéré, et de postposer la date finale afin de ne pas perdre ces 87 jours. Nous ne disposons pas d'informations complémentaires sur la suite de cela.

Des modifications n'avaient pas encore été totalement finalisées au niveau de l'établissement de leurs coûts, parce que des mesurages devaient encore être effectués par la Ville de Liège, commanditaire de ces modifications. En conséquence, les coûts n'avaient pas été établis non plus, alors qu'ils auraient dû l'être à la fin du contrat ; et que cette période avait été prolongée dans le certificat de disponibilité, sans être respectée non plus.

Comme cela a été signalé par M. Guide, il faut également compter l'indemnisation de Mov'Urba pour l'arrêt des deux chantiers d'extension. On parle de marchés de 57 millions d'euros et de 99 millions d'euros. Il est d'usage de parler de 10 % d'indemnisation, mais c'est un usage, et nous ne disposons pas non plus d'information sur l'évolution des discussions. Il y a aussi des marchés de consultance qui ont continué. Comme les non-conformités ne sont pas levées, aussi bien pour les travaux de configuration que les travaux hors configuration, certains marchés d'assistance – dont on a fixé le coût au 31 décembre 2025 – ont continué. C'est sûrement le cas du marché de Liegetram, un marché avec Alliance Engineering et un marché de conducteur de chantier. Nous ne disposons pas non plus des montants.

Concernant les travaux de réhabilitation de la voirie vers Herstal, le marché a été attribué à peu près au moment où l'on a clôturé nos travaux d'audit. On ne connaît pas son montant de liquidation actuel non plus.

Inversement, dans la colonne plutôt « moins », des pénalités n'ont toujours pas été appliquées. L'ont-elles été dans les redevances qui ont suivi celles que nous avons analysées ? Nous n'avons pas d'informations non plus. Nous avons examiné seulement deux redevances, parce que, même si la troisième période de paiement était écoulée à la fin de nos travaux, l'OTW n'avait pas encore approuvé le montant de la troisième facture de Tram'Ardent. Des réductions devaient encore être calculées et des pénalités devaient encore être appliquées également ; d'où ce risque de soutenabilité financière de Tram'Ardent.

M. Dominique Guide, Conseiller à la Cour des comptes. – Si l'on a oublié des questions, n'hésitez pas à nous les reposer.

M. le Président. – Je vous remercie, Mesdames et Monsieur.

Je vais refaire un tour, si vous avez encore des questions pour la Cour des comptes.

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – J'ai plutôt une réaction et une très courte question à la suite de ce qui a été dit. Je remercie la Cour, à la fois pour la présentation qu'elle a effectuée et cet exercice d'échange qu'elle a fait avec nous cet après-midi.

Je retiens plusieurs éléments : le calendrier, le pilotage, la question de l'association de l'AOT dès le départ et – pourquoi pas –, dans les perspectives à venir, une évaluation *ex post* des effets du tram sur la fréquentation, mais aussi sur le réseau de bus. Des étapes sont à poursuivre quant à l'évaluation de cette politique. Le rapport que vous nous avez présenté aujourd'hui en est une pièce importante.

Ma question qui demeure est une question de rebond par rapport à ce que vous avez dit en ce qui concerne le fait qu'une bonne partie des infos ont mal circulé entre le terrain et la mise à disposition d'informations au niveau du Gouvernement. C'est un élément que vous avez répété à plusieurs reprises. Dans ce cadre, Madame la Conseillère, vous avez indiqué qu'une note juridique avait été établie ; note qui fait un état manifeste d'une situation « qui se tramait » en ce qui concerne l'extension du tram. Cette note juridique datait d'octobre 2023. Savez-vous si cette note a, a minima, été transmise au CA de l'OTW ? À l'époque, dans vos investigations, dans le cadre de votre audit, a-t-elle été soumise au CA de l'OTW ? C'est une question intéressante.

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

Mme Diana Nikolic (MR). – Je remercie collégialement les représentants de la Cour des comptes pour leurs réponses. Certains de mes collègues ont déjà adressé des questions à M. le Ministre. Les réponses de la Cour des comptes m'amènent à me tourner vers vous aussi, Monsieur le Ministre. J'ai posé la question des responsabilités respectives de l'OTW, des organes de gestion, de l'administration, du ministre de tutelle et du Gouvernement dans le suivi de projet. J'ai bien entendu M. Guide répondre « page 70, les rouages que l'on voit ». Il y a alors le rouage bleu « Décide et arbitre » ; c'est dans ce rouage bleu qu'il faudrait maintenant savoir un peu comment l'information a circulé et, manifestement, n'a pas circulé. Sur les extensions, le mail du cabinet Stibbe vers l'OTW que Mme Regnier nous a lu est sans appel.

Je me tourne vers vous, Monsieur le Ministre. Savez-vous qui a eu connaissance de ce mail et des réserves du cabinet juridique ?

La vraie question : est-il arrivé, à un moment donné, aux organes de gestion et surtout au Gouvernement et au ministre de tutelle ? Ce n'était pas vous à l'époque, mais je peux quand même poser cette question : quelles sont les règles de circulation d'infos à cet égard ? Avez-vous déjà pris des mesures et, concrètement, changé des choses dans le pilotage de ce dossier depuis votre arrivée pour que l'information circule mieux ?

Si vous avez des informations sur la façon dont cela circulait avant et sur qui a eu connaissance de cette information, c'est intéressant de les partager.

Il a été question de la capacité de l'OTW, notamment eu égard aux nombreux marchés d'assistance qui ont été passés. Vous nous avez répondu que, au niveau de la Cour des comptes, vous n'avez pas analysé les capacités propres à l'OTW de répondre aux études techniques, et cetera. C'est peut-être de nouveau une question pour le ministre, mais combien de personnes travaillent dans l'assistance technique et juridique au niveau de l'OTW ?

La question se pose parce que certaines études techniques actuellement sont déléguées du SPW vers l'OTW. Vous m'avez d'ailleurs déjà répondu sur, par exemple, le quai des Ardennes, dont on parle régulièrement à Liège. Cela pose question quand on entend que la Cour des comptes s'interroge sur les capacités de l'OTW, puisqu'il y a énormément de marchés d'assistance qui sont passés.

Concernant les documents non transmis, j'avais plein de questions, mais on ne sait pas où sont les réponses parce que l'on n'a pas reçu les documents.

En ce qui concerne ma question sur les surcoûts liés aux circonstances exceptionnelles et sur ce qui est imputable à l'un ou à l'autre – l'OTW et Tram'Ardent –, il n'y a pas de réponse, parce que vous n'avez pas eu les documents.

J'avais posé une question sur les responsabilités et les obligations de l'OTW, que ce soit en matière de mise à disposition d'informations techniques, de plans, de données nécessaires et peut-être même de validation – parce que l'on a parlé du certificat de conformité à la fin. Tout au long du processus, j'imagine qu'il y avait toute une série d'étapes de validation. Ont-elles été respectées ? Ce sont peut-être aussi des choses qui ont pu contribuer aux retards, aux modifications contractuelles ou aux surcoûts. On n'a pas les réponses parce que vous n'avez pas accès aux documents.

Je vous avoue que la question que je me pose maintenant est celle de la confidentialité. Elle protège quoi, mais, surtout, elle protège qui ? Toutes ces questions qui restent sans réponse méritent quand même réponse à un moment donné.

Je vais prendre un exemple. On en a régulièrement parlé sous la précédente législature. Les travaux, au

départ, étaient censés être phasés et, finalement, on s'est retrouvé avec cette image régulièrement utilisée ici : une ville éventrée sur 11 kilomètres. Pourquoi ? Parce que l'on nous a répondu qu'il fallait faire des sondages au sous-sol, qu'il fallait mieux caractériser, et cetera. C'est qu'il n'y avait donc pas la connaissance technique nécessaire au moment de démarrer les travaux. Qui est responsable de cela ? C'est clairement dans ces documents que la réponse se trouve. Enfin, il me semble, car moi non plus, je ne les ai jamais vus, tout comme la Cour des comptes.

Dès lors, Monsieur le Ministre, je me tourne vers vous. J'imagine que vous partagez le principe selon lequel la Cour des comptes doit pouvoir avoir accès à tous les documents liés à cette médiation et nécessaires à son contrôle, parce que, si médiation y a eu, c'est que Tram'Ardent avait des arguments à faire valoir. Il faut dès lors que l'on puisse y avoir accès afin que la Cour puisse analyser ces documents pour pouvoir répondre à toute une série de questions qui relèvent du contrôle parlementaire, que nous avons posées aujourd'hui et auxquelles la réponse est : « On ne sait pas parce que l'on n'a pas les documents ». Monsieur le Ministre, êtes-vous en mesure de garantir l'accès à ces documents ?

M. le Président. – La parole est à M. de Wasseige.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Je remercie les responsables de la Cour des comptes pour leurs interventions et les réponses qu'ils nous ont données. J'ai noté quelques éléments au fur et à mesure des réponses. Je les cite dans l'ordre dans lequel je les ai notées.

Pour l'accès aux documents, on a une différence d'interprétation de la loi entre la Cour et l'OTW, qui mériterait un éclaircissement, tant pour ce dossier que pour le futur.

Deuxièmement, je note que la Cour ne rejette pas l'idée du principe du recours au PPP, mais que cela demande un meilleur encadrement des projets depuis l'étude de celui-ci, qui permet d'éviter des surcoûts dès le début, jusqu'à la réception des travaux et surtout, point important, lors de la réalisation. On doit tous en tirer un enseignement pour l'avenir : on doit veiller à cet élément.

Troisième point, on doit aussi réfléchir à l'architecture qui permet d'associer les administrations dès l'entame du projet et tout au long de celui-ci, notamment pour que l'information circule. La Cour des comptes a reconnu aujourd'hui les limites de l'audit par manque d'informations qui circulent.

Quatrièmement, la Cour indique que le conseil d'administration de l'OTW a été écarté du projet. Cela témoigne de la nécessité de responsabiliser cet organe. On peut faire le lien avec le décret TEC qui a été débattu ce matin. Je n'y ai pas participé, mais c'est ce que l'on m'a rapporté.

Un autre enseignement qui s'inscrit dans la ligne du rapport, c'est la nécessité de suivre de près un dossier pour s'assurer de réagir rapidement et de manière adéquate en cas de problème, notamment ici de pouvoir le faire dans la structure de Tram'Ardent d'ici à 2052, et ne pas subir dans le futur, ce qui a été le cas durant les travaux.

Une autre réflexion, dans le cadre de la législation qui encadre les PPP, c'est de mener la réflexion sur l'encadrement des responsabilités des différents acteurs. J'y reviendrai aussi tout à l'heure. Il faut également se poser la question des talents nécessaires au sein de l'administration pour accompagner ce type de projet. On en a, ils sont parfois rares. Il faut donc réfléchir à la plus-value d'avoir des agents spécialisés, leur nombre ou des experts externes qui peuvent assister à ce niveau.

Je voudrais aussi revenir sur le passage que Mme l'Auditrice de la Cour des comptes a cité, sur l'alerte qui a été lancée en octobre 2023. On aurait évité de perdre pas mal d'argent si on l'avait écouté alors. C'est en page 80 du rapport qu'on lit ce paragraphe : « Ces événements ont été à l'origine d'une analyse des risques budgétaires et juridiques induits par les contrats nécessaires à la réalisation des extensions en octobre 2023. Cette deuxième analyse du consortium Stibbe et PwC a identifié de nombreux risques. C'est un élément important à ce niveau.

Je terminerai mon intervention par rapport à la notion de politique politicienne dont Mme Morreale a parlé. Pour moi, lire un rapport de la Cour des comptes, ce n'est pas de la politique politicienne, c'est assez factuel. Ensuite, chacun peut interpréter ce qu'il lit dans ce rapport et en tirer les conclusions qu'il a envie. C'est vrai, la ligne longue a été annoncée en 2008 et personne ne le conteste ; chacun doit assumer son histoire. Cependant, ce que la Cour pointe sur les extensions, ce n'est pas une annonce de 2008, ce sont des décisions qui ont été prises entre 2021 et 2024. Ce que la Cour pointe, c'est une inscription au Plan national de résilience et de relance, alors que, je cite la Cour : « Les données permettant une correcte information n'étaient pas suffisantes ».

Des travaux ont été lancés sans financement, en concertation avec le cabinet de tutelle. Quatre estimations successives de 132 à 362 millions d'euros, des alertes de l'AOT dès 2022 et une confirmation des extensions en janvier et février 2024, sans connaître les coûts de maintenance. Ces décisions, Madame Morreale, pour vous répondre, ont été prises par un Gouvernement dont vous étiez la vice-présidente.

Nous partageons tous aujourd'hui la conviction que Liège a besoin d'un transport public structurant. Aujourd'hui, on doit aussi se féliciter du nouveau

dynamisme que le tram amène à Liège. Ce succès le prouve.

Cependant, le tram ne crée pas la demande. Sur les tronçons des extensions, selon les calculs effectués, il y a environ 10 000 voyageurs par jour par d'autres moyens de transport. On est sous le seuil – on l'a dit régulièrement en commission – qui justifierait même un bus à haut niveau de service. En bonne gouvernance, partir des besoins, sécuriser le financement et piloter le partenaire privé, c'est pour moi la leçon de ce rapport, et c'est la leçon que le Gouvernement en a tirée en août 2024.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je vous remercie pour tous vos éléments de réponse à l'ensemble des questions. Je vais commencer par le partenariat public-privé, son pilotage, les infos qui ne circulent pas et aussi tous les marchés d'assistance de complément qui explosent. C'était l'initial de mon propos. Il faut saisir l'opportunité de cet excellent rapport de la Cour des comptes pour s'inquiéter vraiment du pilotage des partenariats public-privé. C'est la première leçon qui en ressort.

J'ai voulu tantôt vous dire que c'était la deuxième leçon, parce que l'on en avait déjà eu une par rapport au partenariat public-privé sur les prisons. J'ai retrouvé le verbatim de vos collègues par rapport à l'audit sur les prisons. Il disait : il y a trois volets dans un partenariat public-privé.

Il y a le volet financier, et vous avez rappelé chacun – un peu plus M. Guide – que c'est un rapport financier de la Cour des comptes. Ce n'est pas une étude d'ingénierie ou que sais-je. C'est un rapport financier sur un projet tel qu'il a été fixé par des objectifs politiques. C'est pour cela que je disais que la pertinence d'un projet et cette décision politique se jugent sur l'ensemble du contexte, de comment on veut transformer une région et transformer sa mobilité.

Cela avait peut-être un autre sens et même un autre sens financier global. Je respecte complètement ce que M. Guide a dit. Vous n'avez pas eu une commande sur cette étude.

Néanmoins, pour un partenariat public-privé, on voit ici à quel point les bases du partenaire public et du pilotage public, c'est ce que l'on vient de faire 15 fois, le mettre en évidence partout, les coûts d'externalisation qui augmentent et des marchés d'assistance.

Si mes données sont bonnes – je les ai reprises un peu vite –, le montant était autour de 15 millions d'euros, et c'est autour de 50 millions d'euros à terme. Cela veut dire qu'il manque de l'expertise et l'on ne peut pas se le permettre, dans la situation actuelle et sans avoir réglé les choses avant d'initier un partenariat public privé en Wallonie, où il faut vraiment se donner les moyens, notamment de renforcer le service public.

Contrairement à d'autres, je ne suis pas opposée au principe parce que l'on peut avoir des partenariats avec le privé, l'économie sociale et des tas de partenaires locaux. Cela peut être extrêmement vertueux. Il faut savoir ce que l'on fait et comment on va le faire. C'est la leçon hyper importante à retenir de ce rapport de la Cour des comptes. On ne peut plus conclure de pilotage public dans de telles conditions.

La sous-question, mais qui est hyper importante, M. Guide l'a rappelé. L'arme juridique – vous l'avez dit texto – est là pour avoir les fameux documents dont on a besoin. Je l'avais déjà dit à l'entame de mon propos, parce qu'il est dans le rapport : vous avez l'habitude de gérer des données confidentielles. J'aime autant dire que je n'ai aucun doute là-dessus. Évidemment, c'est la Cour des comptes.

La conclusion des réponses est : on ne les a quand même pas. Que fait-on ? Il faut les avoir. On ne va pas rester sans, alors que l'on a un cadre juridique qui oblige à les donner et que l'on ne peut pas les obtenir.

Puisque Mme Nikolic m'autorise à poser des questions à M. le Ministre dans son sillage, je le fais. Qui va transmettre et exiger que ces documents soient transmis à la Cour des comptes dans le respect de la mission de la Cour ? Légalement, ils doivent avoir ces documents, donc ils les auront. Il faut faire quelque chose, on ne peut pas terminer nos travaux comme cela, en disant « vogue la galère ».

Il y a eu beaucoup de questions sur les extensions. L'arrêt brut décuple les coûts. On aurait pu négocier autrement par rapport à des marchés économiques conçus. Cela aurait pu être moins dur d'un point de vue politique et sociétal. Des avertissements avaient été lancés sur le coût de l'extension. Je reviens sur mon propos général : le début du projet de tram portait sur une extension longue. La Cour des comptes vient de donner des détails. M. Guide m'a bien répondu en disant qu'il n'était pas possible de rouvrir, ce que je pensais : rouvrir le contrat et faire autrement pour arriver à faire un projet de mobilité, un projet politique. Aujourd'hui, si ce projet reste confiné dans 11,5 kilomètres de Liège à Liège, cela n'a pas de sens en termes de création de l'agglomération. Mes collègues d'Herstal, Seraing ou Saint-Nicolas ne diront pas le contraire, il faut faire quelque chose.

Aujourd'hui, les chiffres ne sont pas rencontrés, mais le projet politique pourrait être soutenable. Vous l'avez rappelé, c'est une analyse politique d'aménagement du territoire, de développement de l'agglomération et une analyse sociétale. Comment faire pour que ce projet ait lieu ? On aurait pu décider que la ligne longue uniquement était viable. C'est d'ailleurs l'origine de la décision. On part de ce principe. J'avais

d'autres alternatives que cette ligne longue – que l'on ne me soupçonne pas de ne vouloir que cela a priori –, mais c'est le projet de base. Il y a deux raisons à cela : il n'est pas rentable sur la ligne courte, et l'on ne sait pas la compléter. Je rejoins ici les propos de M. Liradelfo, qui suppose que le vers est dans le fruit dès le moment où l'on va incrément par incrément. C'est comme cela que l'on négocie un bon PPP : il faut voir le projet politique et jusqu'où aller. Il ne faut donc pas s'arrêter à la ligne courte et se retrouver pieds et poings liés avec des sommes effrayantes de connexions négociées par le partenaire privé, qui a tout en main, puisqu'il a signé sa première étape. On doit prendre en considération l'aune de cette mesure et combien le partenaire privé nous a empêchés, parce que l'on a mal ficelé le partenariat, sans responsabilité politique de qui que ce soit. Nous devons nous demander quelles sont les fameuses lignes à absolument respecter pour que ce projet soit un vrai projet politique portable à terme et il faut trouver la meilleure solution financière pour le mener.

Le projet de mobilité pour l'agglomération de Liège n'était pas un tram allant de Liège à Liège. C'est pour cela que je reviens sur le PUM. Quand on a signé ce contrat, est-on pieds et poings liés, car on ne saurait pas construire la ligne longue sans être complètement dépendant ? Visiblement, cela n'a pas été prévu. Le rapport de la Cour des comptes ne parle pas de mauvaise solution, mais dit que l'on pourrait s'améliorer ; que, si l'on veut un tram long qui va jusque Basse-Campagne, comme le disait M. Liradelfo, il faut le prévoir à la base, sinon on n'arrivera pas à rouvrir le dossier. C'est ce qu'il s'est passé, entre autres dysfonctionnements que j'ai rappelés avant. Il faut remettre de la compétence là-dedans pour arriver à nos fins. L'interprétation par rapport à cette ligne longue mérite d'être lue à l'aune de ce qu'il y a dans le rapport et d'une vision complète. La Cour des comptes conseille de s'inquiéter du projet politique et de son mode de financement, mais ne donne pas la réponse. Elle pointe la marge de progression.

Mon troisième et dernier point concerne le futur. On est coincés dans un paradoxe, la Cour des comptes n'est pas une boîte de consultance qui peut annoncer si Tram'Ardent va tenir à terme. C'est cela qui me noue l'estomac et qui me fait peur. Toutefois, personne ne peut dire, si ce n'est leur soutenabilité à eux ; c'est un groupe qui a des intérêts divers, donc qui peut retomber sur ses pattes, ou pas.

Cependant, le paradoxe est que vous mettez bien en évidence que le pilotage public n'est pas effectif et que les indemnités ne sont pas payées à l'aune de ce qu'elles devraient être. Suite au contrôle, cela pourrait être amélioré. On va donc réclamer à Tram'Ardent les 25 % qui n'ont pas été payés dans la dernière redevance. C'est notre job de le piloter.

Monsieur le Ministre, comment va-t-on se sortir de ce paradoxe de pilotage sain et efficace, qui fait payer le partenaire privé à l'aune de ce à quoi il s'est engagé, et, en même temps, ne pas le mettre en faillite ou ne pas céder à son éventuelle alerte de mise en faillite ? C'est un vrai paradoxe et ce n'est pas si simple que cela. Je ne dis pas à M. le Ministre de sortir sa baguette magique, qu'il va nous résoudre cela. C'est éminemment compliqué, mais on doit en discuter, parce que l'on est coincé entre les deux.

Pour moi, la dernière des trois grandes conclusions de ce rapport et de l'échange fructueux qu'il y a eu ensuite est de se demander comment on va faire par rapport à cela pour effectivement faire respecter autant que faire se peut – et j'ai envie de dire « enfin » – certains termes du contrat. On voudrait les respecter tous, idéalement, mais au moins les faire respecter a minima et pouvoir les identifier, puisqu'il y a certains *process* où l'on ne sait pas. Tram'Ardent doit être redevable de ce à quoi il s'était engagé, mais il faut en même temps être sûr de leur soutenabilité financière ; le pire étant qu'ils tombent en faillite. Il faut pouvoir s'assurer d'une soutenabilité du projet de service public, a minima celui qui est sur la ligne courte, à long terme. Cela me semble important.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Je remercie les représentants de la Cour pour les échanges, pour leur rapport qui a été riche en enseignements. C'est un rapport que l'on utilisera pour l'avenir, que ce soit pour l'enseignement sur le partenariat public-privé, sur comment on suit les chantiers.

J'ai plutôt une question pour M. le Ministre, sur les fameux documents qui n'ont pas été transmis par l'OTW. Vous avez expliqué aujourd'hui qu'il n'y avait aucune raison de ne pas les transmettre. Je suis d'accord que l'on ne termine pas cette commission en se disant que des documents devraient être transmis et qui ne l'ont pas été, et circulez il n'y a rien à voir. Je demande donc à nouveau au ministre s'il va garantir l'accès à ces documents à la Cour des comptes.

Je vous remercie encore pour les échanges.

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

Mme Christie Morreale (PS). – Je remercie la Cour des comptes pour les éléments qu'ils ont pu nous donner. Je retiens que l'on a essuyé les plâtres dans ce dossier pour le partenariat public-privé, puisque jamais cela n'avait été fait en Wallonie. Le dossier avait été mal préparé en 2008, il aurait dû être amené en étant beaucoup mieux préparé, ce qui nous aurait valu beaucoup moins de complications et beaucoup moins de surcoûts.

Je retiens aussi qu'il est tout à fait possible d'imaginer d'autres types de véhicules juridiques pour pouvoir étaler les montants sur plusieurs années et que, potentiellement, c'est à nous de réfléchir. On l'a déjà

fait pour de gros ouvrages d'art, trouver d'autres modes de fonctionnement que ceux-là pour éviter d'être pieds et poings liés.

Vous disiez que c'est un autre marché que l'on doit relancer. J'avais un petit bémol, mais, pour cela, il faut que l'on échange plus qu'en questions. La difficulté est que, à partir du moment où le ministre Di Antonio vient avec sa formule disant : « On va faire le petit parcours de 11 kilomètres et rien ne nous empêchera après de prévoir les extensions. On le fera dans un deuxième temps ». Je me souviens encore des discussions qu'il a eues avec l'un ou l'autre député dans la foulée de son intervention au Parlement. Il se fait que, pour pouvoir demander les extensions, vous dites que cela devrait être un nouveau marché, et point.

Je résume un peu, je caricature un peu le propos, sauf que si on relance un nouveau marché et que ce n'est pas la même compagnie qui le remporte, en sachant que l'entretien doit être fait sur l'entièreté de la ligne, on se retrouverait avec des rails qui ne seraient pas gérés par les mêmes opérateurs, éventuellement des trams qui sont différents sur quelques kilomètres, et puis un nouveau tram d'un autre type. Dans sa conceptualisation de départ, c'est impossible que de ne pas être pieds et poings liés avec les autres. Du coup, ils en ont joué, évidemment, en faisant gonfler les prix de manière inacceptable pour les pouvoirs publics.

Quelles sont les possibilités maintenant ? Pour ma part, nous devons être imaginatifs et créatifs et nous avons une responsabilité comme responsables politiques quand on est face à un problème, plutôt que de constater le problème et de se dire « cela va être difficile ». J'en reste convaincue aujourd'hui, il aurait été bien plus responsable de mettre tout le monde autour d'une table et d'essayer d'avancer calmement plutôt que de mettre un terme en disant : « Non, on arrête, on va abandonner les extensions », parce que, aujourd'hui, on n'est pas au bout de nos peines sur le coût que représente cet abandon des extensions. Comme vous l'avez évoqué, vous n'avez pas l'ensemble des informations et des surcoûts entraînés par l'abandon des extensions. Il n'en demeure pas moins que la manière dont ce marché a été conçu fait que les extensions coûtent beaucoup trop cher. Donc, il faut trouver d'autres moyens.

On sait que ce sont des projets qui ne se font pas du jour au lendemain. Entre la réflexion et le moment où les marchés sont lancés, il y a toujours un temps qui s'écoule. Dès lors, les études en matière de mobilité et sur la manière d'articuler la colonne vertébrale ou encore sur comment on se projette dans les 20, 30, 40, 50 prochaines années, cela se prépare aujourd'hui. Cela se prépare aussi de manière un peu plus large que la seule majorité, parce que cela engage à long terme, forcément. Dès lors, il faut une forme d'adhésion, comme cela avait été le cas précédemment lorsque le Gouvernement a pris une décision de changer de réseau et de faire des réseaux plus structurants, un peu plus modernes que ce que nous avions précédemment en Wallonie.

En matière de mobilité, notre responsabilité est de ne pas rester dans l'arrière-garde en considérant – comme j'ai l'impression que cela a parfois été le cas – qu'avoir un tram dans une région ou dans la seule grande métropole de Wallonie, c'est : « Est-ce bien raisonnable ? ». Au contraire ! Bien sûr, cela doit se faire avec un bon véhicule, avec un bon dossier, avec de la réflexion.

Dans les points opaques et dans le manque de transparence que vous évoquez par rapport à l'information dont vous ne disposez pas, pour ma part, je trouve que vous devez disposer de cette information. Est-ce normal de ne pas en disposer ? Non, ce n'est pas normal. C'est logique que vous puissiez en disposer.

Quand je discute du budget du Gouvernement et que l'un des auditeurs vient expliquer devant le ministre du Budget qu'il aurait voulu avoir les dossiers de l'administration et que le Gouvernement refuse de les lui donner, cette privation d'information auprès de la Cour est grave. De la même manière, vous devez disposer de l'information. D'autant plus que si, par exemple, elle revêtait un caractère confidentiel, vous êtes lié par rapport à cette confidentialité. J'ai l'impression que c'est indiscutable.

Pour savoir qui a disposé de cette information – je laisserai ma collègue compléter –, il faudrait interroger des commissaires, l'OTW aussi, parce que c'est une pièce manquante au puzzle pour comprendre. Et ce dossier est un dossier suffisamment important que pour que nous puissions aussi disposer de cette information.

Dès lors, je le dépose sur la table comme une proposition pour que nous puissions avancer et lever toute ambiguïté dans ce dossier, parce que c'est notre responsabilité à la fois d'examiner ce qui s'est fait et ce qui n'a pas été fait, mais que nous puissions faire ce travail en toute transparence, et nous projeter dans l'avenir pour avoir un réseau qui soit structurant dans une région qui se développe à la hauteur des ambitions qu'elle prétend et qui, comme je l'ai évoqué, vont même bien au-delà des enjeux de mobilité.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je vais tenter de répondre, ou en tout cas donner quelques éléments, bien que ce ne soit pas la logique de questions-réponses dans le cadre d'une audition. Je vais d'abord repartir du rapport de la Cour des comptes, parce que je pense que, même si l'on ne fait pas de l'archéologie historique, il y a quand même des éléments qui sont écrits dans votre rapport et qui sont assez clairs. À la page 21 de votre rapport, il est mentionné que le 22 décembre 2011, le Gouvernement

wallon a décidé d'approuver le tracé entre Sclessin et Coronmeuse et de réaliser les travaux pour fin 2016 au plus tard. Ce tracé d'environ 11 kilomètres était plus réduit que celui validé antérieurement. C'est bien le 23 décembre 2011, quand M. Philippe Henry était déjà ministre de la Mobilité, que la décision a été prise concernant le tracé. Son successeur, M. Di Antonio, a effectivement mis en œuvre la décision. On parlait déjà en 2011 de marché PPP.

Je lis un peu plus loin, à la page 31, que le 22 décembre 2011, le Gouvernement wallon a chargé le ministre du Budget de lui soumettre un schéma de financement des travaux sur le tracé entre Sclessin et Coronmeuse, via un PPP ou une voie alternative. C'était donc en 2011 que l'option a été prise sur le tracé court d'une part, et sur le PPP. Cela a mis plus de six années avant d'être concrétisé. Tout le détail est dans l'excellent rapport de la Cour des comptes, et je remercie Mme et MM. les membres de la Cour des comptes pour leur rapport.

Je ne sais pas comment cela se passait quand je n'étais pas au Gouvernement. Je peux vous dire ce qui s'est passé depuis que je suis ministre. J'étais en place depuis quelques jours. J'ai obtenu le numéro de téléphone de l'administrateur général du TEC pour prendre contact avec lui, ce que j'ai fait. Nous avons fixé, tenant compte de l'agenda estival, un moment de rencontre courant août. C'est à ce moment-là qu'il m'a fait le rapport que Mme Massart m'a cité : les éléments concernant les décisions particulières qu'avait prises le précédent Gouvernement sur les petites extensions du tram, à savoir avoir signé des contrats pour des travaux de voirie, mais n'avoir pas conclu l'avenant avec le prestataire unique, Tram'Ardent, pour des raisons que Mme Massart et sa collègue ont expliquées de façon assez claire. Citons d'une part les notes dévoilant un risque majeur, à la fois sur le plan juridique, le fait de contracter avec Tram'Ardent, qui était le seul contractant possible, en dehors de la loi sur les marchés publics, risquant de mettre à mal le contrat PPP initial. D'autre part, il s'agissait de faire en sorte de partager le risque entre l'autorité demandeuse publique et le partenaire privé concernant le développement des travaux. Le risque était qu'il y ait une inversion des responsabilités et que Tram'Ardent dise « c'est vous, à l'OTW, qui êtes responsables de tout problème et c'est vous qui devrez payer à chaque fois ». C'est ce que m'a expliqué l'administrateur général de l'OTW, sur base des notes du cabinet-conseil Stibbe en août 2024. J'ai découvert – quand on est parlementaire, on peut gratter, mais on n'a pas toujours toutes les informations – que l'on était dans une situation particulière, puisque les contrats de voirie ont été signés et les travaux ont commencé, mais, pour ce qui concerne le tram, il n'y avait pas de solution. C'était même un cul-de-sac juridique.

C'était même un risque majeur, non seulement si l'on signe cette convention, mais également, par ricochet, sur la solidité du PPP – Mme Massart a cité, je pense, les extraits pertinents. Le risque était que, dans la négociation, alors que le PPP aurait plutôt été à charge financière de Tram'Ardent, ce dernier, étant en situation de monopole, veuille « se refaire ».

C'est ce qui explique, en grande partie, l'explosion des chiffres. L'alerte m'est donnée par l'administrateur général de l'OTW au mois d'août. C'est la raison pour laquelle, chaque jour passant, le coût des dépenses décidées antérieurement s'aggravait, et l'hémorragie était là. C'est aussi la raison pour laquelle, en conséquence, j'ai présenté le dossier au Gouvernement pour une première discussion, puis ai sollicité, sur les besoins, l'avis de l'AOT qui n'avait jamais été sollicité sur le dossier. Celle-ci m'a indiqué que l'on n'atteignait même pas les seuils d'un bus à haut niveau de service – donc, on était encore loin du seuil d'un tram. J'ai alors discuté de tout cela à l'ensemble de mes collègues de Gouvernement, en sollicitant les avis d'usage – WFE, IF, et cetera –, et ai proposé l'arrêt de l'hémorragie de dépenses qui avaient été entreprises – je suis désolé de le dire – de façon inconsidérée. En effet, ces dépenses avaient été engagées en signant d'un côté les travaux de voirie, et sans avoir signé, d'un autre côté – étant d'ailleurs dans l'incapacité de signer ou, du moins, pas sans un risque majeur –, l'avenant avec le seul partenaire possible en position de force pour se refaire, entraînant la déconstruction de l'ensemble du montage juridique et financier initial. C'est ce que, je pense, pointe assez clairement la Cour des comptes dans son rapport. Oui, nous avons alors pris nos responsabilités.

Concernant l'avenant de 2023 négocié par mon prédécesseur sous le précédent Gouvernement, je ne sais pas comment il s'est fait. Je pense qu'il est sujet à des règles de confidentialité et que c'est ce qui motive, aujourd'hui, la position de l'OTW. Je tiens à rappeler que cet avenant a été validé par le Gouvernement wallon. Certaines personnes en connaissent le contenu, puisqu'un avis de l'IF a été rendu à son sujet, de même qu'un avis de WFE et – il me semble – de l'ICN.

Concernant la capacité de l'OTW à assumer des missions déléguées, reconnaissons que le tram de Liège est un projet hors norme. Il représente un montant budgétaire de 1,3 milliard d'euros. C'est un projet qui porte sur une technologie que ne maîtrise pas ou ne maîtrise plus l'entreprise de transport public en Wallonie. Le rôle d'audit de la Cour des comptes est de porter un regard critique sur ce qui s'est fait en la matière et personne ne peut lui reprocher d'endosser ce rôle. Je reste néanmoins personnellement convaincu que ce fût un bon choix pour la Wallonie, notamment parce que les prix n'ont pas explosé. Certes, un tram, cela coûte cher, mais les prix n'ont pas explosé parce qu'une bonne partie du risque technique et financier est assumé par le partenaire du PPP plutôt que par la Région.

L'OTW avait-il les moyens de mener ce projet en propre ? Je ne le pense pas. L'OTW était-il équipé pour

gérer un tel PPP au départ ? Sans doute que non. Effectivement, des missions d'assistance entraînant des coûts significatifs ont été réalisées dans ce cadre.

Là se trouve tout l'intérêt du rapport : les recommandations qui y sont mêlées en ce qui concerne les différents éléments. Si demain nous devons porter, que ce soit en matière de transports publics ou d'autres choses, de grands projets d'investissement, si c'est bien encadré, tenant compte des enseignements de ce type d'éléments, il n'est pas déraisonnable de dire que le PPP est une option – pas automatique – dans le déploiement de certains projets. C'est très différent des missions déléguées que nous lui confions lorsque l'on demande à un bureau d'études le réaménagement d'un boulevard qui inclut une borne de bus en site propre, cela n'a rien à voir avec le développement d'un PPP à 1,3 milliard d'euros.

Je ne sais pas comment l'information passait préalablement, mais je peux vous dire que, tous les mois, je rencontre, avec mes équipes, l'administrateur général de l'OTW. Nous avons l'occasion de faire le point sur l'ensemble des dossiers, sur la vie et les enjeux de cette grande entreprise publique pour la Wallonie, et que c'est l'occasion d'assurer un suivi de tout ce qui est en cours, mais également de se projeter sur les enjeux du futur à court, moyen ou long terme pour l'entreprise publique. Voilà ma façon de travailler. Lorsque les informations sont suffisamment importantes, je fais une communication orale ou écrite au Gouvernement, en ce qui concerne ce dossier.

Je peux d'ailleurs vous dire qu'il y a quelques semaines, l'avenant n° 2 a été soumis au Gouvernement wallon pour validation après présentation au conseil d'administration de l'OTW. C'est un avenant que je vais résumer sur la formule « du temps, mais pas d'argent ». Le prestataire estimait qu'il y avait eu une série de facteurs prévus dans le contrat – le terme exact est « circonstances exceptionnelles ». Je pense qu'ils en réclamaient une dizaine, il y en a trois qui ont été acceptés partiellement et l'accord est de faire en sorte que le moment de paiement de la première mensualité soit reporté dans le temps, mais que l'échéance de deux mois et demi soit reportée d'autant pour la fin de la prestation. C'est donc la formule « du temps, mais pas d'argent » qui a été validée par l'OTW et par le Gouvernement dans le cadre de l'avenant n° 2 de ce contrat de service public.

Pour ce qui concerne les demandes sur l'avenant n° 1 négocié par mon prédécesseur et validé par le précédent Gouvernement, j'écrirai à l'OTW pour porter les demandes de la Cour et du Parlement. Je ne peux pas me prononcer à la place de l'OTW en la matière. La transparence dans le contrôle des autorités publiques me semble être une règle de principe. Toutefois, nous devons être prudents pour éviter de pénaliser in fine les intérêts juridiques et financiers de la Région wallonne. Je porterai à votre connaissance la réponse de la direction générale de l'OTW et nous aurons sans doute l'occasion d'en reparler.

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

M. Dominique Guide, Conseiller à la Cour des comptes. – J'ai deux précisions à apporter et je vais répondre à une dernière question. J'ai une précision sur ce qu'a dit M. le Ministre. Je ne sais pas si je suis autorisé à intervenir sur cette question.

M. le Président. – Je vous en prie.

M. Dominique Guide, Conseiller à la Cour des comptes. – Comme vous m'avez demandé de répondre aux questions des députés, je me permets de poser la question.

Ce n'est pas l'avenant n° 1 auquel on n'a pas eu accès. J'ai commenté cet avenant. On a écrit à la page 13 que ce sont les documents associés à la médiation auxquels on n'a pas eu accès. C'est cela qui permettrait de répondre à certaines des questions posées. Ce sont les documents associés à la médiation.

En ce qui concerne une réouverture du marché, comme votre collègue en a parlé, d'un point de vue juridique, je ne vois pas comment on pourrait rouvrir un marché comme cela. On a passé un marché pour une ligne courte ; on construit donc une ligne courte et l'on ne peut pas imaginer le rouvrir pour en faire une ligne longue ou y ajouter des extensions. Je ne vois pas comment, en droit, on peut s'en sortir.

Quant aux quelques difficultés qui ont été entrevues, il y a différentes façons de s'en sortir, comme les spécifications techniques ou l'allotissement. Il y a différentes choses, mais, en soi, je ne vois pas comment rouvrir ce marché pour faire une ligne longue ou pour construire une autre ligne. On peut imaginer une suite au projet, mais, à mon sens, cela doit être un autre marché. Même si je ne l'ai pas lu en détail à l'instant, je ne vois pas comment, en droit, on pourrait le faire.

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

Mme Joëlle Massart, Première Auditrice à la Cour des comptes. – Le cabinet Stibbe a fait deux études : la première présente ce que l'on pourrait continuer à passer comme marché en tant qu'avenant au PPP ou ce qui pouvait être fait par un autre intervenant à travers un appel à la concurrence. C'est dans un second temps, lorsque les prix ont commencé à s'emballer, qu'une deuxième étude a été formulée concernant de vrais risques de basculement. On parle même de risques de déconsolidation par l'Europe ou de risques d'aides d'État. On est vraiment dans une gradation très forte au niveau des risques.

J'ai retrouvé la transmission de la première étude de Stibbe au CA de l'OTW, mais je ne retrouve pas la deuxième. J'ai essayé de vérifier à l'instant et cette

information est donc sous réserve d'une ultime vérification, mais, a priori, ils n'ont pas été informés. On en arrive alors, en 2024, à la souscription des nouveaux marchés.

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, quand vous parlez d'augmentation des prix, vous parlez bien de l'augmentation des prix liée à la négociation de l'avenant et non du marché initial ?

Mme Joëlle Massart, Première Auditrice à la Cour des comptes. – Oui, tout à fait.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'est important.

Mme Joëlle Massart, Première Auditrice à la Cour des comptes. – Nous sommes bien dans les extensions.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – D'après ce que l'on m'a expliqué, un des éléments est que, justement, les conditions du marché initial étaient relativement bonnes pour la Région et que l'augmentation des prix a été, pour beaucoup, chiquée par le partenaire privé. Le risque était donc que le partenaire privé, dans le cadre de l'avenant sur l'extension, négocie de quoi se rattraper sur sa première phase. C'est là qu'était le risque majeur pour la Wallonie, au-delà de la déconsolidation, et cetera.

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

Mme Valérie Regnier, Première Auditrice à la Cour des comptes. – Concernant l'avenant, comme cela vient d'être signalé par M. Guide, nous avons bien reçu les documents et la réclamation initiale de Tram'Ardent, qui portait sur un montant de 220 millions d'euros. Ce que l'on n'a pas, c'est la ventilation des 79 millions d'euros d'indemnités sur les différentes circonstances exceptionnelles. Mais WFE, l'ICN et l'IF ne l'ont pas reçue non plus. Dans leurs avis, ils signalent que c'est sous réserve ; ils ne peuvent pas attester qu'il n'y a pas un paiement qui couvre des circonstances macroéconomiques et que tout ce qui est payé est strictement lié aux circonstances exceptionnelles. Nous ne sommes donc pas les seuls à ne pas avoir reçu ces pièces. Finalement, il semble que tous les avis ont été remis sur base de l'avenant uniquement et pas sur ce détail que nous avions réclamé également.

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. – Vous parlez donc bien de l'avenant n° 1 validé par le Gouvernement wallon en 2023 suite à la phase de médiation. Je n'en ai pas connaissance non plus, puisque j'étais dans l'opposition.

Mme Valérie Regnier, Première Auditrice à la Cour des comptes. – Pour répondre à la question sur ce que l'on peut faire à l'avenir, comme cela a été dit, modifier le contrat de PPP actuellement pour y ajouter les extensions n'est pas possible juridiquement. C'est contraire à la loi sur les marchés publics, en particulier à l'arrêté royal de janvier 2013, et les articles 38 et suivants sur les modifications.

À l'avenir, dans ce type de contrat, lorsque l'on phase, une technique peut être utilisée en marché public, qui est de faire des marchés à tranche. On a une tranche ferme, laquelle sera certainement commandée, et éventuellement des tranches conditionnelles. Cela permet d'avoir une mise en concurrence directement et de ne pas se retrouver dans les négociations qui ont eu lieu, en l'occurrence, ici, avec Tram'Ardent, qui était en situation monopolistique et qui, comme vous l'avez dit, Monsieur le Ministre, a peut-être essayé de se refaire sur d'éventuels coûts compliqués pour lui à maîtriser dans sa première phase. Là, il y a directement une mise en concurrence. On a les prix des tranches conditionnelles qui pourraient ne pas être levées si l'on ne fait pas les secondes phases.

C'est trop tard évidemment dans ce marché.

M. Dominique Guide, Conseiller à la Cour des comptes. – Je pense que l'on a répondu à toutes les questions.

M. le Président. – Mmes Hanus, Nikolic et M. de Wasseige ne souhaitent plus intervenir.

La parole est à Mme Cremasco.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Cela mérite d'être commenté au fur et à mesure des minutes et des heures de décorticage. Je vous remercie de passer autant de temps avec nous. C'est hyper important, notamment ce que Mme Regnier vient d'ajouter, c'est-à-dire que, à la base, on a réussi à avoir un PPP qui, M. le Ministre l'a très bien dit aussi, nous lie dans une phase courte, alors que l'objectif de la Wallonie pour l'agglomération liégeoise et pour passer à une mobilité soutenable à plus long terme était une phase longue.

On aurait dû réfléchir beaucoup plus avec le rail. Je l'ai dit et je ne dévoile rien : il y a des articles de presse. J'ai pu m'exprimer dans la presse à l'époque sur le sujet. Peu importe. Aujourd'hui, quand on dit que maintenant, on a ce petit tram qui est déjà surdimensionné, même par rapport à la ligne courte, et que l'on n'arrive pas à étendre, alors que l'on sait qu'il y a un enjeu d'agglomération… Encore une fois, je n'ai pas dit que c'était le meilleur projet ou que c'était ce qu'il fallait faire, mais on en était là et c'était la décision

du Gouvernement à l'époque. Cet organe qui décide, arbitre, et que vous mettez dans votre engrenage bleu à la page 70, c'est là que cela se joue aussi. C'est le Gouvernement wallon, c'est l'AOT, qui n'existait pas à l'époque, et l'OTW. Il y a une décision globale de projet où l'on se fige dans un partenariat public-privé qui n'y correspond pas. Quand on veut l'étendre et que l'on se dit que l'on ne saurait pas rester avec cela, on n'y arrive pas. Monsieur le Ministre, vous l'avez dit vous-même en disant qu'ils veulent se refaire sur les extensions.

(Réactions dans l'assemblée)

Laissez-moi terminer mon raisonnement.

On y met une fin drastique parce que le système s'emballe, c'est ce que vous avez dit. La transmission de l'information n'a pas été optimale, c'est le moins que l'on puisse dire. Le système s'emballe, il faut absolument arrêter les choses. A minima, il faut que l'on analyse cette nouvelle décision à l'aune du futur de l'agglomération et du fait que l'on va être coincé dans la situation inverse.

Les deux solutions étaient mauvaises et l'on était mal engagés. C'est pour cela que j'ai toujours prôné qu'à l'initial il fallait autre chose. Je n'imaginais pas que l'on était aussi coincés. Je regardais mon collègue d'Herstal et l'on se disait : « C'est mort. C'est comme cela, point barre ». On ne pourra jamais changer aujourd'hui, avec ce contrat, puisqu'on ne sait pas le renégocier…

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'est à se demander pourquoi certains ont appuyé et signé des contrats de travaux de voirie, alors qu'on leur disait de l'autre côté que le contrat – la modification par avenant du contrat PPP avec Tram'Ardent – était impossible, risqué et dangereux. C'est là la vraie question, Madame Cremasco.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je vous entends bien ; c'est une partie. Je vous dirai que la vraie question, c'est : pourquoi a-t-on signé un contrat en 2019 sur la ligne courte, alors que l'on sait que le projet de territoire de l'agglomération liégeoise demande une ligne longue ?

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je vais vous répondre, Madame Cremasco.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Elle a été avalisée.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – En décembre 2011, le Gouvernement décide :

- d'une ligne de 11 kilomètres ;
- de travailler avec des PPP.

Qui était ministre de la Mobilité en décembre 2011 ? Philippe Henry.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Qui, en 2019, prend la décision invalide, alors qu'il est ministre de la Mobilité, qu'il a donc tout pouvoir de changer et de dire que le projet de mobilité pour l'agglomération liégeoise, qui signe le projet en 2019 et le garde dans ses dossiers ? Vous m'obligez à répondre, c'est ce que disait Mme Morreale, je n'en faisais pas une affaire politicienne.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Vous avez l'air de dire que l'on aurait dû, et cetera. Je vous explique qui était aux responsabilités à ce moment-là.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – En 2019, c'est d'ailleurs ce que l'on appelle le PPP Di Antonio-Borsus.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'est le moment où il a été signé, mais le moment où il a été décidé, c'était le Gouvernement. Lisez. C'est le rapport de la Cour des comptes qui le dit de façon très claire.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – On se connaît depuis longtemps, et je ne vais pas jouer à cette agressivité. Que l'on ne fasse pas deux fois l'erreur parce que l'on est en train de nous expliquer que, finalement, on va peut-être avoir un projet de mobilité qui va nous coûter 1,3 milliard d'euros et qui n'est pas le projet adéquat. On doit tous se remettre en question. Ne pas le faire et dire que c'est de la faute de Philippe Henry, de Pierre, de Paul ou de Jacques, cela m'importe peu.

La décision politique constructive consiste à dire que « il y a erreur sur erreur, ils le mettent en évidence, il faut faire quelque chose et gérer les choses dignement ». Excusez-moi, mais, étant Liégeoise, j'ai à cœur de faire de cette zone une vraie agglomération. La connexion avec Seraing, Herstal et Saint-Nicolas est un enjeu majeur du développement de l'agglomération et de sa solidarité du centre-ville avec ses banlieues plus faibles. Vous en entendez parler à longueur de journée par le bourgmestre de Liège qui vous dit qu'il y a des problèmes de centralités ; cela fait partie de la problématique. Or, on est coincé là.

Dès lors, plutôt que de dire que c'est la faute de Pierre, de Paul ou de Jacques, que l'on écoute les instructions et que l'on se dise que l'on ne va plus jamais le faire. Il faut aussi que l'on se demande ce qu'il faut faire maintenant pour que cela change. C'est cela qu'il faut se dire, pour voir aboutir le tram et le voir rouler jusqu'en 2052.

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 Cremasco, je ne pense pas que ce Gouvernement wallon ait renoncé à investir dans la mobilité de façon massive dans les deux métropoles que sont Liège et Charleroi. C'est le cas avec les quatre lignes de bus à haut niveau de service ; c'est le cas avec les deux lignes express. J'espère – je me tourne vers l'ensemble des Liégeois ou de la métropole liégeoise ici – que l'ensemble des autorités communales des entités concernées contribueront et prendront des positions positives.

Je reviens à un échange que l'on a eu plus tôt en ce qui concerne le développement d'infrastructures de mobilité et d'investissements importants lors du débat sur les propositions de décret et de résolution ce matin. Si l'on peut faire tous les investissements, toutes les politiques tarifaires que l'on veut, si l'on ne fait pas de la place suffisante pour que les transports publics roulent de façon compétitive sur un territoire, singulièrement un territoire urbain – cela veut dire, dans l'espace public, leur faire de la place, réduire des places de parking le long des voiries, faire des sites propres, faire des carrefours prioritaires –, tous les investissements n'amèneront rien du tout. Il y a une responsabilité partagée de ce point de vue. Je le dis clairement à l'ensemble des bourgmestres concernés par la métropole liégeoise.

Il y a quelques semaines, à Liège, j'ai fait le déplacement. Je leur ai dit très clairement que la Région wallonne a des moyens importants pour financer dans les deux métropoles des infrastructures majeures, pour les transformer, pour faire en sorte que l'on ait une autre mobilité urbaine demain. Néanmoins, ce n'est pas la seule volonté et les seuls millions de la Région wallonne qui y parviendront ; il faut aussi une politique du territoire, de l'espace public qui suive et des décisions qui sont quelquefois courageuses et peut-être impopulaires, puisque supprimer des places de parking, faire plus de place, des sites propres pour les bus et bus à haut niveau de service, les lignes express ou autres, c'est prendre de la place sur d'autres activités. Ce point est fondamental et il dépend aussi des autorités liégeoises, toutes formations politiques confondues.

Je préfère terminer avec une note positive. Je crois et j'ai confiance dans l'ensemble des décideurs politiques de faire ces choix maintenant. Sinon, si l'argent ne peut pas être utilisé maintenant, il sera mis ailleurs demain. Or, Liège a besoin d'investissements pour sa mobilité et pour rayonner comme métropole. C'est important.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Sous peine de faire durer les débats trop longtemps, vous ouvrez un dossier et vous m'empêchez de réagir, parce que si je commence à parler 10 minutes, d'autres sujets vont arriver et je crois que M. le Président…

(Réactions dans l'assemblée)

Qui a fait un commentaire ?

(Réactions dans l'assemblée)

Vous remarquerez que c'est un ministre de votre majorité qui ouvre le débat. Ce n'est pas moi qui viens de prendre 10 minutes sur le projet de l'agglomération et de la mobilité liégeoise, ce qui m'empêche de réagir en tant que membre de l'opposition, parce qu'autrement, on va retenir la Cour des comptes jusqu'à minuit. Je ne le ferai pas, mais ne vous inquiétez pas, je reviendrai sur le sujet. J'ai encore toute la fin de la législature pour le faire.

Il s'agira aussi de voir si ces investissements vont tenir compte de l'ensemble des enseignements et d'une stratégie générale menée à bien, consciencieusement, dans le respect des uns et des autres, ainsi que des demandes en mobilité. Par exemple, les représentants de CoMBaLi n'ont pas été écoutés ici, en tout cas pas à l'aune de leurs demandes, et cetera. On ne va pas ouvrir ce débat maintenant. Je propose qu'on le clôture. On aura assez de temps pour échanger.

Je remercie vraiment la Cour des comptes pour ce rapport stratégique. J'espère au moins que ce débat vous aura montré qu'il y a de gros chantiers et qu'il faut continuer à investir dans la mobilité. Ce n'est pas parce que l'on porte une critique qu'il ne faut pas le faire.

Confiance au président et au rapporteur

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

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 17 heures 20 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 17 heures 31 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES *(Suite)*

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de retrouver un dialogue social apaisé au sein du groupe LeTEC »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de retrouver un dialogue social apaisé au sein du groupe LeTEC ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, lors de notre échange du 15 septembre dernier, vous rappeliez l'importance du dialogue social au sein des TEC ainsi que la nécessité de rechercher des compromis entre la direction et les représentants des travailleurs. C'étaient vos propos. Pourtant, le 8 octobre, un nouveau mouvement de grève a perturbé plusieurs réseaux wallons, à la suite de tensions autour de la renégociation de plusieurs conventions collectives, notamment celle relative aux fins de carrière.

La direction souligne les nombreuses réunions organisées et les propositions formulées. De leur côté, les organisations syndicales expriment leurs inquiétudes face à la dénonciation de certaines conventions et aux conséquences possibles sur les conditions de travail. Sans préjuger des responsabilités de chacun, cette situation témoigne de la nécessité de restaurer un climat de confiance.

Quel est aujourd'hui l'état des discussions entre la direction et les organisations syndicales ? Quelles sont les principales difficultés qui subsistent ? Quelles perspectives de compromis se dégagent ? Des initiatives sont-elles envisagées pour apaiser les tensions et garantir la poursuite d'une concertation constructive, sans placer les partenaires sociaux devant des décisions irréversibles ?

Un transport public efficace et attractif repose aussi sur un climat social serein et des agents qui se sentent écoutés, reconnus et respectés. Le dialogue social doit rester un véritable espace de négociation, où chacun peut contribuer à construire des solutions partagées.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'Opérateur de transport de Wallonie est une entreprise publique autonome dotée d'un organe d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques. J'entends respecter cette autonomie de gestion. Je l'ai sollicitée afin de répondre à vos questions.

L'OTW m'informe que depuis janvier 2026, la direction et les organisations syndicales se sont rencontrées à 13 reprises. Au cours de ces échanges, 12 propositions et sept variantes ont été formulées par la Direction générale de l'OTW. Elles concernent quatre conventions collectives. Ces chiffres témoignent de l'intensité des discussions et de la volonté de la Direction générale de rechercher des solutions négociées.

Force est toutefois de constater que, malgré les nombreuses avancées et adaptations proposées par la direction, les discussions peinent à déboucher sur des convergences concrètes. Les positions des parties demeurent divergentes sur plusieurs aspects essentiels, ce qui ne permet pas à ce stade de faire aboutir les négociations au rythme souhaité.

La convention collective relative au mécanisme de départ anticipé à 55 ans constitue l'un des points sensibles de ces discussions. En effet, l'évolution du cadre fédéral, notamment à la suite de l'arrêté royal du 5 septembre 2025 et de la suppression du régime de chômage avec complément d'entreprise, impose de revoir les dispositifs existants afin de les inscrire dans un cadre juridiquement et financièrement soutenable.

C'est dans ce contexte que l'OTW a procédé à la dénonciation de la convention collective actuelle relative à ce départ anticipé – chômage plus complément d'entreprise – permettant un départ à 55 ans. Il s'agissait d'un acte technique et formel s'inscrivant dans le cadre du processus engagé. Les organisations syndicales avaient été préalablement informées à deux reprises de cet acte technique. Celui-ci ne remettait nullement en cause la poursuite des négociations ni la possibilité de parvenir à un accord d'ici la fin de l'année, date à laquelle la dénonciation produit ses effets.

Cette échéance – le 31 décembre 2026 – n'a pas été, elle non plus, fixée unilatéralement par la direction, mais résulte d'un accord signé le 5 février 2026 avec les organisations syndicales. Soucieuse de préserver les conditions d'un dialogue social constructif, la direction a néanmoins décidé de retirer temporairement cette dénonciation afin de donner une nouvelle chance à la concertation.

Cette démarche s'inscrit dans un protocole d'accord qui prévoit que les organisations syndicales transmettent par écrit des propositions concrètes et constructives

pour le 27 octobre. L'OTW a reçu celles-ci et doit maintenant les analyser. Cette étape doit permettre de clarifier les positions de chacun, de mieux cerner les marges de négociation et d'identifier les conditions d'un compromis. Elle traduit la volonté de maintenir un espace de dialogue et de ne pas fermer prématurément la voie à une solution négociée.

L'enjeu est désormais de transformer les échanges en avancées concrètes dans un esprit de responsabilité réciproque. L'objectif poursuivi par l'OTW est de construire un modèle durable, équitable et solidaire qui tienne compte de l'évolution du cadre légal, des réalités opérationnelles de l'entreprise et des préoccupations légitimes des travailleurs. Voilà l'état du dialogue au sein de l'entreprise LeTEC.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, le début de votre réponse ne m'étonne même plus. Votre conception de la gouvernance à géométrie variable vis-à-vis de l'OTW, en réalité, ne m'étonne plus. Une fois, c'est le conseil d'administration qui décide, une autre fois, c'est vous qui revenez par la fenêtre. Je pense que l'usage de cette phrase selon laquelle l'OTW est une entreprise autonome est à utiliser avec parcimonie.

Ceci étant dit, je crois sincèrement que le dialogue social ne se mesure pas au nombre de réunions organisées, mais plutôt à la possibilité réelle d'atterrir sur des décisions concrètes pour les travailleurs et pour l'organisation concernée. Ici, ce qui semble mettre le feu aux poudres, c'est cette CCT sur les départs anticipés à 55 ans. On peut le comprendre. Ici, votre responsabilité politique, c'est de créer les conditions d'un accord. Il faut que les travailleurs se sentent écoutés et que leurs préoccupations pèsent réellement dans les décisions. Que ce soit au Fédéral ou à la Région, MR et Engagés, foutez la paix aux pensionnés ! Foutez la paix à ceux qui arrivent à la pension ! On ne rendra pas LeTEC attractif en demandant toujours plus à ceux qui le font rouler. On ne rendra pas LeTEC plus attractif en demandant à ceux qui le font rouler de tout encaisser.

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la location de locaux administratifs pour le groupe LeTEC à Namur »

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 location de locaux administratifs pour le groupe LeTEC à Namur ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, il nous revient que l'OTW procéderait à la location de bureaux administratifs à Namur, à proximité de la gare des bus. Cette situation intervient dans un contexte où le groupe LeTEC fait face – on en a discuté longuement aujourd'hui – à des défis importants et structurels en matière de qualité de service, de maîtrise des coûts, de financement de ses missions essentielles et de modernisation de son offre. Elle s'inscrit également dans un cadre budgétaire wallon particulièrement contraint, appelant à une utilisation rigoureuse des ressources publiques.

Dans ce contexte, le choix des surfaces administratives interroge quant à leur pertinence, leurs alternatives éventuelles et leur adéquation avec les priorités opérationnelles du service public de mobilité.

LeTEC loue-t-il des locaux administratifs au centre de Namur ? Le cas échéant, depuis quelle date le bail a-t-il pris effet et quelle est sa durée ? Quel est le montant annuel de ce loyer ? Quel est également le montant des charges ainsi que des éventuels frais d'aménagement ou de rénovation liés à cette opération ? Quelle est la superficie totale des locaux concernés ? Qui est le propriétaire ou le bailleur des locaux concernés ?

Combien d'agents de l'OTW occupent-ils aujourd'hui ces bureaux ? S'agit-il d'une occupation quotidienne ? Pour quelles missions et quels services ces locaux administratifs sont-ils utilisés ? D'une manière plus générale, Monsieur le Ministre, quelle est la stratégie immobilière opérée au sein du groupe LeTEC ?

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, ne vous en déplaise, l'Opérateur de transport de Wallonie est une UAP, une unité d'administration publique, une entreprise publique autonome dotée d'un conseil d'administration de type 3, où siègent des représentants de tous les groupes politiques. J'entends respecter cette autonomie de gestion. Je l'ai sollicité afin de répondre à vos questions. Je réponds bien volontiers en donnant les réponses qu'il me donne.

L'OTW loue en effet deux espaces de locaux administratifs à Namur. Le premier, boulevard Ernest Mélot, est utilisé par la *business unit* de Namur-Luxembourg. Celle qui a été saccagée lors d'une manifestation par des casseurs. Il abrite entre autres l'espace commercial LeTEC au rez-de-chaussée. Vingt-quatre agents de l'OTW occupent ce bâtiment, en plus de la clientèle fréquentant l'espace commercial. Le loyer est de 13 400 euros par mois, hors charge. Le

propriétaire est la société Action II. Le bail a pris effet le 15 janvier 2019.

Le second bâtiment se situe boulevard de Merckem et est occupé par les directions transversales IT, Finances et RH de l'OTW. Cent vingt agents de l'OTW occupent ce bâtiment. Il se compose de bureaux et de salles de réunion et de formation. Le loyer est de 88 000 euros par mois, charges comprises. Le bâtiment appartient à Engie. Le bail a pris effet le 1er mai 2020.

La stratégie immobilière de l'OTW est de rationaliser les espaces nécessaires. C'est ainsi que les cinq *business units* sont occupées à optimiser la localisation de leurs bâtiments d'exploitation – dépôts, ateliers, centre d'entretien –, en fonction du réseau qu'elles exploitent. Cela se fait progressivement. La direction transversale envisage, quant à elle, le regroupement de ces deux implantations en un seul bâtiment.

Vous ne m'avez pas posé la question, mais vous avez fait une intervention ce matin et j'avais envie de réagir. Je complète ma réponse en signalant également que l'opération de *rebranding* de l'entreprise LeTEC est une décision de la précédente législature.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Du conseil d'administration, j'imagine.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Sous la précédente législature et sous le contrôle des commissaires du Gouvernement, comme c'est encore le cas aujourd'hui.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Et des membres de la Commission ?

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, 88 000 euros par mois pour des bureaux loués à Engie pour l'OTW ; 88 000 euros de loyer à payer par mois. Faites le calcul sur l'année. Je ne sais pas quelle est la surface disponible pour 88 000 euros par mois, mais vous pouvez évidemment vous douter que, vu ma réaction, il s'agit de montants pour le moins interpellants. Je vous le disais tout à l'heure, pour les 310 000 euros consacrés au changement d'identité visuelle, passant de TEC à LeTEC.

Pendant ce temps, on impose des économies substantielles à l'OTW, on rationalise l'offre, on augmente considérablement les tarifs pour les voyageurs. Il y a quand même un sérieux problème de cohérence dans les priorités au sein du groupe pour lequel vous avez la tutelle et pour lequel vous avez la responsabilité politique ici au sein de ce Parlement. Comment expliquer à un jeune qui voit le prix de son abonnement exploser qu'il doit se serrer la ceinture, alors que de telles dépenses sont engagées chaque mois ? Cela n'a aucun sens, Monsieur le Ministre. Il faut véritablement reprendre la main et éviter que ce genre de situation ne se pérennise dans le temps.

Question orale de Mme Dorothée De Rodder à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le budget et le calendrier de la liaison cyclopiétonne entre Tournai Expo et Mourcourt »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Rodder à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le budget et le calendrier de la liaison cyclopiétonne entre Tournai Expo et Mourcourt ».

La parole est à Mme De Rodder pour poser sa question.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, réclamée par les riverains depuis trois législatures et soutenue par de nombreux citoyens mobilisés depuis des années, la liaison cyclopiétonne entre Tournai Expo et Mourcourt reste, sept ans après son lancement, à l'état d'étude.

Celle-ci, entamée le 19 mars dernier, a déjà mobilisé 500 000 euros, qui n'auront servi à rien si aucune suite concrète n'est donnée à la réalisation. Dans votre dernière réponse, vous annonciez un premier rapport chiffré et un premier tracé pour la fin de l'été 2026, soit pour le 21 septembre. Cette échéance est aujourd'hui dépassée sans qu'aucun élément n'ait été communiqué aux riverains. Ce retard interroge d'autant plus que d'autres chantiers cyclables avancent bien plus vite sous votre houlette : la cyclostrade entre Wavre et Louvain-la-Neuve, longue de 4,2 kilomètres et financée à hauteur de 5,5 millions d'euros, a déjà été inaugurée en septembre 2025.

Localement, le giratoire de la Vertefeuille, qui relève du même plan wallon Infrastructures-Mobilité 2020-2026 doté de 2,5 millions d'euros, a certes obtenu ses permis, mais aucune réalisation concrète n'apparaît à l'horizon. Vous avez vous-même reconnu qu'aucun aménagement pour la sécurité des usagers doux n'a été réalisé sur cet axe de la route provinciale à Mourcourt. Après sept années d'attente, il est temps d'apporter une réponse ferme à ce dossier. Le rapport chiffré et le tracé annoncés pour le 21 septembre ont-ils été finalisés, et à quelle date seront-ils enfin communiqués aux riverains ?

Confirmez-vous l'inscription de cet axe comme projet prioritaire dans le plan d'investissement à partir de 2027, avec un budget de réalisation clairement

identifié, afin que les 500 000 euros déjà investis ne soient pas perdus ?

Quand les usagers doux de la route provinciale à Mourcourt pourront-ils enfin bénéficier d'aménagements concrets pour leur sécurité ?

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 souhaite développer le réseau cyclable wallon et suivant la Déclaration de politique régionale : « 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 ».

Ce travail, j'entends aussi le faire de façon méthodique. Des schémas cyclables régionaux sont en cours de finalisation et permettront, dans les prochains mois, de disposer d'un plan stratégique d'aménagement des liaisons structurantes sur lesquelles pourront se greffer les réseaux communaux existants et futurs. De ce point de vue, je rappelle que j'ai dégagé une enveloppe annuelle de 30 millions d'euros dès 2027 pour financer notamment les plans vélos communaux.

À travers vos nombreuses questions et celles de votre collègue, Mme Vandorpe, je sais toute l'attention que vous portez à la liaison cyclable entre Tournai et Mourcourt. Comme je vous l'annonçais dans mes réponses précédentes, l'étude a bien débuté le 19 mars dernier. Le bureau Greisch a été désigné. Un travail conséquent a déjà été réalisé pour faire un état complet de la situation et analyser les différentes demandes des partenaires locaux, en lien avec la bonne Ville de Tournai. Le SPW MI m'indique que nous en sommes aujourd'hui au stade de l'esquisse.

L'administration m'informe également que, dans ce cadre, un tracé est envisagé, mais soulève de nombreux points de questionnement. Afin de préciser l'aménagement et d'établir un rapport circonstancié et chiffré, un levé topographique complet de la zone est nécessaire. Cette étape doit être réalisée au cours des prochaines semaines, au terme des procédures administratives ad hoc. Je reste toujours prudent avec les dates estimatives transmises jusqu'ici, car elles ne sont justement que des estimations. Dans ce type de dossier, il faut accepter un certain aléa inhérent à la bonne conduite du projet. Cela ne m'empêche pas d'être très volontariste, vous le savez.

Pour ce qui concerne le financement des travaux, ma volonté est de mettre en œuvre d'abord les tronçons prioritaires du réseau cyclable structurant, celui que j'ai évoqué au début de ma réponse à votre question. Il s'agit de travailler dans une logique de rationalisation des moyens budgétaires sur les tronçons à haut potentiel cyclable.

Pour la Wapi, l'enquête sur ce réseau régional est en ligne et débute ce jour – même chose pour la zone Cœur du Hainaut. Elle se terminera le 30 novembre. Je ne doute pas que, dans ce cadre, les acteurs de terrain impliqués et intéressés par ce projet feront part de leur avis sur la priorisation de l'aménagement de la nationale 48 entre Tournai Expo et Mourcourt.

M. le Président. – La parole est à Mme De Rodder.

Mme Dorothée De Rodder (PS). – Monsieur le Ministre, je suis désolée de vous le dire, mais votre réponse n'était pas très claire. En faites-vous une priorité, finalement ? Je vous demande quand on va passer de la parole aux actes. C'est beaucoup trop long. Quand va-t-on faire cette piste cyclable ? Vous me parlez de priorités. En fait-elle partie ? Je ne l'ai pas compris dans votre réponse. Je vous le demande.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

D'accord, c'est en participant à l'enquête publique que l'on peut en faire une priorité, si j'entends bien. C'est cela ?

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

OK, je comprends mieux. Cela veut dire que l'on n'est pas encore sûr et certain à 100 % d'opérationnaliser les choses très concrètement. J'invite toutes celles et tous ceux qui sont mobilisés depuis tant d'années pour cette piste cyclable à maintenant le faire savoir sur le site internet dont vous avez parlé. Je me rends compte que cette bataille n'est pas encore gagnée, et qu'il faudra encore que je revienne vous solliciter pour enfin inaugurer un jour, je l'espère, cette piste cyclopiétonne. Je reviendrai vous interroger sur la question.

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi de la conférence interministérielle (CIM) du 20 octobre concernant le Brupass XL et l'intégration billettique »

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 « le suivi de la conférence interministérielle (CIM) du 20 octobre concernant le Brupass XL et l'intégration billettique ».

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

M. Olivier Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, à plusieurs reprises, depuis le début de votre mandat, nous

avons eu l'occasion d'échanger sur l'évolution du Brupass XL ainsi que sur la mise en place d'un système de billettique intégré entre les quatre opérateurs, à savoir la SNCB, la STIB, LeTEC et De Lijn.

Lors de notre dernier échange, en septembre dernier, vous indiquiez être toujours dans l'attente des analyses demandées aux opérateurs. Initialement attendues pour le mois de juin, elles connaissaient quelque retard. Ces travaux devaient permettre aux différentes autorités de se prononcer en toute connaissance de cause sur l'évolution du Brupass XL et de l'intégration billettique, autrement dit la possibilité d'avoir un ticket unique.

Vous annonciez également une réunion technique dans le courant du mois de septembre et votre intention d'inscrire ce dossier à l'ordre du jour de la Conférence interministérielle de la mobilité du 20 octobre. Il est temps d'avancer enfin vers des solutions concrètes pour les navetteurs wallons, en particulier ceux du Brabant wallon.

On vient de faire un grand pas au niveau des infrastructures. C'était il y a quelques jours à peine : la mise à quatre voies de la ligne 161 Ottignies-Bruxelles est terminée. Il reste encore quelques travaux au niveau des gares, mais la mise à quatre voies est terminée. Depuis le temps que l'on en parle !

Depuis que je suis ado, on parle en effet de ce RER, mais il manque un autre incitant : le billet unique. Je ne suis d'ailleurs pas le seul à plaider dans ce sens. Je ne sais pas si vous avez vu dans *L'Avenir*, l'autre jour, l'interview de Philippe Matthis. Vous devez le connaître, j'imagine. Il fait partie de votre formation politique Les Engagés. Il a été échevin de la Mobilité à La Hulpe. Il était conseiller provincial en Brabant wallon. On l'appelait « Monsieur RER ». Je dois l'avoir interviewé je ne sais combien de fois dans ma vie antérieure.

Il disait, dans cette interview, la même chose que moi : « Un navetteur du Brabant wallon devrait pouvoir, avec un seul et même billet, prendre un bus LeTEC, puis voyager sur un train RER de la SNCB et enfin achever son trajet en métro de la STIB ou en bus De Lijn. Donc ne pas être obligé, à chaque étape, d'acheter un titre de transport. C'est logique. On parle quand même de déplacements à l'intérieur d'une zone de 30 kilomètres de rayon. Or, cela n'est pas possible pour les navetteurs wallons, au contraire des voyageurs de la STIB et De Lijn qui, eux, peuvent profiter du ticket Brupass XL pour 3,60 euros et accéder à toutes les gares bruxelloises et à 17 gares de la périphérie flamande ».

Je vous en ai parlé plusieurs fois : ce qui est complètement dingue dans cette histoire, c'est que l'on a créé une zone Brupass XL qui exclut complètement la Wallonie. C'est complètement délirant. Je sais que vous êtes convaincus, vous et votre collègue fédéral de la Mobilité, Jean-Luc Crucke. Je le suis aussi. J'en viens à mes questions, car j'ai de la suite dans les idées. Les quatre opérateurs qui devaient remettre des conclusions au mois de juin l'ont-ils enfin fait ? Ont-ils transmis les analyses et les scénarios qui leur avaient été demandés ? La réunion technique annoncée en septembre a-t-elle bien eu lieu ? Qu'en est-il ressorti ? La conférence interministérielle Mobilité du 20 octobre s'est-elle bien tenue ? Apparemment non, d'après ce que des collègues m'ont dit en déduisant cela d'une de vos réponses tout à l'heure. Me voilà fort peiné, dépité parce que j'allais vous demander si ces travaux de la CIM avaient permis aux différents ministres de dégager un accord. Eh bien non !

Quelles sont les prochaines étapes envisagées ? Cela existe dans la plupart des grandes villes, je vous l'ai déjà dit mille fois. Vous allez à Paris, vous allez à Londres. Qu'attend-on ? C'est aussi la défense des Wallons, des navetteurs qui se rendent vers la capitale. Dernier élément : cela se trouve dans la DPR. J'ai le texte ici devant moi. Vivement que cela avance. Je suis tout ouïe, mais je crains d'être un peu déçu.

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 connais votre intérêt pour ces deux questions, puisqu'il y a deux questions distinctes : le Brupass XL et l'intégration de la billettique. Vous avez raison de rappeler que c'est écrit dans la DPR : « Afin de simplifier la vie des citoyens, l'interconnexion et la qualité des correspondances entre les opérateurs de transport public – OTW, SNCB, STIB, et cetera – seront améliorées. Une collaboration visant à développer des produits combinés et d'autres solutions, telles qu'une plateforme unique d'achat d'un titre de transport, sera envisagée quel que soit l'opérateur. Les voyageurs pourront acheter leur voyage multimodal en une seule fois par un seul achat et un seul paiement ».

C'est facile, en effet, à écrire et c'est un engagement clair. Cet objectif implique de progresser vers une intégration tarifaire et billettique, qui facilite concrètement les déplacements des voyageurs entre les différents réseaux. La réunion technique consacrée au projet Fairtiq – une entreprise d'origine suisse, qui a développé cela en Suisse – s'est bien tenue le 23 septembre dernier. Ce projet présente un intérêt, puisqu'il vise à permettre aux voyageurs de payer uniquement les trajets effectivement réalisés sans paiement anticipé, sur la base des systèmes de validation et des tarifs existants de chaque opérateur.

Son périmètre demeure toutefois limité. Il concernait uniquement les voyageurs occasionnels – et non pas les abonnés –, impliquerait une solution exclusivement digitale de type *swipe in* et *swipe out*, et porterait sur un échantillon restreint d'usagers. On parle d'un millier de

personnes. Il constitue, à mes yeux, une piste intéressante, mais ne répond pas à lui seul, tant s'en faut, à l'ensemble des enjeux liés à la mise en place d'une solution intégrée pour les voyageurs intermodaux, M. et Mme Tout-le-Monde, les navetteurs.

Dans ce contexte, les trois Régions souhaitaient disposer au préalable des résultats des analyses déjà demandées aux quatre opérateurs afin de garantir la cohérence des travaux, d'éviter une dispersion des ressources et de ne pas risquer de développer un système supplémentaire en parallèle des solutions existantes. C'est important, parce que les doubles trucs coûtent deux fois plus cher. Les coûts liés à l'évolution de la billettique sont, en effet, extrêmement élevés et nécessitent un temps d'implémentation non négligeable.

Pour rappel, le 9 mars dernier, dans le cadre des travaux relatifs au développement d'une solution *pay as you go*, les quatre ministres ont demandé aux quatre opérateurs de transports publics de présenter une feuille de route détaillée à court, moyen et long terme, ainsi que d'évaluer les obstacles, les opportunités et les coûts liés au développement d'un système commun appelé à succéder à la carte MOBIB. Parallèlement, les opérateurs ont été chargés d'étudier en profondeur les différents scénarios d'évolution du Brupass XL et de présenter leurs conclusions avant l'été. On parle à la fois de méthode et de concret avec le Brupass XL.

S'agissant plus particulièrement de l'extension du Brupass XL, plusieurs éléments nécessitent encore des clarifications. Comme je l'ai déjà expliqué ici, les opérateurs retiennent dans leur analyse l'hypothèse que l'intégration tarifaire ne générerait aucun nouvel usager. Cette hypothèse est particulièrement déterminante, puisque les coûts annoncés d'extension s'élèvent à 1,2 million d'euros par an pour le scénario « light » avec trois gares, à 16,4 millions d'euros par an pour le scénario complémentaire lié à l'article 13, comprenant 17 gares, dont, cette fois-ci, des gares wallonnes. Or, la zone concernée présente plusieurs facteurs susceptibles de favoriser un transfert modal, notamment la forte densité de population – le Brabant et l'hinterland bruxellois –, l'offre ferroviaire et de bus existante et des mesures mises en œuvre par la Région bruxelloise pour réduire l'usage de la voiture individuelle.

Dans ce contexte, l'hypothèse d'une absence totale de nouveaux usagers doit pouvoir être étayée par des éléments objectifs, explicitement documentés et confrontés à des scénarios alternatifs. Si l'on reste sur une part de gâteau qui n'augmente pas, qu'il faut se partager et diminuer les prix – un Brupass XL, c'est chacun qui diminue ses tarifs pour être attractif –, la situation est compliquée. L'enjeu est de disposer d'une évaluation complète des coûts, mais aussi des effets potentiels d'une meilleure intégration tarifaire sur la fréquentation des transports publics et le report modal.

En effet, si une intégration tarifaire cohérente entre les quatre opérateurs devait s'avérer impossible à Bruxelles, dans une zone où les réseaux sont déjà particulièrement imbriqués, où les besoins de mobilité entre les Régions sont les plus évidents, il convient de se demander où elle pourrait être mise en œuvre. Si ce n'est pas à Bruxelles ou dans son hinterland, où le ferait-on ?

C'est dans cette perspective que mes représentants ont demandé, lors de la réunion intercabinets préparatoire du 7 octobre à la CIM, que les quatre opérateurs puissent compléter et objectiver leur analyse. En effet, le coût de chaque scénario ne peut être apprécié indépendamment des hypothèses et de la méthodologie ayant conduit à ce calcul. Les opérateurs sont ainsi invités à préciser, pour chacun des scénarios envisagés, les hypothèses de calcul retenues, notamment en matière de fréquentation par gare, la méthodologie utilisée pour estimer l'impact de l'intégration tarifaire sur la fréquentation, plusieurs hypothèses de sensibilité et un scénario intégrant explicitement une hypothèse réaliste de nouveaux usagers et de transfert modal. C'est un élément majeur à mes yeux.

J'avais inscrit l'ensemble de ce dossier à l'ordre du jour de la CIM du 20 octobre 2026. Je n'étais pas le seul, mon collègue du Fédéral l'avait également fait. Toutefois, cette réunion a été reportée au 7 décembre 2026, faute, hélas, Monsieur le Député, de perspectives suffisantes de consensus à ce stade. Ce report doit permettre de faire le point sur les différents éléments de ce dossier, de mener des échanges bilatéraux préparatoires.

Les quatre opérateurs sont également invités, en parallèle, à présenter l'état d'avancement de leurs travaux, à la fois sur l'intégration tarifaire et le futur de la carte MOBIB. Cette présentation est annoncée pour le 20 novembre. Sur le Brupass XL, la date doit encore être fixée, la réunion intermédiaire devant être fixée avant le 7 décembre.

Ma priorité reste de faire évoluer le Brupass XL. C'est l'objectif majeur. C'est un dispositif qui fonctionne déjà, qui dispose d'une gouvernance établie et qui concerne un territoire particulièrement propice au transfert modal. Ainsi, il me paraît essentiel de consolider et de développer cette solution concrète avant de multiplier les initiatives, afin d'offrir également aux navetteurs wallons une intégration tarifaire véritablement adaptée à leurs besoins et à leurs déplacements quotidiens.

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

M. Olivier Maroy (MR). – Je comprends mieux, Monsieur le Ministre, pourquoi vous m'avez répondu, lors d'une de mes nombreuses précédentes questions sur le sujet : « C'est un projet de législature ». C'est compliqué, il y a « un cheveu dans la soupe », certains

opérateurs sont très réticents, mais il va falloir siffler la fin de la récréation. Répondre que cela ne va pas générer de nouveaux navetteurs, c'est hallucinant. C'est le bon sens. Si l'on pouvait se rendre de Nivelles, de Leuven ou de Louvain-la-Neuve, au centre de Bruxelles avec un seul ticket, il y a des tas de gens qui abandonneraient leur voiture. D'autant que, je l'ai dit dans la question, on enregistre des progrès avec cette mise à quatre voies de la ligne 161, avec de nombreux parkings de dissuasion – je pense, par exemple, à celui de Louvain-la-Neuve, le plus grand du Benelux.

Je ne peux que conclure en disant que l'on est derrière vous et qu'il faudra s'armer de patience, mais on est décidément dans un pays de fous.

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la dégradation du climat social dans le transport scolaire »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la dégradation du climat social dans le transport scolaire ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, la CSC annonce deux journées de grève, les 9 novembre et 4 décembre prochains, dans les entreprises privées assurant des lignes du TEC et des services de transport scolaire. Ces revendications sont légitimes : pour le même travail, les chauffeurs doivent bénéficier des mêmes conditions. Au cœur des revendications : les rémunérations, les chèques-repas, les déplacements domicile-travail et la reconnaissance du temps de stationnement.

Cette situation pose une question de fond : comment justifier que des chauffeurs exerçant le même métier, au service des mêmes usagers, ne bénéficient pas de conditions de travail équivalentes selon leur employeur ?

Quelles initiatives comptez-vous prendre auprès de l'OTW et des entreprises privées pour favoriser une harmonisation des conditions de travail ? Envisagez-vous d'intégrer des garanties sociales communes dans les futurs cahiers des charges des marchés publics ?

Quel sera l'impact prévisible de ces deux journées de grève sur l'organisation du transport scolaire, notamment pour les élèves de l'enseignement spécialisé ? Quelles dispositions seront prises pour informer les familles et limiter les perturbations ?

Il y a quelques mois, je vous interrogeais sur l'organisation difficile des circuits pour les élèves fréquentant les écoles fondamentales de Ligneuville et de Xhoffraix. Vous m'indiquiez : « J'attends donc une adaptation du service presté par l'OTW dans les meilleurs délais ». Sept mois plus tard, les problèmes demeurent. Pourquoi les adaptations demandées n'ont-elles pas eu lieu ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'Opérateur de transport de Wallonie est une entreprise publique autonome dotée d'un organe d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques. J'entends respecter cette autonomie de gestion. Je l'ai donc sollicité afin de répondre à vos questions.

En ce qui concerne la comparaison des rémunérations et avantages accordés aux conducteurs de LeTEC et aux conducteurs du secteur privé, l'OTW ne dispose pas des informations permettant d'établir une comparaison. Ce ne sont pas les mêmes employeurs, donc pas les mêmes règles.

En effet, les conditions d'octroi ainsi que les montants relatifs aux chèques-repas, aux interventions dans les frais de déplacement domicile-lieu de travail et, plus largement, aux avantages accordés aux travailleurs sont définis soit par une convention collective de travail, conclue au niveau de la commission paritaire, de la sous-commission paritaire, voire au niveau de l'entreprise, soit par une convention individuelle écrite. La détermination de ces conditions et montants relève des partenaires sociaux dans les instances compétentes – commission paritaire, sous-commission paritaire et commission d'entreprise –, elle ne relève dès lors pas du niveau d'intervention du Gouvernement, et ce, comme pour n'importe quelle entreprise. C'est le droit social du travail tel qu'il est bâti chez nous depuis des années.

Comme pour toute interruption de service, dans le cas d'éventuels mouvements de grèves, les familles seront informées par le canal classique InfoSMS destiné à les prévenir de toutes perturbations sur le réseau de transport scolaire.

Concernant la modification de la capacité du car du circuit 4904, l'OTW m'informe qu'il ne sera pas possible de la changer, étant donné que le véhicule actuel a été validé au moment de l'établissement du contrat avec le transporteur.

Concernant toute autre adaptation éventuelle relative au droit au transport, je rappelle que les décisions sont prises dans le respect de la législation et de la circulaire

de rentrée 2026-2027, sur laquelle vous m'avez déjà interrogé à plusieurs reprises, et que les niveaux d'appel par rapport à des décisions individuelles sont toujours possibles via une demande de dérogation en commission territoriale, puis un recours éventuel en commission wallonne du transport scolaire. Ce sont les règles qui s'appliquent à l'ensemble des enfants concernés par le transport scolaire et à leur famille, sur tout le territoire wallon.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je vous avoue que je suis assez étonnée qu'un parti, qu'un groupement comme le vôtre, qui multiplie les réformes, dise que c'est comme cela depuis moult années. Je vous avoue que c'est assez étonnant d'avoir cette réponse d'un parti qui se dit réformiste.

Monsieur le Ministre, c'est à vous que j'adressais ma question et j'espère fortement que vous ne trouvez pas normal qu'un chauffeur qui exerce le même travail qu'un autre n'ait pas les mêmes conditions de travail. On se rend compte ici – je pense que nous ne sommes pas les seuls –, au sein du Parti socialiste, que le tout au privé ne fonctionne pas. On ne peut pas admettre qu'il y ait des chauffeurs de division 1 et de division 2.

Je vous demande sincèrement, en étant la plus convaincante possible, d'essayer, en respectant la législation, de faire ce qu'il faut, notamment en matière de cahiers des charges, pour permettre à chaque chauffeur d'avoir les mêmes droits que son voisin.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avant-projet de décret-programme adopté par le Gouvernement le 22 octobre 2026 »

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'avant-projet de décret-programme adopté par le Gouvernement le 22 octobre 2026 ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je crains déjà de connaître la réponse, mais on va quand même tenter. Le 22 octobre dernier, vous avez adopté, en première lecture, un nouveau projet de décret-programme. Légiférer de la sorte devient une mauvaise habitude de votre Gouvernement, puisqu'il s'agit déjà du cinquième exercice du genre. Vous figurez comme cosignataire de ce projet de décret-programme.

Quelles sont, dans l'ensemble de vos compétences, les législations que vous entendez modifier via ce décret-programme ? Quelles sont les modifications proposées ? Quel est l'impact budgétaire attendu de ces modifications ? Quels sont les objectifs poursuivis à travers ces modifications ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vous reconnais bien là : vous anticipez de nouveau nos débats budgétaires, au cours desquels nous aurons l'occasion de revenir longuement et en détail sur les mesures proposées par le Gouvernement.

Vous l'avez dit vous-même dans votre question, il s'agit d'un avant-projet de décret en première lecture. Vous savez donc qu'il y a un processus qui peut encore faire évoluer les textes. Répondre sur un texte en gestation est toujours délicat. Néanmoins, je peux quand même vous donner quelques éléments.

L'avant-projet de décret-programme s'inscrit dans la volonté du Gouvernement d'établir une trajectoire budgétaire pour trois exercices – 2027, 2028 et 2029 –, et ce, avec un double objectif : contribuer au redressement des finances régionales, d'une part, et moderniser la Wallonie, d'autre part.

Dans le cadre de mes compétences, sept législations sont concernées :

- le Code de la démocratie locale et de la décentralisation ;
- le décret instituant Namur comme capitale de la Wallonie ;
- le Code du développement territorial ;
- le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus ;
- le décret-programme du 19 décembre 2025 portant diverses mesures budgétaires ;
- le décret relatif à la voirie communale ;
- le décret relatif au plan de cohésion sociale ;
- le décret relatif au plan de cohésion sociale pour les matières transférées de la Communauté française.

Les principales modifications proposées concernent le financement des pouvoirs locaux. Pour la période 2027-2029, une indexation correspondant à l'inflation diminuée de deux points sera appliquée au Fonds des communes. Le Fonds spécial de l'aide sociale conservera, quant à lui, son indexation habituelle : niveau d'inflation augmenté de 1 %.

Le décret-programme prévoit également une réorganisation du Fonds des communes, avec

l'intégration des moyens du complément régional dans une nouvelle dotation liée à l'activité industrielle, ce qui remplace les compensations plan Marshall.

En matière de cohésion sociale, les plans de cohésion sociale seront remplacés par une dotation « Initiative du vivre-ensemble », offrant davantage d'autonomie et de souplesse aux communes. Cette réforme mobilisera les moyens existants avec surfinancement de 1,4 million d'euros. Une nouvelle dotation sera, par ailleurs, consacrée aux investissements communaux en matière d'adaptation et d'atténuation du changement climatique, avec une enveloppe de 100 millions d'euros engagée dès 2027.

Ces adaptations poursuivent une ligne cohérente : maîtriser l'évolution des dépenses publiques, simplifier les mécanismes de financement au bénéfice des pouvoirs locaux et, enfin, renforcer leur capacité d'action.

Nous aurons naturellement l'occasion d'approfondir ces différents éléments lors de l'examen du budget et des textes qui l'accompagnent.

Si j'avais été plus long, vous me l'auriez reproché en me disant : « Monsieur le Ministre, le compteur tourne ».

M. le Président. – En effet.

La parole est à M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces éléments. Nous y reviendrons, mais cinq décrets-programmes en moins de 30 mois, cela devient une mauvaise habitude. Vous aviez pourtant dit que vous ne rentreriez pas dans ce genre de dynamique.

Les Gouvernements MR-Les Engagés sont coutumiers du fait. En juillet 2018, le Parlement wallon a adopté, en quelques heures, un décret-programme de plus de 450 articles. Durant les années qui ont suivi, il a fallu adapter des dizaines de décrets pour corriger les erreurs qu'il contenait. Le 26 octobre 2011, le président de notre assemblée disait, à la faveur du troisième décret-programme de la législature : « Nous devons examiner un décret-programme, un décret fourre-tout. C'est une technique décrétale et législative que nous abhorrons. Avec cette façon de procéder, on crée une illisibilité remarquable en corrigeant différents textes, en tentant de rattraper des retards et même en adoptant des mesures économiques. On en arrive à un texte qui comporte 28 volets et de très nombreux articles. Le résultat est un grand magma décisionnel qui se trouve très éloigné du discours wallon ». Je passe les autres considérations. Et M. Borsus de terminer en disant : « Il s'agit d'un texte touffu, contraire à ce que l'on enseigne dans toutes les universités, à ce que l'on doit faire en matière de droits, de lois et de décrets ».

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la consultation des citoyens dans le cadre du développement du réseau cyclable du Cœur du Hainaut »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la consultation des citoyens dans le cadre du développement du réseau cyclable du Cœur du Hainaut ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, le réseau cyclable wallon continue à se construire pour permettre aux citoyens de disposer de réelles alternatives à la voiture. Pour que ce développement de la mobilité active se fasse de manière cohérente et sécurisée, les pouvoirs locaux et les acteurs de mobilité active sont régulièrement sollicités et entendus.

Dans le Cœur du Hainaut, les démarches ont été nombreuses pour imaginer le réseau cyclable structurant de demain. Dans le cadre d'une vaste étude, des ateliers de coconstruction se sont tenus en juin, septembre et octobre de cette année. Ils ont permis d'aboutir sur une première version du futur réseau cyclable structurant qui va permettre de relier efficacement les principaux pôles de vie, d'emploi, d'enseignement, de services et de loisirs du territoire du Cœur du Hainaut.

Après les pouvoirs et acteurs locaux, c'est au tour des citoyens de participer à la coconstruction du réseau cyclable du Cœur du Hainaut. Du 3 au 30 novembre, une consultation publique en ligne leur permettra d'émettre leurs remarques et observations sur cette nouvelle version du réseau. Les villes et communes concernées sont invitées à diffuser largement cette consultation afin d'obtenir le plus de retours possible.

Pourriez-vous m'en dire plus sur la grande consultation publique qui a été lancée dans le cadre du développement du réseau cyclable du Cœur du Hainaut ? Quels sont les objectifs de cette consultation ? Les villes et communes n'ont eu que quelques jours pour s'imprégner des supports de communication fournis par le SPW et identifier la meilleure manière de les diffuser. Pouvez-vous nous en dire plus sur le calendrier choisi pour le lancement de cette enquête citoyenne ? Un délai plus long aurait-il pu être laissé

aux communes afin qu'elles puissent imaginer une communication adaptée ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la consultation citoyenne à laquelle vous faites référence s'inscrit dans le cadre du processus de définition du réseau cyclable structurant en Wallonie picarde et en Cœur du Hainaut. Cette étude est menée en coconstruction avec les différents acteurs locaux, tels que les communes, les intercommunales ou les associations de cyclistes, mais aussi avec les citoyens, selon une méthode déjà approuvée dans quatre autres territoires précédemment étudiés. La démarche est donc identique.

Cette démarche repose sur plusieurs étapes de concertation successives. Dès le lancement de l'étude, le SPW Mobilité et Infrastructures a organisé un webinaire afin de présenter les objectifs, la méthodologie et le calendrier des travaux. En comité d'accompagnement, auquel toutes les communes sont invitées à participer au travers d'un élu et d'un technicien, le schéma d'intention du réseau cyclable a été discuté et les différentes étapes de la consultation ont été rappelées.

Sept ateliers territoriaux par groupes de communes ont rassemblé 120 personnes, élues comme techniciens et citoyens. L'objectif annoncé était de préparer une version du réseau cyclable structurant qui serait soumise aux citoyens sur une plateforme internet, dont le calendrier avait été préalablement annoncé. Cette consultation citoyenne, en ligne depuis ce 3 novembre jusqu'au 30 novembre, est une procédure facultative, mais elle vise surtout à associer les usagers du territoire en leur permettant de partager leur connaissance du terrain, d'identifier d'éventuelles difficultés ou opportunités non relevées jusque-là et d'exprimer aussi leurs priorités. Les contributions recueillies permettront donc d'enrichir et d'affiner le projet de réseau avant sa définition.

Le calendrier était connu de toutes les parties prenantes et l'auteur de projet a partagé un kit de communication à toutes les communes le 14 octobre dernier, dès le moment où l'adresse URL de la plateforme en ligne a pu être validée.

Les experts en communication et en participation citoyenne du bureau d'études accompagnant le processus ont insisté pour que la communication de cette plateforme de consultation soit concentrée dans le temps pour qu'elle soit efficace. C'est ainsi que la presse locale et les réseaux sociaux régionaux l'annonceront ce 3 novembre.

Les communes sont invitées à relayer l'information de la manière qui leur semble la plus adéquate sur leurs sites internet, leurs réseaux sociaux, sur une affichette à l'entrée de la maison communale, et cetera.

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

M. Maxime Daye (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Si je prends l'exemple d'une ville que vous connaissez bien, puisqu'elle est voisine de la vôtre, à savoir Braine-le-Comte au hasard, l'information a été en effet bien diffusée ce matin. Je dois vous avouer que c'était très intéressant pour les citoyennes et citoyens, parce qu'il y a déjà, sur des cartes, la possibilité de remettre des avis sur des projets en cours, donc les données sont bien fournies par tout un chacun.

J'espère que cela pourra aussi déboucher sur des actions concrètes et des réalisations concrètes dans les mois à venir.

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conclusions du rapport circonstancié sur la suppression des horaires de bus LeTEC »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conclusions du rapport circonstancié sur la suppression des horaires de bus LeTEC ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, j'ai eu l'occasion de vous questionner à plusieurs reprises sur la décision de l'OTW de supprimer les horaires papier de la plus grande partie de ses arrêts pour les remplacer par des horaires sous forme de code QR.

En réponse à mon interpellation en date du 2 juin dernier, vous aviez annoncé la suspension de cette décision et la demande d'un rapport circonstancié. Par la suite, dans votre réponse à une question écrite de suivi, vous indiquiez en date du 20 août dernier que « le travail demandé n'est pas finalisé et des échanges complémentaires doivent encore intervenir, notamment afin de prendre en considération les préoccupations exprimées par le Centre interfédéral pour l'égalité des chances – Unia ».

Un peu plus de deux mois plus tard, je viens donc aux nouvelles quant au suivi du dossier. Il faut aussi

rappeler qu'à côté des objections de fond pour l'accessibilité du public à ces informations s'ajoutaient des questionnements juridiques. Je pense au décret du 21 novembre 2024 adopté par ce Parlement portant notamment sur l'accessibilité du public aux informations par des voies non numériques, ou encore à l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant que chaque arrêt est muni d'un horaire ou d'un tableau indiquant la fréquence de passage des véhicules de l'exploitant.

Dès lors, Monsieur le Ministre, avez-vous pu à présent recevoir le rapport circonstancié de votre administration, ou du moins un rapport intermédiaire ? Quels en sont les enseignements ? Comment les enjeux juridiques sont-ils par ailleurs analysés, qu'il s'agisse du décret de 2024 ou de l'arrêté royal de 1976 ?

Le dialogue avec Unia et avec les associations qui sont mobilisées à ce sujet a-t-il pu avoir lieu ? Le cas échéant, quels en sont les résultats ? Enfin, pouvez-vous faire le point sur la situation de terrain ? Avant la suspension de la décision, combien d'arrêts ont fait l'objet d'une suppression de l'horaire papier ? Un renouvellement de l'affichage des horaires sous format papier est-il prévu à ces endroits ? C'est une question concrète qui se pose dans un certain nombre de cas.

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 m'informe que les échanges avec l'association Unia et les autres associations mobilisées sur ces enjeux sont toujours en cours. Ces échanges visent à recueillir les éléments nécessaires à une analyse approfondie de la situation et à prendre en considération les préoccupations exprimées par les différentes parties prenantes. Aucune conclusion définitive ne peut donc encore être tirée de ces échanges. C'est sur la base de l'ensemble des éléments recueillis dans ce cadre qu'un rapport circonstancié pourra être conclu.

Quant au décret du 21 novembre 2024 relatif à la simplification administrative, selon l'analyse de l'OTW, il n'a pas vocation à s'appliquer au déploiement des QR codes aux arrêts de l'OTW. À la lumière de ces travaux préparatoires, il apparaît que ce texte encadre la dématérialisation des procédures d'autorisation et l'échange de données individuelles entre un usager et l'administration. La consultation d'une grille horaire relève de l'information passive du voyageur et ne constituerait donc pas une communication au sens de l'article 1er, 2° ni une démarche administrative impliquant une interaction continue avec l'autorité publique, au sens de l'article 2. Dès lors, les obligations d'accompagnement multicanal prévues par l'article 13 de ladite législation pour la réalisation concrète de ces démarches sont juridiquement inapplicables à cette simple recherche d'information dans l'espace public.

L'arrêté royal du 15 septembre 1976 est quant à lui en cours de révision. Ce projet de réforme est mené par un comité de pilotage dans lequel l'AViQ, le CAWaB – que vous connaissez – et le Réseau wallon de lutte contre la pauvreté sont représentés. Des exceptions au principe selon lequel toute information destinée aux voyageurs doit être accessible sous format papier, en ligne et via un contact humain sont prévues. L'affichage des horaires sur papier constitue l'une de ces exceptions, compte tenu des contraintes importantes qu'il représente pour les opérateurs du transport public. En l'état, je maintiens ma demande formulée à LeTEC de ne plus supprimer des affichages papier et vous confirme que LeTEC a répondu favorablement à ma sollicitation. Quant à la décision de renouvellement de l'affichage aux quelque 2 500 arrêts, soit environ 8 à 9 % du total des arrêts de bus, elle sera prise sur base des conclusions du rapport circonstancié que l'OTW doit finaliser suite aux différents échanges en cours avec les parties prenantes.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour la réponse détaillée que vous avez pu formuler. D'abord, le travail est toujours en cours avec Unia, qui n'est pas une association, mais une institution, et avec les associations concernées. J'espère que le travail peut être nourri, mais en même temps, qu'il ne part pas vers les calendes grecques puisque, comme vous l'avez dit, 8 à 9 % des arrêts ont déjà fait l'objet d'une suppression d'affichage et que, pour le moment, les choses restent en l'état. Les usagers sont là-bas punis, en tout cas victimes de cette initiative du groupe LeTEC.

Sur le plan juridique, je vous remercie pour les enseignements relatifs à l'arrêté de 1976, qui confirment qu'aujourd'hui l'action déjà décidée par LeTEC viole cet arrêté de 1976 puisque vous évoquez sa révision possible. Nous verrons le travail mené avec les associations et organisations que vous avez citées.

À côté de cela, je suis vraiment assez inquiet par l'élément relatif au décret de 2024. J'ai bien entendu que c'était le propos du TEC que vous relayez et que – je l'espère – il n'engage pas le Gouvernement. Ce faisant, cela amène une forme de restriction assez forte à ce que beaucoup d'usagers ont compris de nos débats parlementaires et de la législation telle qu'elle a été adoptée. C'est vraiment important qu'il puisse y avoir d'autres consultations juridiques que celles du seul support juridique du TEC pour voir ce qu'il en est parce qu'il ne s'agirait pas que l'on ait alors un amoindrissement de l'ambition telle qu'elle a été portée par le Gouvernement et que l'ensemble du Parlement avait soutenue unanimement.

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalité des engagements pris en matière de compensation face à l'instauration d'une vignette automobile »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalité des engagements pris en matière de compensation face à l'instauration d'une vignette automobile ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, lors de la présentation des résultats du conclave, les tarifs de la vignette automobile ont été annoncés de 90 à 125 euros selon le type de véhicule, avec des recettes estimées – je cite le texte du communiqué de presse – à 327 millions d'euros sur une année complète. Le tableau pluriannuel, dans le même document, mentionne un montant de 342 millions pour chaque année complète en 2028 et en 2029. Il y a là une confusion entre le texte et le tableau, vous nous direz ce qu'il en est.

Il est question d'une estimation de 130 millions à charge des usagers étrangers, du moins, c'est le montant que M. Bastin citait le 12 octobre dernier, ici, en commission. Les recettes de la vignette seront supportées par les Wallonnes et Wallons à hauteur de 197 à 212 millions d'euros par an, selon les chiffres que vous éclaircirez pour ce qui concerne les estimations du Gouvernement.

Vous avez annoncé une forme de compensation à l'introduction de la vignette automobile en diminuant la taxe de circulation de 40 à 75 euros, selon le type de véhicule, à partir du 1er avril 2027 et une diminution budgétaire estimée à 141 millions d'euros en année complète. Nous en revenons avec ce problème que la coalition MR-Engagés, avec elle-même, puisque des engagements très vocaux avaient été pris, qui prévoyaient une compensation à l'euro près pour chaque automobiliste. On voit tout de suite, via ces montants, le surcoût supporté par les automobilistes wallons.

Quelles sont les estimations correctes – c'est un élément factuel – quant aux prévisions de recettes annuelles de la vignette, 327 ou 342 millions d'euros ? Pourquoi le Gouvernement distingue-t-il le réseau structurant et le réseau non structurant pour les poids lourds, et pas pour les autres véhicules, puisque le tarif pour les poids lourds sera différent selon qu'ils fréquentent le réseau autoroutier et le réseau routier national ou régional ? Ce n'est pas le cas pour les autres véhicules.

La compensation que vous prévoyez avec la diminution de la taxe de circulation est-elle valide juridiquement ? A-t-elle été soumise préalablement à des avis juridiques, notamment européens ?

Comment faut-il comprendre les engagements pris dans les rangs de la majorité d'une compensation totale pour chaque automobiliste ? Quels sont les autres éléments à considérer pour aboutir à cette compensation ? Est-ce la taxe sur les remorques ? Est-ce le Job Bonus ? Sont-ce d'autres décisions ? En tout cas, ce n'est pas le prix du bus, puisque l'augmentation est très sensible pour un grand nombre d'usagers. Pourquoi la majorité parle-t-elle de compensation alors que, visiblement, ce n'est pas le cas ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question qui me permet de clarifier les montants et de rectifier des erreurs matérielles figurant dans le communiqué de presse du 12 octobre.

Le montant de 327 millions d'euros correspond à une première estimation des recettes globales de la vignette, au niveau wallon, évoquée avant la finalisation des travaux budgétaires. Au cours du conclave, ces estimations ont été affinées à la lumière des informations les plus récentes, notamment en ce qui concerne la répartition entre Régions des recettes issues des véhicules immatriculés à l'étranger et des véhicules de leasing. Le communiqué de presse a toutefois repris par erreur le montant initial dans la section consacrée à la vignette. Le montant correct des recettes en année pleine est de 342 millions d'euros, tel qu'il figure dans le tableau pluriannuel annexé à ce même communiqué pour 2028 et 2029, comme vous l'avez d'ailleurs relevé à juste titre.

Par ailleurs, le montant de 292 millions d'euros repris pour 2027 dans ce tableau doit – c'est la deuxième erreur – se lire comme 303 millions d'euros. En effet, environ 11 millions d'euros liés à l'entrée en vigueur, un mois plus tôt, au 1er avril de la réduction de la taxe de circulation, y ont été imputés par erreur. Ils relèvent en fait de la ligne « Réforme fiscale – automobiles », qui s'établit dès lors à environ 105 millions d'euros en 2027. Cette erreur d'imputation est sans incidence sur le solde budgétaire.

Cette première année fait l'objet d'une prudence renforcée. Les recettes attendues des véhicules immatriculés à l'étranger y sont prises en compte à hauteur des deux tiers, compte tenu de la mise en route du dispositif. Je tiens à souligner que ces montants, comme toute prévision budgétaire portant sur un dispositif fiscal nouveau, ont été établis avec une marge de prudence. Ils dépendent en effet de paramètres qui ne

pourront être observés qu'après l'entrée en vigueur du dispositif :

- le comportement des usagers, en particulier des non-résidents ;
- la répartition entre les différents types de vignettes selon leur durée ;
- l'évolution du parc automobile.

Ils feront donc l'objet d'un suivi attentif et seront, le cas échéant, ajustés lors des prochains exercices budgétaires.

La distinction avec le régime applicable aux poids lourds s'explique par la nature différente des deux systèmes. Les poids lourds sont soumis à une tarification calculée en fonction des kilomètres parcourus, tandis que la vignette destinée aux véhicules légers donne accès au réseau routier régional concerné pour une durée déterminée, indépendamment du nombre de kilomètres parcourus. La vignette est valable un jour, dix jours, un mois, deux mois ou une année.

Concernant les citoyens wallons, l'objectif du Gouvernement est de préserver une neutralité fiscale globale dans le cadre de la réforme. Je vous invite à relire attentivement les mots contenus dans la Déclaration de politique régionale. Celle-ci doit donc être appréciée au regard de l'ensemble des mesures mises en œuvre au titre de l'amélioration du pouvoir d'achat et non au niveau de la situation individuelle de chaque automobiliste. Je n'ai jamais tenu ce type de propos.

La réforme est élaborée dans le respect du droit européen, en particulier du principe de non-discrimination entre usagers nationaux et étrangers. La réduction de la taxe de circulation n'est donc pas liée à la question de la vignette, mais bien à la volonté du Gouvernement de rendre du pouvoir d'achat à nos concitoyens. Elle est donc juridiquement, et dans les faits, distincte de la vignette et ne peut être conditionnée à son acquisition.

Dans le cadre de son conclave budgétaire, le Gouvernement a fait le choix d'agir au travers d'un ensemble cohérent de mesures en faveur du pouvoir d'achat des familles wallonnes, comprenant principalement la création d'un système de Job Bonus qui est destiné à 60 % des travailleurs salariés, tant du privé que du public, ciblant particulièrement les bas et moyens revenus et, bien sûr, les jeunes travailleurs. C'est une mesure de redistribution sociale.

Cette mesure principale pour le pouvoir d'achat est complétée par une réduction modulée de la taxe de circulation ciblant davantage les petites et moyennes cylindrées dans une volonté d'encourager la sobriété des émissions de CO_2, la suppression de la taxe désuète sur les remorques ainsi qu'une aide complémentaire en faveur des familles monoparentales, comme nous l'avions déjà fait pour la taxe de mise en circulation.

Le Gouvernement veille ainsi à concilier trois objectifs :

- la contribution équitable de tous les usagers au financement du réseau routier, comme le font d'ailleurs de très nombreux pays européens, sous une forme ou une autre, et dans le strict respect du cadre européen ;
- le renforcement du pouvoir d'achat des travailleurs et des familles wallonnes, singulièrement les jeunes travailleurs, les bas et les moyens salaires ;
- la volonté d'encourager des véhicules plus propres, moins émetteurs de gaz à effet de serre.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie d'abord le ministre pour les corrections des chiffres. Ensuite, pour ce qui concerne la compensation, la majorité a un problème avec elle-même. Je n'ai pas dit que vous aviez un problème avec vous-même sur ce dossier. Il y en a d'autres. Vous êtes restés en effet avec une certaine cohérence dans votre communication.

D'autres voix, parfois extrêmement vocales, dans la majorité, avaient promis une compensation à l'euro près pour chaque automobiliste ; ces personnes, une fois de plus, ont menti à tout le monde, puisque cela n'a pas lieu. Cela va continuer à mettre à mal la confiance.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'est moi que vous interrogez a priori.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Bien sûr que je vous interroge, mais vous êtes membre d'un Gouvernement en coalition avec plusieurs partis et j'ai l'honnêteté de distinguer les uns et les autres. Je ne vous implique pas dans des déclarations que vous n'avez pas faites, mais le Gouvernement est comptable d'un message vers l'opinion publique qui passe de manière mensongère. Il y a eu des mensonges, non pas de votre part, mais de la part de certaines personnalités très importantes ou plutôt très puissantes dans la majorité.

Pour ce qui concerne cette compensation…

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Non, ce sont plutôt des personnes dont je n'ai jamais envie de formuler le nom, comme vous l'aurez déjà remarqué.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Pour ce qui concerne cette compensation, rappelons que le Job Bonus ne vise pas les indépendants, ni les fonctionnaires, ni les pensionnés, ni une série de personnes qui seront soumises à la tarification que vous imposez.

Je regrette aussi que certains signaux soient pris en sens contraire par rapport aux enjeux écologiques. Je pense au signal sur le bus, qui n'a pas fait l'objet de compensations.

M. le Président. – Monsieur Hazée, vous digressez.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Vous m'accorderez quelques secondes, Monsieur le Président, puisque le ministre a interagi.

Pour terminer, il reste cette différence par rapport au réseau. J'ai bien compris que ce n'était pas un réseau kilométrique, contrairement aux poids lourds. Pourquoi faire cette distinction entre le réseau régional et le réseau autoroutier qui pénalise des personnes qui circulent très peu, parfois uniquement sur le réseau communal, et qui devront payer cette vignette ?

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, pour être bien clair, le Job Bonus, c'est pour tous les travailleurs salariés, qu'ils soient du public ou du privé. Les fonctionnaires sont bien concernés.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je vous entends pour cette précision. Il restera donc les indépendants, les pensionnés et tous ceux qui ne rentrent pas dans cette catégorie.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'est un Job Bonus pour les salariés.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Pour ceux qui travaillent donc et pas pour ceux qui ont travaillé. Ils apprécieront.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le retard pour les tribus de la ligne B2 »

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 « le retard pour les tribus de la ligne B2 ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le déploiement complet des nouveaux tribus de 24,7 mètres sur la ligne B2, initialement prévu le 2 novembre – hier donc –, doit être reporté en raison de dysfonctionnements techniques persistants. Malgré les moyens mobilisés par le LeTEC et sa collaboration avec le constructeur Solaris, les problèmes rencontrés depuis la livraison des véhicules n'ont toujours pas été résolus de manière suffisamment durable pour garantir leur fiabilité.

Si le dépôt de Tilleur sera bien opérationnel à la date prévue, les voyageurs devront continuer à bénéficier de la desserte actuelle, sans qu'une nouvelle échéance de mise en service complète ait été communiquée.

Quelles sont les causes précises des dysfonctionnements rencontrés sur ces nouveaux véhicules et quelles démarches sont entreprises auprès du constructeur Solaris pour obtenir une résolution durable de ces problèmes ? Des pénalités contractuelles ou des mécanismes d'indemnisation sont-ils prévus pour couvrir les conséquences de ce retard ? Quel est le calendrier envisagé pour la mise en service complète des tribus sur la ligne B2 ? Quelles mesures sont prises, dans l'intervalle, pour garantir la capacité et la régularité de la desserte au bénéfice des voyageurs ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'Opérateur de transport de Wallonie est une entreprise publique autonome dotée d'un organe d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques. J'entends respecter cette autonomie de gestion. Je l'ai donc sollicité afin de répondre à vos questions.

Les principales causes des dysfonctionnements rencontrés sur ces nouveaux véhicules concernent le fonctionnement des portes, du système de propulsion électrique et du compresseur d'air.

L'OTW a mis le constructeur en demeure de réagir sans délai. Un ingénieur spécialisé dans le diagnostic a récemment renforcé l'équipe technique et de nouveaux logiciels ont été développés pour résoudre ces trois problèmes.

Le processus prévoit dès que possible un test en conditions réelles, sans voyageurs. Dès validation, chaque tribus sera à nouveau testé, durant minimum 150 kilomètres, avant d'être mis en service. Ces opérations sur l'ensemble de la flotte devraient durer, au moins, jusqu'à la fin de ce mois.

Dans l'intervalle, l'exploitation de la ligne B2 se poursuivra à l'identique, au moyen des tribus articulés qui fonctionnent et au moyen des bus articulés électriques affectés à cette ligne depuis la mi-septembre 2025, soit des bus doubles.

Des pénalités contractuelles sont comptabilisées, de même que des surcoûts opérationnels pour l'OTW liés à cette situation. L'entreprise, en défaut de production de

la qualité attendue, doit bien sûr assumer financièrement ses conséquences.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces éclaircissements. J'entends qu'il s'agit de problèmes au niveau des portes et que l'OTW a mis le constructeur en demeure de réaliser les réparations et les tests.

Évidemment, s'il y a un problème, il ne faut pas envoyer les bus sur la route. La sécurité des usagers est la base. C'est primordial. Maintenant, on ne peut qu'espérer que ce soit résolu assez rapidement. Comme vous le savez, cette ligne est celle qui dessert le Sart Tilman, l'université et l'hôpital. La capacité d'un tribus est beaucoup plus grande que celle des autres bus ; il est vraiment primordial que l'on puisse accueillir un maximum de passagers pour desservir ce site crucial à Liège.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la promotion de la marche comme mode de déplacement quotidien »

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 promotion de la marche comme mode de déplacement quotidien ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le SPF Mobilité et Transports vient de publier une étude sur la marche. On y apprend que les Belges parcourent environ 6 milliards de kilomètres à pied chaque année. Après la voiture, la marche est le deuxième mode de déplacement le plus utilisé dans notre pays.

Ces chiffres sont encourageants, mais ils montrent aussi tout le chemin qu'il reste à parcourir. En moyenne, un Belge marche 22 minutes par jour, ce qui est proche du seuil minimal recommandé par l'OMS. Néanmoins, ce n'est pas assez, ni pour notre santé ni pour la qualité de vie dans nos villes et dans nos villages. Par ailleurs, la marche ne représente que 2 % des distances parcourues et seuls 32 % des trajets de moins de cinq kilomètres se font à pied.

Pourtant, la quasi-totalité des Belges jugent la marche bonne pour la santé, bon marché et agréable. Ce qui les freine, ce n'est pas l'envie, mais surtout les distances, le comportement des autres usagers et la qualité ou la sécurité des infrastructures piétonnes. En plus, la marche est le complément naturel des transports en commun, puisque la grande majorité des usagers du train et du bus commencent ou terminent leur trajet à pied.

Dès lors, Monsieur le Ministre, quelles mesures sont prévues ou envisagées pour faire de la marche un véritable mode de déplacement quotidien et non seulement une activité de loisir ? Comment comptez-vous soutenir les communes dans l'aménagement de cheminements piétons sûrs, continus et accessibles, notamment autour des écoles, des gares et des arrêts de bus ? Des actions de sensibilisation sont-elles envisagées en collaboration avec votre collègue, le ministre de la Santé Coppieters ?

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 considère la marche comme un mode de déplacement à part entière, en particulier pour les trajets courts. Je rappelle que, deux fois par an, la Wallonie réalise des enquêtes sur les déplacements, notamment pour alimenter le tableau de bord de la mobilité. Selon ces données, la marche représente 23,3 % des déplacements des Wallons et 6,1 % des kilomètres parcourus. Ces chiffres diffèrent de ceux que vous avez cités, mais je souligne que la comparaison doit rester prudente. L'enquête wallonne couvre tous les motifs de déplacement, et pas uniquement les trajets domicile-travail. Elle comptabilise aussi les distances parcourues à pied, avant ou après l'utilisation d'un autre mode, que la marche soit ou non le mode principal. Cette méthode reflète particulièrement bien le rôle de la marche dans notre société.

J'inscris également mon action, bien sûr, dans les priorités de la DPR en matière de mobilité active, de sécurité des déplacements et de qualité du cadre de vie. Je souhaite ainsi que la marche puisse se pratiquer dans des espaces publics sûrs, continus, accessibles et confortables.

Pour renforcer la marche comme mode de déplacement au quotidien, je m'appuie sur le principe directeur de la ville à 10 minutes, inscrit dans le Schéma de développement du territoire. Il s'agit de privilégier l'urbanisation, la localisation des services et des infrastructures de transport pour permettre aux personnes d'accéder aux services dans un temps de 10 minutes à pied. La marche a une place particulière dans ce concept, singulièrement dans les centralités.

Les actions et stratégies que je porte s'inscrivent donc dans ce principe. C'est l'ambition que je porte,

notamment au travers du plan « Wallonie piétonne », qui agit à la fois sur les réseaux piétons, la qualité des infrastructures, la formation des acteurs locaux et la sensibilisation. Ma priorité est de développer des cheminements sûrs et accessibles vers les lieux du quotidien : écoles, commerces, services, mais aussi gares, arrêts de bus et pôles d'intermodalité. Les travaux menés sur l'accessibilité multimodale vont précisément dans ce sens, notamment par la création de mobilités actives vers les gares et arrêts structurants.

Je souhaite accompagner les communes dans cette démarche, notamment à travers le Fonds extraordinaire régional d'investissement – le FERI. J'encouragerais donc les investissements en faveur des infrastructures piétonnes et cyclables, dans le respect du principe STOP, qui donne priorité aux piétons, aux cyclistes et, enfin, aux transports collectifs.

Je considère que les infrastructures doivent aller de pair avec la sensibilisation et le changement des habitudes. C'était notamment l'objectif – souvenez-vous – de la Semaine de la mobilité 2026, qui a placé la marche au cœur des déplacements du quotidien.

L'objectif de la Wallonie – qui est aussi le mien – est clair : rendre la marche plus sûre, plus facile et plus attractive afin qu'elle devienne un véritable réflexe de mobilité quotidienne. En plus, c'est bon pour la santé.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – On entend, au-delà de ce qui est dans la DPR, une volonté presque personnelle de faire de la marche une ambition et une priorité. J'irai voir le plan d'action « Wallonie piétonne » que je ne connais pas encore et je suivrai cela de très près.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le réseau wallon de bornes de recharge »

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

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, le développement de la voiture électrique ne pourra réussir que si les citoyens disposent d'un réseau de recharge accessible, fiable et équitablement réparti. Force est de constater que, dans ce dossier, vous avez avancé rapidement et, on l'espère, efficacement. Où est, aujourd'hui, l'état du déploiement du réseau de bornes ?

L'enjeu est territorial autant que technique. En Wallonie, de nombreux habitants vivent dans des communes rurales, des villages, des quartiers denses sans garage privé, des logements collectifs ou des zones où l'offre privée de recharge restera limitée. Si ces territoires sont moins bien équipés, la transition vers l'électromobilité risque de renforcer les inégalités de mobilité.

Dès lors, comment s'assurer d'un déploiement équilibré des bornes de recharge sur l'ensemble du territoire wallon ? Quels critères sont utilisés pour éviter que certaines communes, notamment rurales ou moins densément peuplées, soient sous-équipées ?

Avec le déficit entre le nombre de voitures en circulation et le nombre de bornes, une nouvelle problématique se fait jour : les voitures ventouses qui monopolisent inutilement les bornes. Pourquoi ne pas proposer aux villes et communes un règlement type qui permettrait d'avoir une vision uniforme sur l'ensemble du territoire afin d'avoir la même redevance partout ? C'est une bonne piste que l'on pourrait développer.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme précisé dans la DPR, le Gouvernement activera le plus rapidement possible l'ensemble des instruments disponibles pour créer un réseau de bornes de recharge rapide couvrant l'ensemble du territoire avec le concours des opérateurs privés.

Au 1er octobre 2026, la Wallonie comptabilisait environ 17 000 points de recharge accessibles au public. Il y a un an, selon le rapport du comité Électromobilité, la Wallonie comptait un peu plus de 13 500 points de charge accessibles au public. Vous constaterez donc une nette augmentation.

Comme vous le soulignez, pour assurer un déploiement équilibré de bornes de recharge sur le territoire wallon, l'enjeu est territorial, mais aussi technique. Il ne s'agit pas uniquement de décider d'augmenter le nombre de points de recharge, mais bien de veiller à ce que ceux-ci soient implantés là où les besoins existent.

C'est précisément dans cette perspective que la Wallonie prépare une étude prospective des besoins en infrastructures de recharge dont les premiers résultats seront disponibles au premier semestre 2027. La densité de population ne constitue pas, à elle seule, le critère déterminant. L'étude permettra de croiser différents paramètres liés, notamment, aux caractéristiques du territoire, aux besoins de mobilité, au parc de véhicules,

à l'offre de recharge existante et planifiée ainsi qu'aux possibilités de recharge privée. Cette analyse devra identifier les zones dans lesquelles l'offre existante ou son évolution spontanée ne permettrait pas de répondre suffisamment aux besoins. La procédure de passation du marché public devrait être initiée par le SPW Mobilité et Infrastructures avant la fin de l'année.

Concernant enfin la problématique des véhicules qui restent stationnés sur un emplacement de recharge, je l'ai déjà dit, je ne peux qu'encourager les communes à adapter leur règlement communal afin de s'assurer que les bornes soient utilisées de façon optimale. Plusieurs communes – Amay, Vielsam et Jurbise – ont déjà adopté des règlements qui encadrent l'usage de ces bornes publiques afin d'éviter des abus.

Ces règlements sont tout à fait accessibles sur les sites internet des communes concernées. Libre à chacun, en vertu de l'autonomie communale, de s'en inspirer utilement.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour tous vos éléments de réponse. J'entends qu'une étude va être menée ; tant mieux. Néanmoins, la transition électrique ne peut pas être une politique de bornes sur papier. Elle doit répondre aux besoins réels des citoyens sur tout le territoire et garantir ainsi à chacun un accès équitable à la recharge. Sans cela, on risque de créer une nouvelle fracture de mobilité. Ce sont encore une fois les habitants des zones rurales qui en feront les frais.

Dès lors, Monsieur le Ministre, je demande vraiment toute votre vigilance dans ce dossier afin que la ruralité ne soit pas oubliée dans l'aménagement et l'équipement de bornes électriques sur le territoire wallon.

Interpellation de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement des grandes villes et les conséquences pour les habitants »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Liradelfo à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement des grandes villes et les conséquences pour les habitants ».

M. J.-P. Bastin se joint à l'interpellation.

La parole est à M. Liradelfo pour développer son interpellation.

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, les familles risquent encore de passer à la caisse dans leur commune : des taxes plus élevées, une piscine plus chère, des services qui ouvrent moins longtemps ou qui sont supprimés et des travaux reportés. L'Union des villes et communes de Wallonie vous alerte sur ces conséquences. Les communes peinent déjà à payer leurs factures. Pourtant, vous réduisez les moyens qu'elles devaient recevoir. À Liège, le bourgmestre annonce une dégradation budgétaire de 60 millions d'euros par rapport à 2026, indexation des salaires comprise. À Charleroi, le bourgmestre évoque près de 100 millions de déficit en 2027, sans nouvelle aide.

Les difficultés ne datent pas toutes de votre Gouvernement, mais vos décisions les aggravent. Vous retirez deux points d'indexation au Fonds des communes pendant trois ans. Les dépenses continuent d'augmenter, mais les recettes suivent moins vite. L'UVCW souligne que les moyens perdus ne seront pas rattrapés après 2029.

Monsieur le Ministre, qu'attendez-vous encore des communes ? Quels services devraient-elles réduire ? Quels emplois devraient-elles supprimer ?

Le plan Oxygène se termine fin 2026. Cette échéance était connue. Pourtant, les grandes villes préparent leur budget sans connaître précisément les moyens durables qui prendront le relais. Pendant ce temps, elles doivent toujours financer les pensions, la police, les pompiers et les CPAS, ces quatre grandes charges sur lesquelles nous vous interpellons depuis un certain temps maintenant. Sur les pensions, votre communiqué parle d'un « soutien structurel », mais vous annoncez des avances remboursables. Derrière ces budgets, il y a des habitants. Ils travaillent, paient leurs factures et risquent de devoir payer davantage pour avoir moins de services. C'est déjà le cas dans de nombreuses communes, où les taxes ont augmenté et les services ont diminué.

Monsieur le Ministre, pourquoi réduisez-vous les moyens prévus pour les communes alors qu'elles peinent déjà à payer leurs dépenses ? Comment avez-vous évalué les conséquences de cette décision sur les taxes locales, les services et les emplois ?

Comment pouvez-vous présenter les avances pour les pensions comme un soutien structurel alors que les communes devront les rembourser ? Comment financerez-vous les grandes villes dès 2027 après le plan Oxygène ? Quels montants pourront-elles inscrire dans leur budget ? Quand seront-ils garantis ? Comment comptez-vous assurer un refinancement durable des communes ? Quels moyens supplémentaires non remboursables votre Gouvernement apportera-t-il ? Quels engagements chiffrés avez-vous obtenus du Fédéral pour les pensions, les CPAS et la police ?

M. le Président. – La parole est à M. Bastin qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je ne pouvais pas laisser M. Liradelfo seul avec cette interpellation concernant le financement de nos villes et communes. C'est une question pertinente, qui anime nos débats depuis longtemps, particulièrement par rapport aux grandes villes. Chaque commune a ses propres défis et sa propre configuration. Néanmoins, les grandes villes concentrent souvent des frais liés à leurs pôles de centralité et ont, souvent, une assiette fiscale plus étroite, en concentrant régulièrement nombre de problématiques liées à une plus grande concentration de précarité.

Les quatre P sont souvent évoqués comme étant les quatre éléments qui freinent particulièrement le développement des communes, à savoir le poids des pensions, la charge financière liée aux pompiers, la charge financière liée à la police et celle liée à la précarité ou à la pauvreté.

Durant cette mandature, le premier P, les pompiers, a déjà été réglé avec, dès 2030, des coûts intégralement transférés à la province ou à la Région, si jamais la province n'existe plus à ce moment. Les pompiers ne seront plus à charge des communes.

Le deuxième élément – c'est l'annonce du résultat du conclave aujourd'hui –, c'est le gel de l'incertitude par rapport à la cotisation de responsabilisation des pensions, dès lors que chacune des 252 communes wallonnes francophones peut avoir sa propre trajectoire et demander à la Région, si elle le souhaite, d'avoir un lissage de son montant et de ne pas devoir ouvrir fébrilement l'enveloppe de l'Office national des pensions pour savoir à quelle hauteur la cotisation de responsabilisation allait s'élever avec, parfois, une explosion des montants. Dès lors, ceux-ci ne seront plus soumis à l'incertitude et à l'inquiétude par rapport à ces éléments.

Le troisième élément concerne le plan Oxygène, qui avait une durée. Il était particulièrement intéressant pour les villes, puisque le prêt était accordé avec un taux zéro et avec un abattement de 15 % du capital, ce qui n'est pas rien. Il y avait une contrepartie : cela devait permettre aux communes de prendre les mesures d'économie ad hoc. Pour pouvoir aborder et adopter dès à présent, le ministre et la majorité proposent des prêts avec des remboursements prévus, mais ce sont également des rencontres dans le cadre des différentes réformes en cours.

Enfin, je rappelle également, concernant la pauvreté, le combat de nos parlementaires au niveau fédéral où, bien que fort isolés au sein de la majorité, ils ont pu arracher une compensation de 300 millions d'euros pour les exclus du chômage, qui reviennent aux CPAS ; mesure bien nécessaire, je vous le concède.

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 vous remercie pour votre question. Monsieur Liradelfo, que j'aimerais vivre comme vous au pays des merveilles, où l'argent pousse manifestement sur les arbres et où rien ne se rembourse jamais ! Les difficultés financières des villes, grandes ou plus petites, sont, elles, bien réelles. Je ne les minimise pas, mais elles n'ont pas attendu ce Gouvernement pour apparaître et vous l'avez d'ailleurs reconnu. Je ne minimise pas non plus la situation compliquée des finances régionales, dont ce Gouvernement a hérité : un déficit de l'ordre de 10 % et une dette qui a quasi doublé sur les cinq dernières années.

Cette situation est purement intenable si la Région ne fait rien et que, en 2031, 2032 ou 2033, il faut en plus rembourser – ou, devrais-je dire, réemprunter – une bonne partie de la dette – covid, inondations et relance – qui sera arrivée à échéance. La vingtaine de communes encore sous plan Oxygène résulte de facteurs variés, certains structurels, d'autres plus conjoncturels, mais aussi de choix de gestion locaux en termes de dépenses courantes, d'investissements ou encore de certaines pratiques. Prétendre qu'un financement régional pourra résoudre cette situation alors que la Région est elle-même dans une situation tendue est donc une vision pour le moins simpliste et même irréelle.

Concernant le Fonds des communes, le choix budgétaire annoncé consiste, pour la période 2027-2029, à appliquer une indexation correspondant à l'inflation diminuée de deux points de pourcentage. Cela constitue un effort budgétaire de l'ordre de 6 % pour les villes et communes. C'est un effort significatif, je le reconnais, mais il est à comparer à l'effort que la Région doit elle-même atteindre pour son propre budget, à savoir réduire un déficit de 10 %. Il ne s'agit donc, pour les communes, ni d'un gel ni d'une diminution des dotations pour 2027. Pour l'année prochaine, il y aura donc bien une augmentation du Fonds des communes. Elle sera de 1,7 %. Le Fonds des communes continuera donc à progresser dans un contexte où la Région doit réaliser un effort de l'ordre de 10 % sur trois années. Il faut également avoir une vision complète des décisions prises. À partir de 2027, le financement APE et le complément régional du plan Marshall seront intégrés dans le Fonds des communes dans une logique de simplification du financement régional.

S'agissant plus particulièrement des villes de plus de 50 000 habitants, le Gouvernement a fait le choix de maintenir intégralement les moyens qui leur sont accordés au titre du complément régional, sans réaliser de réduction de cette enveloppe. De même, le Fonds des communes, pour les neuf grandes villes, sera augmenté de 5 millions d'euros, et ce, de façon structurelle à partir de 2027. Par ailleurs, pleinement conscients du rôle

essentiel des CPAS et des défis auxquels ils sont confrontés, nous avons veillé à préserver le mécanisme d'indexation du Fonds spécial de l'aide sociale, qui continuera à évoluer en fonction de l'inflation majorée de 1 %.

Le Gouvernement a également annoncé un tout nouveau programme de soutien aux investissements communaux, avec une dotation régionale de 210 millions d'euros sur sept ans, de 2027 à 2033, soit 30 millions d'euros supplémentaires par an sur le FERI II. Vingt-cinq millions d'euros seront consacrés aux investissements relevant notamment de l'adaptation climatique et des infrastructures pour vélos, tandis que 5 millions iront à l'entretien des ponts communaux. Il est donc réducteur de présenter les décisions du Gouvernement sous le seul angle d'une diminution des moyens communaux.

J'ajouterai également que mon collègue, M. le Ministre Coppieters, contribue au refinancement des communes via une dotation de l'ordre de 25 millions d'euros par an, issue de la cotisation que les producteurs d'emballages devront assurer pour aider les communes à assurer les tâches de propreté publique. C'est ce que l'on appelle la responsabilité élargie des producteurs pour ce qui concerne les déchets d'emballages.

Concernant le plan Oxygène 2022-2026, je rappelle qu'il s'agit d'un mécanisme mis en place sous la précédente législature. Il reposait sur le financement de dépenses courantes par de l'emprunt. Ce dispositif n'était ni durable ni pérenne ; il a surtout conduit à reporter les difficultés budgétaires sur des exercices futurs. C'est une situation dont nous avons hérité et dont nous payons encore les pots cassés en cette fin d'année 2026. Ce plan est sans doute la plus grande erreur qu'un Gouvernement wallon ait pu faire à l'égard des pouvoirs locaux au cours des dernières législatures. Je le disais quand j'étais à votre place et je le dis toujours aujourd'hui. Malgré tout, je dois tenir les promesses antérieures, qui ont un goût prononcé d'argent magique.

Pour l'après-2026, les travaux ne consistent pas simplement à reproduire indéfiniment un système reposant sur de nouveaux emprunts. L'expérience du plan Oxygène nous oblige précisément à rechercher des réponses plus structurelles, comme l'évoquait M. Bastin. Vous n'êtes pas sans savoir que ce dossier est analysé corollairement à celui de la suppression des provinces, dont nous reparlerons jeudi en commission conjointe. Le Gouvernement est convaincu que la suppression des provinces est un levier majeur pour assurer des charges de centralité pour les grandes villes ou de supracommunalité pour les territoires ruraux ou semi-ruraux.

Nous avons aussi agi pour les zones de secours. Nous pouvons et devons encore aller plus loin et être plus efficaces dans la dépense publique en réduisant la lasagne wallo-wallonne. Tel est notre objectif à travers la suppression des provinces.

Par ailleurs, les travaux menés au cours de cette année ont étudié plusieurs leviers, notamment le lissage de la cotisation de responsabilisation. S'agissant des pensions, le mécanisme envisagé à partir de 2027 permettra de lisser l'évolution des cotisations de responsabilisation et d'éviter la crainte qu'évoquait M. Bastin concernant l'ouverture de l'enveloppe du Fonds de pension solidarisé. Il évitera aussi que l'augmentation ne pèse brutalement et massivement sur les budgets communaux. Les modalités de remboursement de ces avances doivent encore être précisées ; il s'agit bien d'avances remboursables pour chaque commune qui adhérerait volontairement à ce mécanisme. Ce dernier sera donc volontaire et sans autre condition que celle de rembourser l'avance au moment où les cotisations baisseront. On a connu un mécanisme similaire avec les certificats verts il y a quelques années.

Avec ce nouveau mécanisme, nous permettrons de neutraliser l'augmentation de la cotisation de responsabilisation au-delà de la seule inflation. C'est donc un vrai gain pour les communes face à l'imprévisibilité de l'augmentation de la cotisation de responsabilisation des pensions, qui était devenue une véritable épée de Damoclès pour les budgets de nombreuses villes et communes.

Enfin, concernant les charges relevant du Fédéral, notamment la police et les CPAS, les échanges se poursuivent avec les autorités fédérales. La Région ne peut évidemment pas apporter une réponse structurelle à des charges qui relèvent de décisions fédérales. Nous assumons déjà les paies des pompiers et les pensions. Je rappelle par ailleurs que la ministre fédérale de l'Intégration sociale a confirmé que le financement destiné à accompagner les CPAS dans le cadre de la réforme du chômage consistait en une enveloppe ouverte. Cela a été son expression en commission parlementaire fédérale le 23 juin dernier. Le Gouvernement fédéral étant en suspens, il serait prématuré de préjuger des décisions qui sortiront de la situation que nous connaissons actuellement.

Monsieur le Député, vous me demandez comment les villes et communes peuvent maintenir leurs services et leurs emplois sans augmenter la fiscalité. Je rappelle que les communes disposent d'une autonomie de gestion et que la fiscalité n'est pas – et de loin – leur seul levier pour retrouver l'équilibre budgétaire.

La maîtrise des dépenses et la rationalisation du fonctionnement, comme le service public local intégré – Je répondrai à l'interpellation de M. Hazée dans quelques instants – et la fusion des communes, où la recherche d'économies structurelles constitue d'autres pistes qui doivent pouvoir être examinées dans le

respect de l'autonomie communale et des réalités propres à chaque entité locale.

Notre objectif n'est pas de demander aux communes de faire moins pour leurs habitants, mais de leur permettre de remplir durablement leurs missions. Cela suppose de traiter les causes des déficits plutôt que de continuer à les financer sans jamais les résoudre.

Cette fuite en avant n'est clairement plus possible ni pour les communes ni pour la Région d'ailleurs. L'argent du Mister Cash, tout le monde le sait, il faut un jour le rembourser à sa banque.

Appliquée aux pouvoirs publics, cette pratique consiste à faire payer des dépenses faciles aujourd'hui, qui se traduisent par des déficits insupportables à supporter par la nouvelle génération, c'est-à-dire les jeunes. C'est précisément ce à quoi ce Gouvernement se refuse. Cela vaut donc tant pour la Région que pour les villes et communes.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, heureusement que vous n'êtes pas médecin ; je suis content de ne pas être votre patient parce que vous pratiquez la saignée comme au Moyen Âge.

Depuis votre installation avec ce Gouvernement, vous avez saigné les communes : il y a eu le pour cent additionnel au Fonds des communes et maintenant les deux points d'indexation. Oui, ce sont des mesures qui font mal.

Vous parlez d'argent magique, mais vous savez très bien que le problème est structurel. Je pense qu'il y a quand même unité au sein de cette Commission pour dire que les causes des problèmes structurels des communes, ce sont les quatre P. J'entends que le P des pompiers est partiellement réglé, puisqu'il y a encore une part communale qui est payée. Pour le reste, on verra ce qui va se passer.

Il y a toujours des charges qui pèsent lourdement sur les villes et les communes. C'est facile de dire que l'on a jeté l'argent par les fenêtres. Je pense que, si l'on veut avoir un minimum d'honnêteté intellectuelle, on ne peut pas dire que toutes les communes ont été mal gérées. C'est faux. Il y a des charges qui pèsent lourdement. Si l'on reprend les chiffres, le déficit des cinq dernières années est énorme pour 96 % des communes. Cela provient des charges du Fédéral et, à nouveau, on ne peut pas non plus dire que l'on a jeté l'argent par les fenêtres partout.

Aujourd'hui, les villes et les communes prennent déjà des mesures drastiques en augmentant les taxes, en diminuant des services et en ne remplaçant pas un ou deux travailleurs sur trois. Malgré ces mesures, elles sont à la corde. Dès lors, qu'attendez-vous encore des communes ?

Selon vos propos, l'argent ne pousse pas sur les arbres. Non, l'argent ne pousse pas sur les arbres, il vient de la poche des habitants, parce que c'est cela qui est en train de se passer. Quand les villes ne savent pas boucler leur budget, il n'y a pas 36 solutions pour une ville quand on lui diminue son financement : soit elle augmente ses taxes, soit elle diminue des services. Aujourd'hui, les communes – et il n'y a pas que nous qui le disons – sont à l'os. La solution que vous trouvez, c'est de couper encore dans les moyens.

J'entends la mesure que vous avez prise pour les pensions, mais cela reste une avance remboursable, c'est-à-dire une dette pour l'avenir, il faut quand même le dire. Je n'étais pas de ceux qui étaient pour le plan Oxygène lors de la dernière législature ; c'était un emplâtre sur une jambe de bois. Ici, ce sont à nouveau des avances remboursables et une dette pour l'avenir.

Il y a l'autonomie communale, mais il ne faut pas se leurrer : vous savez très bien que, dans le carcan dans lequel sont les villes et communes et dans le carcan qui se resserre avec les mesures de votre Gouvernement, cette autonomie communale disparaît. En plus, elle est aussi à géométrie variable. À ce sujet, je prends toujours l'exemple de Mons, quand on a voulu instaurer une taxe sur les pylônes, cela a été refusé par ce Gouvernement. Quand Charleroi a voulu imposer l'aéroport, cela a été refusé par ce Gouvernement. En fait, l'autonomie communale, c'est quand cela vous arrange. En attendant, on a des villes et des communes qui ne savent pas boucler leur budget et je n'ai pas entendu la moindre mesure structurelle pour faire face à l'après-plan Oxygène.

À ce stade, il n'y a aucune lisibilité des budgets 2027 pour les grandes villes.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour la pédagogie avec laquelle vous avez répondu à ces interpellations en rappelant les différents éléments. Je tiens quand même à souligner la question de l'indexation et la différence entre ce que la Flandre a fait – bien qu'étant dans une meilleure situation financière que la nôtre – en donnant 1 % au Fonds des communes, quelle que soit l'inflation. Ici, la réponse a été de raboter de 2 %, certes, mais aussi de maintenir l'indexation, sachant que, pour le moment, nous avons des taux d'inflation particulièrement élevés. De plus, ce rabotage de 2 % ne peut jamais être négatif, ce qui signifie que les communes n'auront jamais une dotation inférieure à celle de l'année précédente au cas où nous aurions une indexation faible.

J'aimerais rappeler les différents budgets complémentaires qui ont été alloués. Je pense notamment au FERI 2 et à la cotisation liée à la responsabilité élargie des producteurs ou la REP.

Enfin, concernant le plan Oxygène, à l'Union des villes et communes de Wallonie, à l'époque, en boutade, on l'appelait parfois « plan Assuétudes » parce que cela faisait croire à certaines communes que l'argent viendrait à tout moment et que l'on pouvait continuer à financer de manière indéfinie un budget structurellement en déséquilibre. Je peux comprendre intellectuellement le geste, mais il avait une durée dans le temps. Certains arrivent maintenant, en cette fin d'année 2026, six ans après, en disant qu'ils n'ont pas su redresser la barre. Il n'est pas question de faire la morale à qui que ce soit ; je ne doute absolument pas que chaque mandataire essaie de faire pour un mieux. Néanmoins, un cadre budgétaire précis était prévu et chaque mandataire sait bien que l'exercice d'un budget est toujours le difficile équilibre entre les besoins et les ressources.

M. le Président. – Des motions sont déposées en conclusion de l'interpellation de M. Liradelfo. La première, motivée, est déposée par M. Liradelfo (Doc. 741 (2026-2027) N° 1) et la seconde, pure et simple, par M. J.-P Bastin et Mme Cassart-Mailleux (Doc. 742 (2026-2027) N° 1).

L'incident est clos.

Interpellation de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon de la démarche de coconstruction et le retour du projet d'absorption contrainte des CPAS par les communes »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'abandon de la démarche de coconstruction et le retour du projet d'absorption contrainte des CPAS par les communes ».

M. J.-P. Bastin et Mme Cassart-Mailleux se joignent à l'interpellation.

La parole est à M. Hazée pour développer son interpellation.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement a récemment annoncé sa volonté d'absorber les CPAS au sein des administrations communales sous l'appellation de « pôle d'action sociale » ou de « service local intégré », en 2031 pour les communes de moins de 25 000 habitants et en 2034 pour les autres communes.

Cette communication m'a surpris, car la volonté d'un travail de coconstruction d'une réforme avait fini par apparaître après des avis très critiques de l'Union des villes et communes de Wallonie et de la Fédération des CPAS, et ce, en vue d'un travail qui me semblait plus respectueux de ce qui fait l'autonomie des CPAS. Ici, le balancier repart exactement en sens inverse. Je suis aussi surpris parce que les CPAS sont submergés de travail et ce n'est vraiment pas le moment pour eux. Beaucoup n'en peuvent plus et le Gouvernement exploite un moment de faiblesse de leur part.

Je vais reprendre les étapes. Le Gouvernement avait annoncé, dans sa Déclaration de politique régionale, qu'il « intégrera les CPAS aux institutions communales en deçà d'un certain seuil d'habitants », en précisant que certaines étapes intermédiaires accompagneraient ces rapprochements : réforme des grades légaux, directeurs communs, et cetera. Quelques mois plus tard, vous avez indiqué avoir sollicité la Fédération des CPAS et l'Union des villes et communes de Wallonie pour objectiver l'enjeu du seuil d'habitants, tout en présumant vous-même un ordre de grandeur situé entre 10 000 et 15 000 habitants. Vous les aviez également chargées de remettre des propositions, concluant que l'ensemble de ces éléments formerait le substrat sur la base duquel le Gouvernement prendrait attitude. Le Gouvernement a ensuite adopté une note d'orientation, quelques semaines plus tard, en avril 2025.

En octobre 2025, la Fédération des CPAS et l'Union des villes et communes de Wallonie ont rendu un avis critique sur cette note d'orientation, listant plusieurs risques et enjeux pour les pouvoirs locaux et leurs missions.

Les deux associations et organisations citaient notamment :

- le contexte fortement impacté par les exclusions du chômage programmé par la coalition Arizona ;
- la spécificité du rôle des CPAS dans la lutte contre la pauvreté ;
- la réalité socioéconomique de la Wallonie en matière de pauvreté, qui est différente de celle de la Flandre, souvent citée en exemple de la démarche d'intégration des institutions ;
- les difficultés de recrutement, alors que le métier d'assistant social est officiellement reconnu par le FOREm comme fonction en pénurie ;
- la situation budgétaire des pouvoirs locaux extrêmement préoccupante, qui soulève des interrogations quant aux moyens consacrés à la politique sociale.

Ce sont les éléments qui caractérisaient les avis et que j'ai repris, ici, en substance.

La question du seuil basé sur le seul nombre d'habitants était aussi remise en question par les deux organisations. Par exemple, l'existence d'une maison de repos ou d'une maison de repos et de soins doit aussi

être prise en compte. C'était un des éléments qui était mis en avant.

L'amplification des synergies – qui, du reste, rencontre un certain succès dans une série de communes aujourd'hui déjà – et l'idée d'une démarche volontaire étaient alors privilégiées. Vous avez, à ce moment, annoncé une concertation avec les deux associations pour un service local optimisé coconstruit – ce sont les mots de votre communication – et nous avions cru à un espace réel d'inflexion de votre part pour une écoute de ces expressions des organisations représentatives des pouvoirs locaux, pour une prise en compte de ces réalités et une volonté de préserver le travail social dans toute sa spécificité.

Dans l'intervalle, le Conseil économique, social et environnemental de Wallonie rendait un avis critique d'initiative sur l'absorption des CPAS par les communes. C'était fin juin 2026. Le conseil évoquait plusieurs écueils ou questionnements :

- un enjeu de temporalité, alors que des réformes sont menées au niveau fédéral et qui pèsent sur les CPAS et mettent leurs personnels sous haute tension ;
- une objectivation des constats. C'est le caractère idéologique de la réforme qui était dénoncé en filigrane ;
- une nécessité d'expérimenter davantage les potentialités du décret Synergie, nous y revenons ;
- une prise en compte des impacts sur les équipes qui sont à bout de souffle ;
- un manque de ressources des CPAS.

Le CESE s'empresse de saluer le processus de coconstruction annoncé. Vous aviez aussi, ici, au Parlement, exprimé un engagement dans le même sens de la coconstruction, une tonalité orientée vers des synergies, notamment les obstacles à lever, pour permettre à ceux et celles qui veulent aller plus loin de le faire. C'était en février 2026. Cela ressemblait – en tout cas, à nos yeux – à une forme de main tendue.

Depuis lors, l'Union des villes et communes a répété sans surprise son attachement de principe à l'autonomie communale, à l'hétérogénéité des situations et des points de vue. Elle demandait aussi, un peu en écho à ce que le CESE disait, une étude préalable des coûts, des avantages et une trajectoire graduelle adaptée. Elle soulignait l'importance de maintenir des entités juridiques distinctes.

Dans cette communication du conclave, toute une série d'éléments budgétaires ont été assez fortement mis sous le boisseau. Je discutais encore ce matin avec la ministre de l'Énergie qui n'expliquait pas des éléments assez majeurs pour le fonds social Climat, pour les recettes ETS2, et cetera. Par contre, beaucoup de place était donnée à des éléments qui n'étaient pas vraiment liés au conclave budgétaire. Bref, nous avons compris à ce moment qu'une forme de revirement semblait être intervenue au sein du Gouvernement, que ce processus de coconstruction était abandonné et que le Gouvernement revenait à une approche unilatérale, à ses options initiales. Il les a même durcies puisqu'il n'est plus question de seuils et, hormis le cas particulier de Comines-Warneton, tous les CPAS de Wallonie seraient absorbés au sein des villes et communes.

Depuis lors, la Fédération des CPAS a rappelé ses réserves à l'issue de votre récente communication, en indiquant en substance que cette réforme de structure ne devrait pas générer des économies substantielles. Elle viendrait s'inscrire à un moment où les CPAS font déjà face à un surcroît de travail historique. Elle présente des risques de plus grande communautarisation de la protection sociale individuelle. Elle peut induire une dilution de l'action sociale. Finalement, elle fait peser une incertitude sur le personnel dans un contexte de charge de travail et psychosocial déjà très élevé, en ce compris d'ailleurs dans le chef des directions.

Je passe ici la volonté de la ministre fédérale de l'Intégration sociale de supprimer les articles 1er et 2 de la loi organique des CPAS de 1976, ce qui ajoute encore une forme de rouleau compresseur et de destruction sociale qui manifestement est en cours, en tout cas dans lequel tout cela s'inscrit.

Dès lors, je viens ici pour vous entendre à ce sujet. Comment expliquer cette soudaine conclusion tirée par le Gouvernement à un moment où l'on ne s'y attend pas, alors qu'un processus de coconstruction semblait en cours, qu'il avait lui-même ouvert et qui en revient à son idée initiale d'une absorption contrainte ?

Ensuite, comment expliquer que le Gouvernement ait même durci son approche en choisissant de supprimer la logique de seuil et d'imposer la fusion, y compris pour des communes de plus de 10 000 ou 15 000 habitants, puisque c'était le seuil de l'ordre de grandeur que vous aviez évoqué vous-même ?

Par ailleurs, qu'a fait le Gouvernement des appels à une objectivation des constats, et à une prise en compte de l'état des CPAS vu les réformes qui leur tombent dessus et qui absorbent leur énergie ?

Enfin, pourquoi la perspective d'un cadre qui facilite encore davantage qu'aujourd'hui les synergies tout en préservant la logique volontaire au sein des communes n'a-t-elle pas été concrétisée, autant d'ailleurs que l'idée d'un regroupement de CPAS entre eux, entre communes partenaires, qui était une autre des formules alternatives qui avaient été proposées par la fédération des CPAS ?

M. le Président. – La parole est à M. Bastin qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, après la note d'orientation d'avril 2025, les groupes de travail ont réuni la Fédération des CPAS,

l'Union des villes et communes, les fédérations des grades légaux et les organisations syndicales, et ce, en octobre 2025 et en mars 2026. Si les avis étaient d'abord réservés, le dialogue a néanmoins permis de dégager des objectifs communs, à savoir simplifier le paysage institutionnel, mieux articuler les compétences entre communes et CPAS, et renforcer l'aide individuelle en garantissant sa spécificité et son objectivité.

Concernant le seuil se posait la question de savoir si c'était plutôt 10 000 ou 15 000 habitants. On a entendu d'autres hypothèses jaillir : cela devait-il être différent, selon le fait que la commune, le CPAS gérait une maison de repos ou pas ? Devait-on plutôt faire des bassins de vie ou des fusions de CPAS intercommunales ? Les fédérations ont choisi de ne pas se prononcer – ce que je peux comprendre –, sans doute pour ne pas mettre à mal les différents membres de leur fédération, estimant que la décision revenait au Gouvernement.

Celui-ci a pris ses responsabilités, avec un principe simple : pas de politique sociale à deux vitesses. Il faut savoir que toutes les communes ne partent pas du même point, puisque 2031 est l'objectif en termes de timing pour les communes de moins de 25 000 habitants et 2034 pour les communes de plus de 25 000 habitants ou pour celles qui auraient entamé un processus de fusion.

Par ailleurs, d'après les infos glanées, la coconstruction continue. Les groupes de travail ont décidé ensemble de suspendre leurs réunions en attendant un projet de texte. Elle reprendrait dès son adoption. Une concertation n'a pas l'obligation d'arriver à l'unanimité, sous peine de ne jamais pouvoir décider ; par contre, elle a l'obligation d'écouter, de prendre en compte et, in fine, de décider d'en être responsable.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous préciser comment la concertation avec l'Union des villes et communes, la Fédération des CPAS et les représentants du personnel se poursuivra dans la rédaction du décret ?

M. le Président. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, notre groupe soutient depuis longtemps la fusion entre les communes et les CPAS. Notre position est claire : placer le citoyen et ses besoins au centre de l'organisation des pouvoirs locaux, plutôt que de préserver des structures pour elles-mêmes.

Les missions d'accompagnement social et les réinsertions sont essentielles. Il n'est absolument pas question de toucher à cela. Je reste très claire et très ferme. Cependant, leur importance justifie-t-elle de conserver deux administrations, des fonctions de direction distinctes et des organes politiques séparés au sein d'une même localité ? Mutualiser les ressources humaines, les finances, l'informatique ou les marchés publics, c'est éviter les doublons pour mieux mobiliser les moyens au service de la population.

Notre ambition est de renforcer l'accompagnement des personnes, de soutenir leur autonomie et de favoriser leur insertion socioprofessionnelle. Cela passe aussi par un service public plus lisible, des démarches simplifiées et un suivi mieux coordonné, sans renvoyer les citoyens d'un interlocuteur à l'autre.

Les inquiétudes de terrain exprimées doivent être entendues, nous en sommes bien conscients. La réforme doit garantir la confidentialité des dossiers, la spécificité des métiers dits sociaux et la continuité d'un bon accompagnement. Elle doit être préparée avec les agents et les acteurs de terrain. Ces garanties doivent guider sa mise en œuvre. Nous faisons confiance au Gouvernement pour le respect de ces impératifs.

M. Bastin l'a dit aussi, des groupes de travail ont été mis en place avant, et il y aura des groupes de travail qui seront mis en place après. J'espère que vous allez nous en dire plus.

Nous soutenons cette réforme pour renforcer la capacité d'action des pouvoirs locaux et mieux accompagner les personnes dans leur parcours de réinsertion. La proximité ne se mesure pas au nombre de structures, mais à la qualité de l'accueil, de l'accompagnement et du suivi des dossiers pour chacun.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Messieurs les Députés, la DPR de juillet 2024 le disait très clairement : « Tout en maintenant, renforçant et préservant l'accompagnement social actuel, le Gouvernement intégrera les CPAS aux institutions communales, en deçà d'un certain seuil d'habitants ».

Ainsi, en avril 2025, le Gouvernement a validé une note d'orientation que j'avais déposée concernant la création du service public local intégré et modernisé, sans toutefois fixer de seuil à ce moment.

L'Union des villes et communes de Wallonie et la Fédération des CPAS ont été interrogées sur cette question. Cela fait partie de la décision du Gouvernement. La fédération, opposée principiellement à cette réforme, a refusé de répondre à la question du seuil. L'Union des villes et communes n'a pas contredit l'avis de la fédération.

À la suite de ces prises de position, mon cabinet et moi-même avons eu des échanges avec les différentes parties prenantes, ce qui a abouti à un communiqué de presse conjoint en novembre 2025.

Cinq priorités avaient été partagées :
- améliorer la cohérence et la lisibilité des politiques locales ;
- mutualiser structurellement les ressources utiles, renforcer le service public local aux citoyens et arriver à de vrais services communs, tout en respectant la spécificité des missions du CPAS ;
- simplifier les processus décisionnels ;
- veiller à une transparence accrue sans préjudice du caractère confidentiel de l'octroi de l'aide individuelle ;
- moderniser le service aux citoyens.

À la suite de l'adoption de ce communiqué de presse, des groupes de travail ont été mis en place dans une logique de coconstruction de cette réforme institutionnelle. Comme je l'ai déjà indiqué, ces derniers sont composés de la Fédération des CPAS, de l'Union des villes et communes de Wallonie, des fédérations des grades légaux et des organisations syndicales. Plusieurs réunions ont eu lieu entre novembre 2025 et mars 2026.

En parallèle de ces groupes de travail, j'ai sollicité la Fédération des CPAS et l'Union des villes et communes de Wallonie pour qu'elles me fassent part de leur position quant au seuil d'intégration qui serait adéquat. Ces dernières m'ont précisé ne pas vouloir se positionner, estimant que la décision revenait au Gouvernement. Certains ont demandé d'éviter que des règles différentes ne s'appliquent aux communes selon leur taille.

Fin mars – l'an dernier –, les groupes de travail ont estimé être arrivés au terme de leurs réflexions dans le périmètre défini et ont exprimé le souhait de poursuivre leurs travaux sur la base d'un avant-projet de décret validé en première lecture par le Gouvernement.

Mon cabinet s'est donc attelé à écrire un premier jet de texte décrétal, avec l'appui de l'administration et de constitutionnalistes. Sur base de ce travail – comme vous l'avez mentionné, Monsieur le Député interpellant –, le Gouvernement a pris ses responsabilités et s'est récemment positionné sur ce dossier. Il a décidé que la mise en place de ce service public local intégré se ferait pour toutes les communes, incluant la mise en place d'un Pôle de l'action sociale, regroupant les matières sociales de la commune, en assurant la gestion au travers d'un comité, composé majoritairement de non-élus, et en travaillant selon la règle de confidentialité et du huis clos.

Ce projet de réforme se réalisera avec un phasage dans le temps pour permettre aux communes de plus grandes tailles – pour celles comptant au moins 25 000 habitants – et aux communes qui fusionneraient en 2031 de mener cette réforme à bien dans un délai plus long, soit trois années supplémentaires.

Dès l'adoption de l'avant-projet de décret dans les prochaines semaines, le travail pourra reprendre avec les parties prenantes. Je rappelle que, lors des dernières réunions des groupes de travail de mars 2026, il a été collégialement décidé de suspendre ces réunions dans l'attente d'un projet de texte intégrant les arbitrages gouvernementaux, ce qui a été fait à l'occasion du conclave du mois passé.

Les invitations pour les futures réunions de travail seront lancées dans les prochaines semaines pour prendre le temps d'aller dans le détail des enjeux, ce qui est, au-delà des options principielles, souvent un enjeu majeur pour arriver à un résultat de qualité. Je respecte la position de principe de la Fédération des CPAS sur la question de l'intégration des services du CPAS au sein du service public local intégré. Je peux d'ailleurs comprendre leur point de vue, qui est en quelque sorte ontologique.

Au-delà de cette position de base, il y a pour moi un vrai espace de dialogue pour de la coconstruction permettant d'arriver à un service public local plus efficace, avec la mise en place d'une administration commune au service de tous les habitants et respectueuse des spécificités de l'action sociale locale, qui est aussi, je le rappelle, une forme déconcentrée de la sécurité sociale.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Le ministre a été peu loquace sur ce changement de perspective. Il a rappelé un certain nombre de points historiques que j'avais moi-même évoqués. Ce rappel factuel amène forcément à évoquer des éléments communs. Au bout du compte, au-delà de la DPR, il y a eu, après des avis nourris, cette communication sur une démarche de coconstruction. Cela ouvrait des perspectives, à notre sens, plus intelligentes pour tenter – ensemble, avec les organisations concernées – d'améliorer la gouvernance ou de renforcer l'efficacité. On a parfois cité, sur ce dernier point, des services pour les travaux ou d'autres services d'appui logistique qui peuvent être réunis. Cela fait déjà l'objet d'illustrations concrètes dans un grand nombre de communes. L'objectif était d'améliorer ces éléments tout en préservant les éléments essentiels du travail social des politiques menées par les CPAS dans la perspective de la dignité humaine.

Lorsqu'on parle de coconstruction, on est donc avec un terme encore plus fort que celui de concertation, pour reprendre le propos que M. Bastin tenait. C'est là qu'il y a, depuis quelques semaines, un Gouvernement qui a quitté ce chemin de la coconstruction pour revenir, au bout du compte, à une logique idéologique. Nous le regrettons clairement. S'ajoute à cela l'agenda de la N-VA qui, de manière extrêmement manifeste et répétée, vise à toujours détruire un peu plus ce qui fait ce tissu fondé par une loi dont on a fêté récemment les 50 ans. Le Gouvernement marche dans ses pas à travers le projet qu'il porte. Je n'ai pas eu de réponse non plus aux

demandes – formulées par le CESE – d'objectivation des constats, des coûts et des avantages recherchés.

Nous sommes dans un rouleau compresseur qui continue sa marche, alors même qu'un autre chemin avait été esquissé par le Gouvernement lui-même. Ce revirement n'a pas d'explication. Je vais donc, Monsieur le Président, après l'avoir relue à la lumière de la réponse du ministre, vous déposez une interpellation qui demandera en particulier de rouvrir le dialogue. Nous pensons singulièrement, dans ce moment où les CPAS font l'objet de sollicitations multiples et sans doute inédites dans leur volume, que l'action doit être nettement plus centrée sur l'amélioration des politiques publiques en matière d'action sociale et de lutte contre la précarité.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – J'ai bien entendu que, au-delà de la concertation, la coconstruction était toujours de mise, ce qui ne voulait pas nécessairement dire la codécision. Ce sont trois notions différentes, parfois complémentaires, mais qui ne sont pas exactement identiques. Dès lors que l'on passe de la concertation à la coconstruction et qu'une décision est prise, la coconstruction peut pleinement continuer. J'ai entendu le ministre avoir une main tendue par rapport à ce dialogue et à cette construction des différentes réformes, sachant que l'objectif quant à l'aide sociale est toujours rappelé avec vigueur.

À titre plus personnel, je dois vous dire que j'ai toujours été dubitatif quant à la spécificité de certaines prérogatives du CPAS qui n'étaient pas celles de l'aide sociale – qui, elles, doivent être bien spécifiques et bien isolées.

Pour le reste, il me semble que nombre de dossiers ou de compétences peuvent être intelligemment partagés avec la commune, ce qui sera le cas dès 2031 et dès 2034.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les réponses et les éléments que vous nous avez apportés aujourd'hui. La Déclaration de politique régionale était claire. Vous l'avez dit vous-même, vous avez eu de la concertation, ensuite il faut la décision et, enfin, les groupes de travail reprendront pour la coconstruction.

Il est cependant clair que, comme je l'ai dit lors de ma première intervention, l'aide sociale est pour nous primordiale. Nous ne remettons pas cela du tout en cause. On regarde pour qu'il y ait moins de structures et qu'il y ait plus de synergies. Je crois que cela va dans le bon sens lorsqu'on souhaite de la simplification administrative.

M. le Président. – Des motions sont déposées en conclusion de l'interpellation de M. Hazée. La première, motivée, est déposée par M. Hazée (Doc. 743 (2026-2027) N° 1) et la seconde, pure et simple, par M. J.-P. Bastin et Mme Cassart-Mailleux (Doc. 744 (2026-2027) N° 1).

L'incident est clos.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le volet relatif aux pouvoirs locaux de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) »

Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les garanties de maintien de l'emploi local après la transformation des aides à la promotion de l'emploi (APE) en dotations »

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 « le volet relatif aux pouvoirs locaux de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) » ;
- Mme Tillieux, sur « les garanties de maintien de l'emploi local après la transformation des aides à la promotion de l'emploi (APE) en dotations ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a adopté, ce 15 octobre, en deuxième lecture, l'avant-projet de décret organisant l'intégration des moyens APE dans le financement structurel des pouvoirs locaux. Cette réforme prévoit la création de deux dotations complémentaires au Fonds des communes, distinguant les grandes villes des autres communes, avec des modalités de répartition différentes.

Plusieurs interrogations subsistent néanmoins quant aux enveloppes budgétaires concernées et à leur répartition. Pouvez-vous préciser le montant global qui sera intégré au Fonds des communes dès 2027 ? Quelle part sera réservée aux grandes villes et quelle enveloppe sera destinée aux autres communes ?

Quelles sont précisément les enveloppes existantes qui seront absorbées dans ces nouvelles dotations ? Les moyens consacrés au Pacte pour une fonction publique locale et provinciale solide et solidaire y seront-ils intégralement transférés ?

Qu'en est-il de l'enveloppe exceptionnelle octroyée aux CPAS ? D'autres dotations sont-elles concernées par cette globalisation des moyens ? Qu'en est-il des moyens dédicacés aux structures communales d'accueil de l'enfance, dont ceux liés à la montée en puissance du plan Cigogne ? Seront-ils intégrés dans votre dispositif ?

Quels critères et quelles pondérations seront finalement retenus pour répartir ces moyens entre les communes ? Les mécanismes de garantie des montants historiques ont-ils été maintenus à l'issue de la deuxième lecture ?

Enfin, ces nouvelles dotations bénéficieront-elles d'une indexation annuelle ? Les communes disposeront-elles rapidement d'une simulation individualisée des montants qu'elles percevront dès 2027, afin de préparer leurs budgets en connaissance de cause ?

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, comme vient de le dire mon excellent collègue, il y a un peu plus de 15 jours, la transformation annoncée des moyens APE des communes, CPAS et régies communales autonomes en dotations complémentaires au Fonds des communes a été adoptée en deuxième lecture par le Gouvernement.

Elle soulève d'autres questions que celles que mon collègue vient de soulever, mais il y a une question essentielle : quelles garanties permettront de préserver les emplois et les services de proximité, compte tenu de l'évolution des financements et des charges salariales ?

L'obligation envisagée d'affecter ces moyens à des dépenses de personnel ne garantirait pas, à elle seule, le maintien des effectifs. Des départs non remplacés, des non-renouvellements de contrats ou des réductions de prestations peuvent fragiliser les services sans donner lieu à des licenciements.

Dans sa réponse du 27 août 2026 à la question écrite n° 886, le ministre de l'Emploi précise que le suivi de l'emploi après la réforme relèvera des ministres fonctionnels.

Dès lors, Monsieur le Ministre, une évaluation préalable va-t-elle mesurer la capacité des communes, CPAS et régies communales autonomes à maintenir leurs effectifs compte tenu de l'évolution des dotations et des coûts salariaux ? Si oui, quels en sont les résultats ?

Une situation de référence sera-t-elle établie avant l'entrée en vigueur du nouveau financement, avec les effectifs en équivalents temps plein par catégorie d'employeur et par service ? Comment seront suivis les départs non remplacés, les non-renouvellements et les réductions de prestations ? Quelle administration assurera ce suivi ? Avec quelles données ? À quelle fréquence ? Les résultats seront-ils communiqués à notre Parlement ?

Enfin, quels mécanismes correcteurs envisagez-vous lorsqu'une diminution des effectifs compromet l'exercice des missions ou tout simplement l'accès des habitants aux services rendus par nos pouvoirs locaux ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, comme annoncé dans la Déclaration de politique régionale de juillet 2024, le projet de réforme que je porte vise à intégrer les moyens dits APE dans le financement structurel des pouvoirs locaux, dans une logique de simplification administrative complète, de pérennisation et de prévisibilité des moyens, et de renforcement de l'autonomie communale. Ces trois messages visent à renforcer la confiance que la Région souhaite donner aux communes, mais également la contrepartie logique qu'est la responsabilisation des pouvoirs locaux dans l'usage des moyens régionaux.

Le budget transféré correspondra aux montants ex-APE octroyés aux communes, aux CPAS et aux régies communales autonomes, sur la base des données du FOREm à la fin du mois d'octobre 2026. En travaillant sur les montants octroyés, on garantit aux pouvoirs locaux de récupérer le budget qui a été réellement attribué à l'ensemble de ces pouvoirs locaux, en partant de la situation la plus récente connue.

Pour répondre à votre question, Monsieur le Député, une exception concerne toutefois les emplois APE liés au plan Équilibre dans les crèches. Les moyens correspondants, identifiés par le FOREm et l'ONE, seront transférés à la ministre compétente pour la petite enfance. Il s'agit d'un choix logique par rapport à une politique qui fait l'objet d'un accroissement des moyens au fur et à mesure de l'ouverture de nouvelles crèches depuis quelque temps.

Je rappelle également que les structures locales relevant du secteur non marchand, comme certaines ASBL communales actives dans le sport ou la culture, et qui bénéficient de subventions Emploi spécifiques, ne sont pas concernées par ce volet de la réforme, puisqu'elles ont une existence juridique distincte de la commune, du CPAS ou d'une régie communale autonome. Leurs moyens APE seront transférés aux ministres fonctionnels compétents lorsque les

dispositions législatives sectorielles auront été approuvées.

Sur base des éléments actuellement disponibles, l'enveloppe APE des pouvoirs locaux, communes, CPAS et RCA s'élève à 540,4 millions d'euros. Elle devrait être intégrée comme une nouvelle tranche au Fonds des communes et regroupera les ex-moyens APE de ces pouvoirs locaux, moyennant l'exception des crèches du plan Équilibre dont je vous ai parlé. À ces montants s'ajouteront également les 5 millions d'euros prévus à partir de 2027 – il s'agit des 5 millions d'euros donnés aux CPAS en *one-shot* en 2026 – ainsi que les 7,6 millions d'euros issus du dispositif du Pacte pour une fonction publique locale et solidaire.

Concrètement, l'avant-projet de décret – aujourd'hui au stade de la deuxième lecture – prévoit la création, au sein du Fonds des communes, d'une nouvelle dotation intitulée « Dépenses de personnel », qui sera organisée en deux tranches.

La première concernera les villes de plus de 50 000 habitants. Pour ces villes, la dotation sera composée de deux parts. Une première part correspondra à 100 % des ex-subventions APE octroyées à la ville, à son CPAS et à son éventuelle régie communale autonome. Une seconde part constituera un bonus incitatif à la contractualisation du personnel doté de 5 millions d'euros.

La deuxième tranche concernera toutes les communes de moins de 50 000 habitants. Pour celles-ci, la dotation sera organisée comme suit :

- Une première part correspondant à 95 % en 2027, 90 % en 2028, 85 % en 2029 et les années suivantes des ex-subventions APE octroyées à la commune, à son CPAS et à son ou ses éventuelles régies communales autonomes ;
- une deuxième part progressive de 5 %, 10 %, puis 15 % de façon structurelle à partir de 2029 sera calculée sur la base de la population pondérée par le niveau de pauvreté et le taux de contractualisation du personnel communal ;
- une part supplémentaire constituera également un bonus incitatif à la contractualisation, soit une somme de 7 millions d'euros injectée.

Un mécanisme global de plafonnement est par ailleurs prévu pour les communes de moins de 50 000 habitants. Leur nouvelle dotation ne pourra excéder de plus de 150 000 euros le montant total des subventions APE qui leur étaient octroyées, ainsi qu'à leur CPAS et à leur éventuelle régie communale, augmentée des moyens perçus en 2025 dans le cadre du Pacte pour une fonction publique locale et provinciale solide et solidaire. Je constate que l'UVCW s'est d'ailleurs félicitée de ce plafond dans son avis rendu sur le texte entre la première et la deuxième lecture.

Les montants dépassant ce plafond seront redistribués entre les autres communes de moins de 50 000 habitants, proportionnellement à leur dotation Emploi. Il y a donc un double mécanisme de rééquilibrage, avec une part variable et un plafonnement de l'augmentation. Enfin, les communes ont reçu, ces derniers jours, un courrier reprenant les premières prévisions budgétaires pour 2027, intégrant les réformes annoncées par le Gouvernement. Elles disposeront ainsi des éléments nécessaires à la préparation de leur budget.

Madame Tillieux, concernant les garanties de maintien de l'emploi local, je rappelle que cette réforme s'inscrit dans notre volonté de simplifier les mécanismes de financement des pouvoirs locaux. Le choix d'intégrer les ex-moyens APE au Fonds des communes répond précisément à cet objectif. Cela ne signifie toutefois pas que ces moyens seront désormais sans lien avec l'emploi local, que du contraire. Le projet prévoit en effet deux balises importantes et fortes destinées à garantir leur affectation au financement des emplois locaux.

La première concerne les secteurs considérés comme essentiels par le Gouvernement. Les communes et les CPAS devront continuer à prévoir dans leurs budgets des dépenses de personnel pour les crèches – hors les moyens déjà prévus hors équilibre –, les services d'aide aux familles et aux aînés – les SAFA –, les maisons de repos et les maisons de repos et de soins, et ce, au minimum au niveau existant. À défaut, si l'entité locale réduit son offre de service dans ces trois secteurs, elle sera financièrement sanctionnée. La seconde repose sur un contrôle budgétaire visant à vérifier que le montant de la nouvelle dotation « Dépenses de personnel » est à 100 % affecté aux dépenses de traitement effectivement supportées par la commune, son CPAS et ses éventuelles régies communales autonomes.

Il y aura donc toujours des mécanismes de contrôle pour encadrer le financement de l'emploi local, mais ceux-ci seront adaptés à la nouvelle logique de financement structurel sous forme de dotations. Ces contrôles seront assurés par la tutelle régionale, dans le cadre de l'examen des budgets et des comptes des pouvoirs locaux. Notre objectif est donc de simplifier le financement des pouvoirs locaux, de conforter l'autonomie communale et la responsabilisation des entités locales, tout en maintenant un encadrement destiné à préserver l'emploi et les services essentiels à la population. Cette autonomie communale inclut le choix de réaffectation des moyens vers tels ou tels services communaux, mais c'est la logique fondamentale de l'action publique : arbitrer régulièrement entre des choix et des priorités d'action politique et d'affectation des moyens qui y sont liés.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour le détail de ces informations.

J’ai compris que les communes avaient reçu un courrier ces derniers jours pour leur expliquer le processus. Confirmez-vous qu’il y a une indexation annuelle ? Je pense avoir zappé cette information.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Monsieur le Ministre, n’hésitez pas à nous en informer. C’est pour le bien de tout le monde.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Vous pourrez lire l’avant-projet de décret qui donne des montants pour 2027, 2028 et 2029. Comme ils sont intégrés dans le Fonds des communes, dès 2030, l’intégration pleine reprend. Vous lirez les montants pour 2027, 2028 et 2029. Ce sont des montants fixés. Vous le lirez dans la mouture du texte.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Ainsi, l’indexation reprend en 2030. Est-ce bien cela ?

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Ce sont des montants liés au Fonds des communes et ils suivent donc la règle du Fonds des communes. Il y a la période de transition 2027, 2028, 2029 qui sera déterminée dans le projet de décret. Laissez-nous le temps d’arriver en troisième lecture.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Vous savez que j’aime bien avoir les informations rapidement. Je vous en remercie et j’apprécie.

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – Je ne suis pas convaincue parce que vous n’avez pas vraiment répondu à mes questions. On avait un mécanisme de points qui obligeait de vérifier le volume global de l’emploi ; aujourd’hui, on passe à une enveloppe, certes avec des exigences, mais qui sont les vôtres, notamment sur la contractualisation. On sort complètement de la volonté de maintenir l’emploi. Le simple fait de ne pas indexer va constituer un problème pour les pouvoirs locaux, c’est une évidence. Vous ne répondez donc pas à ma question.

Vous dites que l’enveloppe qui est mise à disposition est celle des ex-APE fin octobre 2026, mais je connais une commune, pas très loin d’ici, qui est en recours par rapport à cela parce qu’elle conteste les montants et voudrait récupérer des points APE qu’elle avait cédés, notamment à des zones de secours.

Je ne suis pas sûre que tout cela soit très évident. J’entends des bourgmestres, et même des échevins, qui expriment des inquiétudes sur l’évolution des finances communales. L’absence d’indexation est une raison de s’inquiéter.

Je vous ai demandé s’il y avait une évaluation ; vous n’en avez absolument pas parlé. Je vous ai demandé s’il y avait des simulations ; vous avez répondu que des courriers étaient partis vers les communes. Par conséquent, à nous de solliciter les communes pour savoir comment ces simulations ont pu être mises en œuvre. C’est ce que nous ferons, vous n’en doutez pas.

M. le Président. – Je confirme. On les a reçues vendredi et on les a analysées durant le week-end.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nouvelle mouture des compensations au plan Marshall »

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 nouvelle mouture des compensations au plan Marshall ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, dans le cadre de la présentation du budget 2027, le Gouvernement a annoncé une modification du mécanisme de répartition des compensations au plan Marshall. Vous avez notamment évoqué la pérennisation d’une enveloppe de 108 millions d’euros, une nouvelle tranche du Fonds des communes, le maintien des montants perçus en 2025 pour les villes, tandis que les autres communes seraient soumises à une nouvelle clé de répartition habitant-parcelle industrialisée – vous venez de le dire dans votre réponse précédente –, avec un plafond de 250 euros par habitant et un phasage sur trois ans.

Ces annonces soulèvent plusieurs interrogations quant à leurs conséquences financières. Le maintien annoncé du montant 2025 pour les grandes villes constitue-t-il une garantie pérenne ou une simple mesure transitoire ? Ce montant sera-t-il indexé à l’avenir ? L’enveloppe du plan Marshall continuera-t-elle à être indexée, y compris pour les villes, ou leurs montants seront-ils figés sur la référence 2025 ? Comment la nouvelle clé de répartition sera-t-elle déterminée pour les autres communes ? Une clé population-parcelle industrialisée a été évoquée, mais selon quelle pondération ? Enfin, le plafond annoncé de 250 euros par habitant s’appliquera-t-il à l’ensemble des communes en ce compris les grandes villes ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la proposition que j'ai défendue lors du dernier conclave budgétaire vise à pérenniser les moyens consacrés au complément régional dit plan Marshall, en les intégrant dans le Fonds des communes. Concrètement, il s'agit de créer une nouvelle dotation, comme pour la dotation Emploi, au sein du fonds. Elle sera a priori intitulée « Commune avec activités à caractère industriel ». Elle sera dotée de 108 millions d'euros et évoluera selon les mêmes règles d'indexation que le Fonds des communes.

Cette dotation sera répartie en deux tranches. Pour les villes de plus de 50 000 habitants, la répartition se fera proportionnellement au complément régional perçu en 2025. Ce mécanisme leur garantit un financement pérenne, prévisible et indexé annuellement sans application du plafond de 250 euros par habitant. Ceci se justifie par les charges particulières qu'assument les grandes villes et qui sont bien connues. Ensuite, pour les communes de moins de 50 000 habitants, la dotation reposera à partir de 2029 sur deux critères :

- la première partie de ce montant correspondra à 85 % du complément régional perçu en 2025, à terme de l'échéance de transition de 95 %, 90 % et 85 % ;
- la seconde partie, qui montera jusqu'à 15 % en 2029, sera calculée proportionnellement à la superficie des parcelles cadastrales affectées aux activités industrielles et aux entrepôts de stockage situés sur le territoire. Ce sont les données Statbel qui seront utilisées.

Le montant total perçu par les communes de moins de 50 000 habitants sera effectivement plafonné à 250 euros par habitant. Les éventuels montants écrêtés seront redistribués entre les autres communes de moins de 50 000 habitants, proportionnellement à leurs dotations.

Les années 2027 et 2028 seront des années de transition avec des clés 95 % et 5 %, puis 90 % et 10 %, avant d'arriver à la clé 85 % et 15 %, qui sera définitive.

L'objectif est donc bien de garantir un financement structurel et prévisible aux communes, tout en tenant compte de leurs réalités industrielles.

Nous aurons naturellement l'occasion de revenir plus en détail sur ce nouveau mécanisme et ses modalités de répartition lors des prochains travaux de la Commission consacrés à l'examen du budget et du décret-programme qui l'accompagnera, et ce, à la lumière de l'avis du Conseil d'État. C'est donc sous réserve de l'adoption en troisième lecture que je vous ai livré les éléments souhaités dans votre question.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour ces informations.

Question orale de Mme Sabine Roberty à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la communication des pouvoirs locaux sur les réseaux sociaux »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Roberty à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la communication des pouvoirs locaux sur les réseaux sociaux ».

La parole est à Mme Roberty pour poser sa question.

Mme Sabine Roberty (PS). – Monsieur le Ministre, Meta teste actuellement une limitation du nombre de publications contenant des liens externes pour certains comptes professionnels sur Facebook. Les pages concernées ne pourraient publier gratuitement que deux publications comportant un lien par mois, sauf à souscrire un abonnement payant.

Si cette mesure demeure expérimentale et que ses modalités restent peu transparentes, elle suscite déjà des inquiétudes auprès des pouvoirs locaux.

En effet, de nombreuses communes et CPAS utilisent Facebook comme canal de communication avec leurs citoyens. Les liens vers leurs sites internet permettent notamment d'accéder à des informations administratives, formulaires, règlements, enquêtes publiques ou avis urgents à communiquer.

Plusieurs communes wallonnes m'ont d'ailleurs fait part de leurs préoccupations quant aux coûts supplémentaires qu'une telle évolution pourrait engendrer. Comme c'est un test, on imagine que, s'il est concluant pour Meta, ils voudront aller plus loin. On sait aussi, depuis le 20 octobre, que la documentation d'aide de Facebook mentionne bien cette limite de publications, de commentaires et de liens. On est sûrs maintenant que c'est ainsi que l'expérience sera menée.

Avez-vous connaissance de communes ou d'autres pouvoirs locaux wallons déjà concernés par cette limitation ?

Quelle analyse faites-vous des conséquences potentielles de cette mesure sur la communication des pouvoirs locaux et l'accès des citoyens à l'information publique ? Estimez-vous acceptable que la diffusion d'informations d'intérêt général puisse être conditionnée au paiement d'un abonnement à une plateforme privée ?

Des contacts avec l'Union des villes et communes de Wallonie sont-ils prévus afin d'évaluer l'ampleur du phénomène et ses conséquences financières pour nos pouvoirs locaux ? Quelles initiatives envisagez-vous

pour accompagner les pouvoirs locaux dans la diversification de leurs canaux numériques et réduire leur dépendance aux grandes plateformes privées ?

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, à ce stade, je n'ai pas été saisi par des communes ou des CPAS wallons directement confrontés à la situation que vous décrivez, mais, comme me le glissait judicieusement à l'oreille le président de cette Commission, il suffit de mettre le renvoi vers le site internet dans le premier commentaire pour éluder le mécanisme.

Je comprends les questionnements que cette mesure peut susciter. Les réseaux sociaux constituent aujourd'hui effectivement des outils de relais des communications des autorités locales, mais ils ne sont en réalité jamais gratuits, même en apparence, puisqu'ils créent une forme de dépendance et permettent à leur propriétaire d'extraire des données qu'ils utilisent, par exemple, pour cibler les flux publicitaires. Cela illustre l'adage bien connu : « Quand c'est gratuit, c'est toi le produit ».

Le modèle économique des Meta et consorts est lui aussi bien connu et votre question l'illustre parfaitement : créer la dépendance grâce à des algorithmes et une gratuité faciale, puis créer des clients captifs et, enfin, presser le citron en rendant ses services payants. Sans compter l'absence totale de transparence des algorithmes qui finissent par déterminer pour l'utilisateur ce qu'il doit voir et même tenter de déterminer ce qu'il doit penser. Nul ne peut croire que Meta et les autres soient des associations philanthropiques, bien au contraire !

La régulation de ces activités relève du droit commercial et de l'Autorité fédérale. Quant à la régulation des médias – matière qui concerne également Facebook –, cela relève de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Ce sont ces autorités qui doivent prendre des lois et des décrets utiles, au besoin, pour réguler la diffusion d'informations d'intérêt général. La transformation numérique doit, avant tout, renforcer l'accès des citoyens à une information publique fiable et accessible. Les communes et les CPAS doivent pouvoir informer l'ensemble de leurs citoyens, notamment en situation d'urgence, sans dépendre des choix commerciaux d'une plateforme privée.

Cette situation rappelle donc l'importance de diversifier les canaux de communication, de renforcer l'éducation aux médias et de soutenir tous les acteurs qui y contribuent, y compris les véritables médias, que ne sont pas les réseaux sociaux.

La priorité des autorités locales doit être d'investir dans des sites internet institutionnels de qualité, bien protégés contre les attaques et mis à jour régulièrement, en proposant également des newsletters ou encore l'abonnement à des flux d'information. Les bulletins communaux sous format papier ou sous format digital doivent rester des points d'entrée privilégiés vers l'information publique.

Par ailleurs, la Wallonie soutient les travaux menés au niveau européen pour encadrer les grandes plateformes numériques et veiller au respect des règles démocratiques de nos États membres, y compris dans le cadre d'une communication des pouvoirs locaux sur les réseaux sociaux. Je resterai donc attentif à l'évolution de cette expérimentation et à ses éventuelles répercussions sur les pouvoirs locaux wallons.

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

Mme Sabine Roberty (PS). – Je vous remercie pour vos éléments de réponse. Il peut paraître facile de mettre un lien dans un commentaire, de se dire que tout le monde va le faire et que l'on va pouvoir contourner les règles de Meta. Meta est 10 fois plus intelligent que ce type de règles que l'on pourrait…

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Il faut échapper à Meta.

Mme Sabine Roberty (PS). – Voilà, il faut échapper à Meta, Monsieur le Ministre, vous avez raison. Je n'ai pas voulu évoquer, dans mon expression liminaire, la « gratuité » des réseaux sociaux, sachant que la polémique est énorme. On le sait et vous le dites à juste titre : rien n'est jamais gratuit.

Toutefois, quand une commune communique via Facebook, elle ne se dit pas que, derrière cela, Facebook va aller chercher des données à caractère personnel. Dans un premier temps, la commune qui communique pour un événement ou des travaux effectués dans une rue, elle communique en se disant que c'est le meilleur moyen de toucher un maximum de la population. Elle ne se dit pas que, derrière, quelqu'un va bénéficier de données à caractère personnel. Dans un premier temps, c'est ce qu'il y a de plus rapide et c'est moins cher qu'un bulletin communal.

Vous n'avez pas répondu à ma question du contact avec l'Union des villes et communes de Wallonie. Pourquoi pas ? Ils ont une expertise et, quelque part, avoir leur avis nous aiderait peut-être. Dès lors, il n'est pas déraisonnable de vous soumettre cette possibilité.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le soutien aux CPAS wallons face à la régularisation des exclusions du chômage »

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 soutien aux CPAS wallons face à la régularisation des exclusions du chômage ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, selon les informations publiées dans la presse, l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 10 septembre relatif à la réforme du chômage impose de réexaminer les droits des personnes exclues entre janvier et juin 2026. Près de 45 % des 87 788 personnes concernées auraient obtenu un revenu d'intégration, soit environ 40 000 dossiers à régulariser à l'échelle belge. Cette situation expose évidemment les CPAS à une lourde charge administrative et à des incertitudes financières, alors qu'ils ont effectivement assuré l'aide et l'accompagnement des personnes concernées.

Les trois fédérations de CPAS demandent notamment le maintien des compensations majorées, une régularisation directe entre administrations fédérales sans récupération auprès des bénéficiaires, ainsi que la conservation des frais de dossier et des subventions liées aux PIIS. Elles réclament également la couverture des aides complémentaires et des RIS ouverts à d'autres membres du ménage à la suite des exclusions.

Avez-vous pris contact avec la Fédération des CPAS wallons pour évaluer le nombre de dossiers concernés en Wallonie, les montants en jeu et la charge de travail supplémentaire ? Quelles démarches avez-vous entreprises auprès de la ministre fédérale de l'Intégration sociale pour soutenir ces démarches et garantir que les CPAS ne supportent aucune perte liée à cette régularisation ? Défendrez-vous le maintien de la compensation à 100 % en 2027, le report de cette dégressivité et la conservation des financements correspondant au travail réellement effectué ? Demanderez-vous un mécanisme centralisé de régularisation des instructions uniformes et un calendrier permettant d'éviter aux CPAS des démarches individuelles de récupération et des difficultés de trésorerie ?

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 allocations de chômage relève de la compétence du Gouvernement fédéral. L'arrêt rendu par la Cour constitutionnelle aura nécessairement des répercussions sur les mécanismes mis en place par le Fédéral pour compenser la charge de travail supplémentaire supportée par les CPAS.

Je tiens à rappeler que les CPAS ont agi sur la base de la réglementation applicable et ont assuré leurs missions auprès des personnes concernées ; je les en remercie. Dès lors, ils ne peuvent être tenus responsables des conséquences découlant de la remise en cause, par l'arrêt de la Cour constitutionnelle, d'un dispositif décidé au niveau fédéral. Du reste, je ne dois pas vous rappeler la situation actuelle du Gouvernement fédéral.

Les modalités de régularisation et les conséquences financières qui en résultent doivent donc être examinées et assumées par le niveau fédéral. Il n'appartient pas à la Wallonie de mettre en place un mécanisme de compensation destiné à corriger les effets d'une réforme fédérale. Nous avons bien assez de charges laissées par le Gouvernement Vivaldi en termes de cotisations de pension et de zones de secours, que nous devons encore assumer indirectement depuis la Région.

Ce dossier fait l'objet d'un suivi régulier de ma part avec le Gouvernement fédéral, notamment dans le cadre de la Conférence interministérielle de l'intégration sociale. Les contacts et questions ont lieu via cet organe.

Cela ne signifie pas que la Wallonie reste inactive dans son soutien aux CPAS. Le Gouvernement wallon a approuvé, le 22 octobre dernier, l'octroi d'une subvention exceptionnelle de 5,2 millions d'euros aux CPAS des communes de plus de 50 000 habitants, particulièrement confrontés à des besoins sociaux importants. J'ai toutefois lu dans la presse aujourd'hui que la plus grande ville de Wallonie trouvait que c'était peu. Si elle crache sur 1,2 million d'euros, c'est un peu désobligeant, si je me permets la parenthèse.

Cette enveloppe sera intégralement liquidée dès 2026 afin de leur permettre de disposer rapidement des moyens supplémentaires. Ces moyens budgétaires de soutien seront par ailleurs pérennisés dès 2027 et intégrés dans la dotation des grandes villes, absorbant les moyens ex-APE au sein du Fonds des communes. C'est ce que je vous expliquais il y a quelques minutes.

Bien entendu, je reste très attentif, dans le cadre des échanges avec le Gouvernement fédéral, aux suites qui seront données à cet arrêt et à leurs conséquences pour les CPAS. La Wallonie poursuivra, quant à elle, son soutien aux pouvoirs locaux, afin de leur permettre d'assurer au mieux leurs missions auprès des citoyens.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, vous avez raison : a priori, il n'appartient pas au Gouvernement wallon de prendre en charge les conséquences des mesures fédérales. Cela étant, comme vous l'avez dit à l'entame de votre propos, vous avez vu la situation fédérale d'aujourd'hui. Je ne sais pas ce qui se passera en fin de semaine, mais ce serait très dommageable de laisser tomber nos CPAS, qui font un boulot énorme et qui sont déjà pressés comme des citrons depuis plusieurs mois avec toutes les mesures qu'on leur impose, sans moyens complémentaires.

En tant que ministre des Pouvoirs locaux, je compte tout de même sur vous, si jamais le niveau fédéral ne prenait pas ses responsabilités, pour qu'au moins le Gouvernement de Wallonie prenne les siennes vis-à-vis de ces instances.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conclusions préoccupantes de la Cour des comptes sur la capacité de la Wallonie à lutter contre l'artificialisation du territoire »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conclusions préoccupantes de la Cour des comptes sur la capacité de la Wallonie à lutter contre l'artificialisation du territoire ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, dans son rapport de septembre 2026, la Cour des comptes reconnaît la pertinence de la Stratégie wallonne de lutte contre l'artificialisation des sols, mais pointe de sérieuses faiblesses dans sa mise en œuvre. Elle souligne notamment la complexité du dispositif, le manque de coordination entre politiques régionales et le risque d'insuffisance des moyens humains et financiers pour accompagner les communes dans l'élaboration de leurs schémas de développement communaux.

Le constat est préoccupant : près de 52 000 hectares restent potentiellement urbanisables en zone d'habitat, tandis que les révisions des plans de secteur continuent majoritairement à viser l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation. La Cour dénonce également un dispositif de suivi et d'évaluation encore insuffisant pour mesurer les résultats de cette politique et ses conséquences sur le logement.

Quelles suites concrètes entendez-vous donner aux recommandations de la Cour des comptes ? Comment garantissez-vous aux communes les moyens nécessaires pour élaborer leurs schémas de développement communaux d'ici 2030 ? Envisagez-vous une stratégie de révision progressive des plans de secteur afin de mieux protéger les terres agricoles et les zones exposées aux risques naturels ? Quand disposerez-vous d'une véritable évaluation des effets de cette politique sur l'artificialisation, mais aussi sur les prix et l'accessibilité des logements ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la Wallonie a pour objectif de réduire l'étalement urbain et de tendre vers zéro artificialisation nette à l'horizon 2050, tout en garantissant le développement équilibré du territoire. La Cour des comptes reconnaît la pertinence de cette stratégie. Elle souligne également, à juste titre, que sa mise en œuvre reste complexe et qu'elle ne pourra reposer sur les seuls outils de l'aménagement du territoire. Je rappelle qu'il s'agit d'une réforme votée par la majorité à laquelle vous participiez et que, pour ma part, je ne l'ai pas votée. J'avais partagé, *in tempore non suspecto*, certains griefs formulés par la Cour des comptes en ce qui concerne la révision des plans de secteur.

Sur les différentes questions de fond, afin de respecter le temps de parole, je vous renvoie à ma réponse du 23 juillet dernier, qui est annexée au rapport de la Cour des comptes et que vous n'aurez pas manqué de lire.

Dans les éléments de réponse de fond, je rappellerai le décret-programme du 26 mars 2026, qui a renforcé la cohérence entre les choix communaux et les objectifs régionaux. L'avant-projet de schéma de développement communal est désormais soumis pour avis au fonctionnaire délégué et à mon administration. La tutelle régionale sur ces schémas locaux porte désormais sur leur cohérence liée à l'optimisation spatiale, et non plus sur leur seule légalité.

S'agissant de la coordination nécessaire avec les autres politiques régionales, le constat est partagé. Le Schéma de développement du territoire lui-même inscrit l'optimisation spatiale dans une logique transversale, tout en restant dans le registre de ses compétences. C'est également ce que j'ai fait au travers, par exemple, du nouveau contrat de service public de LeTEC ou encore dans le cadre de la réforme en cours sur la législation relative aux parcs d'activité économique en lien avec l'enjeu des friches.

En ce qui concerne les moyens accordés aux communes pour la réalisation de leur schéma de développement communal, la Région a fortement renforcé son soutien. Les crédits consacrés à ces

schémas sont passés de 656 000 euros en 2023 à 3,5 millions en 2024, puis à 3,8 millions en 2025 ; un total de près de 5 millions d'euros a déjà été engagé en 2026. En trois ans, les moyens auront presque été décuplés !

Pour l'accompagnement technique, l'effectif de la Direction de l'aménagement local est passé de 10,3 à 14,1 équivalents temps plein entre juin 2025 et octobre 2026. Son organisation a également été améliorée autour de trois principes : un cadre d'intervention clairement défini avec les communes et les auteurs de projet, une répartition précise des responsabilités entre les services afin d'éviter les analyses redondantes, et un accompagnement méthodologique renforcé en amont pour améliorer la qualité des dossiers et fluidifier leur instruction.

Concernant enfin le chiffre de 52 000 hectares évoqués dans votre question, il constitue une offre foncière brute et comprend des terrains exposés à des risques naturels, protégés, non équipés ou difficilement mobilisables. Selon la Conférence permanente du développement territorial, citée par la Cour des comptes, environ 21 000 hectares sont concernés par un équipement ou un contexte ne permettant pas leur urbanisation.

Enfin, concernant le monitoring et l'évaluation, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'indiquer au Parlement, l'administration développe, depuis l'adoption du SDT, les outils nécessaires au suivi de l'étalement urbain, de l'artificialisation et des disponibilités foncières. La dématérialisation des procédures d'urbanisme en cours contribuera également à améliorer très sensiblement la disponibilité et l'exploitation des datas.

Les conclusions du rapport de la Cour des comptes confortent donc la trajectoire que j'ai engagée, tout en identifiant plusieurs points d'attention qui devront accompagner sa mise en œuvre. Une part importante de ces recommandations trouve déjà une traduction dans l'action du Gouvernement ; les autres alimenteront le suivi et l'évaluation progressive de la stratégie. Notre objectif reste inchangé : réduire durablement l'artificialisation tout en garantissant un développement territorial équilibré et une offre de logements suffisante et accessible.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. En effet, comme vous le dites, le rapport de la Cour des comptes ramène à un certain nombre de points d'attention extrêmement importants. Bon nombre de communes ne seront pas en mesure d'élaborer les schémas de développement communaux dans un temps court. Nous devons être prêts à les accompagner, le cas échéant.

Vous m'avez fait peur en débutant votre intervention en disant que vous n'aviez pas voté le texte. Je me suis interrogé sur le type de réponse auquel j'allais avoir affaire. La fin m'a un peu rassuré.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Oui, mais vous n'assumez pas tout. Vous aviez complètement démonté le projet de la Boucle du Hainaut, puis, maintenant, finalement, vous soutenez le tracé.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

C'est vrai. En tout cas, il y a des points d'attention qu'il faut garder à l'esprit. L'accompagnement de certaines communes me semble important.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conséquences des économies imposées en termes de personnel au SPW TLPE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conséquences des économies imposées en termes de personnel au SPW TLPE ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le 8 octobre, le SPW TLPE annonçait aux communes que sa cellule Aménagement et Environnement ne rendrait plus d'avis sur les risques naturels dans les demandes de permis, y compris pour les dossiers en cours. Lors de la séance du 14 octobre, vous avez précisé que ces demandes devaient désormais être orientées vers la cellule GISER, la CAE se concentrant sur les schémas de développement communaux et les recours.

Pourquoi cette alternative n'a-t-elle pas été mentionnée dans le courrier adressé aux communes ? Comment celles-ci pouvaient-elles deviner qu'un autre service était censé prendre le relais ? Vous avez indiqué que la CAE avait traité 1 200 demandes en 2025.

La cellule GISER dispose-t-elle des moyens humains, techniques et budgétaires pour absorber potentiellement plus d'un millier de sollicitations supplémentaires par an ? Un renforcement est-il prévu ? Quelles instructions seront adressées aux communes pour clarifier les procédures et garantir la continuité du conseil, notamment pour les dossiers déjà introduits ? Comment assurerez-vous la cohérence entre les avis de

la cellule GISER et les exigences urbanistiques du CoDT ?

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 prévention des risques naturels constitue un axe majeur de la politique d'aménagement du territoire. L'objectif est d'intégrer ces risques le plus en amont possible dans les choix d'aménagement et de mobiliser l'expertise des différents services là où elle est la plus utile. C'est dans cette logique que nous renforçons l'accompagnement des schémas de développement communaux, dont nous parlions il y a quelques instants, par l'intervention plus en amont de la cellule Aménagement et Environnement. Plutôt que de traiter un cas à la fois, autant traiter un espace territorial de façon globale. Je pense que ce sera plus efficace.

Comme je l'ai indiqué en séance plénière le 14 octobre dernier, la cellule Aménagement et Environnement a reçu quelque 1 200 demandes d'avis en 2025. Toutefois, il faut être très clair sur un point : ces 1 200 demandes ne correspondent pas à 1 200 sollicitations nouvelles qui seraient aujourd'hui transférées à la cellule GISER. Les avis rendus jusqu'à présent par la cellule Aménagement et Environnement en matière de risques naturels consistaient en une offre de service et non pas un avis formel dans le cadre d'une procédure quelconque. Parallèlement, le CoDT, en son article R.IV.35-1, organise déjà les consultations obligatoires des services compétents.

Ainsi, la cellule GISER doit être consultée pour tous les actes et travaux susceptibles d'avoir un impact sur un axe de ruissellement concentré ou soumis à un risque d'inondation par ruissellement. C'est une obligation légale. Les gestionnaires de cours d'eau sont, quant à eux, consultés lorsque les actes et travaux sont susceptibles d'avoir un impact sur les hauteurs d'eau ou les débits, ou sont soumis à un risque d'inondation par débordement. Enfin, d'autres risques naturels ou contraintes géotechniques majeurs, notamment liés au sous-sol, relèvent, eux, de la Direction des risques industriels, géologiques et miniers du SPW ARNE.

Ainsi, la réorientation des missions de la cellule Aménagement et Environnement ne crée pas une nouvelle consultation généralisée de la cellule GISER ou d'un autre service existant. Elle ne signifie nullement que ce service devra absorber les 1 200 dossiers évoqués.

Le courrier du 8 octobre avait pour objectif d'informer les communes de l'évolution des missions de la cellule Aménagement et Environnement. Les procédures de consultation prévues par le CoDT demeurent inchangées.

Par ailleurs, les communes et les auteurs de projets disposent de plusieurs outils permettant d'encadrer les projets exposés aux risques d'inondations, notamment les circulaires du 23 décembre 2021 et du 16 juillet dernier, ainsi que les référentiels constructions en zone inondable et gestion durable des eaux pluviales, auxquelles la cellule Aménagement et Environnement avait largement contribué.

Enfin, il appartient toujours à l'autorité compétente, pour délivrer le permis, d'assurer la cohérence entre les différents avis techniques et l'analyse urbanistique globale du projet au regard du CoDT. L'autonomie communale, Monsieur le Député, c'est aussi pouvoir prendre ses responsabilités et former ses agents à comprendre et intégrer les avis formulés par les instances d'avis.

La cellule Aménagement et Environnement, située au sein des services centraux du TLPE, conserve bien entendu sa mission d'examen des situations litigieuses dans le cadre des recours portés auprès du Gouvernement.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, j'entends bien, mais, dans votre courrier du 8 octobre, le SPW indique qu'il n'a plus le temps de gérer ces demandes. Le 14 octobre, vous m'avez répondu que c'était la cellule GISER qui allait désormais gérer les demandes qui étaient précédemment faites au SPW TLPE. Les inondations de 2021 nous ont rappelé le prix terrible de l'impréparation. C'est important. Les communes n'ont jamais eu cette information. A priori, le 14 octobre, elles ne savaient pas que c'était la cellule GISER. Maintenant, vous nous dites que ce n'est plus vraiment la cellule GISER, que cela va être réparti entre les différents services qui doivent rendre leur avis et que c'est de la responsabilité de chacun de faire le bon bilan avec les bonnes réponses aux questions qui auront été posées. Moi, je trouve cela dangereux. Après ce que nous avons vécu en Wallonie il y a quelques années, vous prenez un nouveau risque. Il ne s'agira pas de faire porter le chapeau aux communes s'il devait y avoir une difficulté.

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 dois vraiment reprendre les choses telles qu'elles sont. Dans le cadre d'une demande de permis, il y a des avis obligatoires. J'ai pris l'exemple de la cellule GISER. Si vous êtes sur un axe de ruissellement, vous devez consulter la cellule GISER, que ce soit la commune ou le fonctionnaire délégué, et ce, pour éviter les risques liés aux inondations.

Ce qu'il s'est passé, c'est que, au sein des services centraux du TLPE, il y a cette cellule Environnement qui est sollicitée pour avoir des avis complémentaires, mais les moyens régionaux ne sont pas extensibles et c'est un service qui a été victime de son succès. C'est plus facile d'aller demander de faire le travail à la Région que de le faire soi-même. Je le dis de façon assez *cash*.

Nous souhaitons que ces moyens soient réservés à travailler sur les schémas de développement communaux au moment où c'est le plus utile pour avoir une approche globale, groupée et ciblée sur les zones avec des risques, plutôt que d'être sollicités comme un guichet, systématiquement, alors que les moyens régionaux sont limités. Cela n'enlève en rien les procédures d'avis prévues, que ce soit par rapport aux risques miniers ou du sous-sol, par rapport aux cours d'eau ou par rapport aux risques d'inondations avec les axes de ruissellement. En aucun cas, la Région wallonne ne réduit ses avis dans le cadre des procédures qui existent, y compris dans les inondations.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, excusez-moi, mais je ne vous rejoins pas. Quand les communes sollicitent un avis sur les risques naturels à cette administration, si l'on estimait que cela n'avait aucun intérêt, il ne fallait pas répondre : 1 200 avis en 2025. Si le SPW TLPE décidait que c'était au GISER de répondre, ils n'avaient qu'à transmettre le dossier au GISER.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

C'est facile de dire cela. Toutes les communes n'ont pas des bureaux d'architectes, des géomètres, et cetera. Les plus petites communes ont besoin des services de la Région. Encore aujourd'hui, elles ont besoin des services de la province, mais, demain, vous allez leur retirer. Vous devez aussi penser aux petites communes qui ont cette nécessité d'avoir des services compétents.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les arbitrages politiques dans le choix final du périmètre de réservation 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 « les arbitrages politiques dans le choix final du périmètre de réservation de la Boucle du Hainaut ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, la Boucle du Hainaut constitue un projet stratégique pour la sécurité de notre approvisionnement électrique et le développement économique de la Wallonie. Après des années d'incertitude, une décision était attendue dans ce dossier, mais décider ne signifie pas que toutes les questions sont réglées. Plusieurs communes et les associations de riverains contestent le périmètre de réservation retenu et s'inquiètent de ses conséquences sur les habitants, les exploitations agricoles et les paysages. J'ai eu l'occasion de rencontrer plusieurs bourgmestres, notamment de Wallonie picarde, qui sont extrêmement inquiets. J'ai été sur le terrain à la rencontre d'exploitants agricoles qui voient le périmètre juste au-dessus de leur exploitation.

Lors de notre dernier échange, vous avez annoncé des mesures d'accompagnement et de compensation, ainsi qu'un enfouissement partiel de la ligne. Quelles concertations ont été menées avec les communes concernées avant le choix final du périmètre de réservation ? Comment leurs observations ont-elles été prises en compte ? Quels montants et mécanismes de compensation sont prévus pour les communes concernées ?

Jusqu'où iront les engagements imposés à Elia pour le rachat des habitations et des exploitations agricoles impactées ? Le dispositif concernera-t-il uniquement les biens situés à moins de 100 mètres ou pourra-t-il être élargi ? Quelle longueur de ligne sera effectivement enterrée et selon quel calendrier ce choix sera-t-il arrêté ? Quels critères objectifs ont conduit à écarter Jurbise et Lens du tracé, tout en reportant une partie de ses incidences vers Silly et Manage ?

Certes, il s'agit d'un dossier stratégique, mais cela ne signifie pas que l'on puisse faire fi des incidences pour les riverains et pour l'environnement. Cela vous fait rire, mais, moi, pas du tout. Celles et ceux qui se mobilisent depuis des années contre ce projet méritent autant de respect que ceux qui le défendent. Il existe des situations humaines catastrophiques derrière ce projet.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le 15 octobre dernier, le Gouvernement wallon a pris acte du rapport de l'administration du 26 septembre dernier identifiant, sur base du RIE final, un périmètre de réservation préférentiel unique. Le Gouvernement a donc fait siennes les conclusions de ce rapport, lui-même basé sur la version finale du RIE. Le rapport et ses annexes, disponibles sur le site du TLPE, expliquent de façon précise les différents choix qui ont amené à ce tracé. Je vous y renvoie pour les motivations concrètes de ceux-ci.

Enfin, le 15 octobre dernier, le Conseil des ministres a également chargé l'administration de formaliser ce rapport en un projet d'arrêté de révision provisoire des plans de secteur, qui devra lui être soumis d'ici la fin de l'année.

La procédure de révision de plan de secteur comporte d'abord une phase d'évaluation des incidences, puis une phase de consultation. Nous nous trouvons aujourd'hui précisément à la charnière entre ces deux phases.

Durant la première phase, consacrée à l'évaluation des incidences et à l'examen des différentes alternatives, les CCATM des communes concernées ont été tenues informées de la réalisation du rapport sur les incidences environnementales. Elles ont également été invitées à donner leur avis sur le projet de RIE.

Lorsque, fin de cette année, le rapport de l'administration aura été traduit en un arrêté du Gouvernement, la phase de consultation pourra être engagée. Elle commencera par une enquête publique qui sera organisée au premier trimestre de l'année 2027. Dans la suite de celle-ci, les communes concernées seront amenées à rendre formellement leur avis.

Ensuite, sur base de ces différentes consultations, le Gouvernement sera amené à statuer définitivement. En l'occurrence, il s'agit de l'application pure et simple de la procédure légale telle que prévue par le CoDT et dont le Gouvernement ne peut s'écarter.

Parallèlement à cette procédure dûment encadrée par le CoDT, le Gouvernement a souhaité que la potentielle réalisation de cette infrastructure stratégique soit assortie de garanties concrètes et de conditions imposées à Elia.

Les mesures directement liées à la conception et à l'intégration de l'infrastructure devront être intégrées aux conditions attachées aux futures et éventuelles autorisations nécessaires à sa réalisation, notamment aux permis d'urbanisme.

Sous réserve de l'aboutissement des différentes procédures de révision de plan de secteur et de permis, le Gouvernement s'est d'ores et déjà entendu sur 10 conditions sine qua non qui seront fixées à Elia :

D'abord, il faut préserver la santé. Elia devra s'engager à racheter, sur base volontaire pour les propriétaires concernés, toute habitation localisée dans les 100 mètres de part et d'autre de la future ligne électrique. Cette distance de 100 mètres correspond à la norme de distance de sécurité fixée par le Conseil supérieur de la santé. Elle a d'ailleurs été reprise par le précédent Gouvernement dans le cadre de sa politique de financement de logements publics. Je précise que, à défaut d'accord, le prix de rachat devra être établi par une autorité indépendante. Au prix de vente dû par Elia seront ajoutés les frais connexes, y compris les droits d'enregistrement, mais également les forfaits de droit de déménagement, et cetera.

Deuxièmement, il s'agira d'indemniser les moins-values immobilières. Ce sera automatique pour toute habitation localisée dans les 200 mètres de part et d'autre de la future ligne électrique selon une grille dégressive.

Troisièmement, les exploitations agricoles seront protégées de tout impact de la nouvelle ligne. Le protocole existant avec les fédérations agricoles sera complété pour y décrire précisément l'accompagnement prévu des fermes et des installations agricoles au sujet notamment de la question des mises à la terre.

Quatrièmement, il convient de finaliser son engagement unilatéral en ce qui concerne son mécanisme de compensation à destination des entreprises localisées à proximité de la future ligne électrique. J'ai demandé sur ce point à Elia que les discussions entreprises avec AKT soient élargies à l'UCM et à la Fédération HORECA.

Cinquièmement, il faut maximiser l'enfouissement de la ligne électrique, sous réserve des contraintes techniques et environnementales, avec un minimum de huit kilomètres, et donc plus si les essais de sol concluent à la possibilité technique d'en faire davantage.

Sixièmement, des pylônes de haute qualité d'intégration paysagère seront utilisés dans toutes les zones identifiées sensibles du point de vue paysager, dans les limites de la faisabilité technique.

Septièmement, il convient de financer les actions d'atténuation visuelle, comme la plantation d'écran d'arbres à haute tige.

Huitièmement, tous les impacts sur la biodiversité seront systématiquement compensés.

Neuvièmement, un fonds communautaire destiné aux territoires concernés devra être alimenté selon des modalités équivalentes à celles prévues pour Ventilus.

Dixièmement, il faut compenser les impacts sur le territoire et les infrastructures régionales selon des modalités également identiques à celles prévues pour le projet Ventilus.

Le caractère stratégique de la Boucle du Hainaut ne conduit donc nullement le Gouvernement à minimiser les incidences du projet ni les préoccupations exprimées par les riverains et les communes. C'est précisément pour y répondre que l'évaluation des incidences a fait évoluer la demande initiale d'Elia avant de soumettre le périmètre de réservation préférentiel à consultation et que des conditions concrètes accompagneront la réalisation potentielle du projet.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les éléments d'information. Dans le tracé qui a été déposé, ce n'est pas du tout le moins impactant. Il y avait d'autres tracés beaucoup moins impactants. Pour ne prendre qu'un exemple que je connais particulièrement bien, c'est celui de Gibecq. On se retrouve avec un angle droit en haut de la petite commune de Gibecq, alors que l'on aurait pu aller tout droit, sans impacter autant les habitations ni les fermes.

On doit se repencher sur ce périmètre de modification du plan de secteur. Nous allons accompagner les habitants et les personnes concernées pour répondre aux enquêtes publiques qui seront lancées dans le courant du mois de janvier. On est face à une situation extrêmement importante qui va impacter des gens pendant 30, 40, voire 50 ans ; on ne peut donc pas laisser faire n'importe quoi.

Question orale de M. Jean-Pierre Lepine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les multiples refus de permis pour une unité de biométhanisation à Hautrage »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lepine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les multiples refus de permis pour une unité de biométhanisation à Hautrage ».

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

M. Jean-Pierre Lepine (PS). – Monsieur le Ministre, le projet d'usine de biométhanisation à Hautrage, ville de Saint-Ghislain, continue de susciter de vives inquiétudes parmi les riverains et les acteurs économiques. Après un premier refus de permis en 2023, un deuxième a été refusé en juin. Le promoteur a introduit un recours le 8 juillet 2026.

Plusieurs préoccupations demeurent :
- la proximité des habitations d'Hautrage et de Villerot, dans un environnement déjà exposé aux nuisances industrielles ;
- les retombées limitées en matière d'emploi, avec seuls 24 emplois directs évoqués par les opposants, pour huit hectares occupés et plus de 200 millions d'euros investis ;
- une capacité de traitement pouvant atteindre 900 000 tonnes par an, susceptible de déstabiliser le marché des matières organiques, de fragiliser les unités existantes et surtout de freiner les projets agricoles wallons de moindre ampleur.

En 2024, vous aviez vous-même exprimé au Parlement des réserves sur les conséquences économiques de telles installations industrielles pour la filière et les exploitations agricoles wallonnes.

Où en est l'instruction administrative de ce dossier ? Quelle analyse faites-vous de ce projet et ses conséquences pour la biométhanisation wallonne ? Les risques économiques, environnementaux et territoriaux que vous évoquiez restent-ils d'actualité ? Au regard des deux refus de permis et des inquiétudes persistantes des riverains, quelle est votre position sur l'avenir de ce dossier et sur la place des installations industrielles de très grande capacité dans la stratégie énergétique wallonne ?

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 qu'en concertation avec les acteurs concernés, les pouvoirs locaux et les citoyens, une gestion centralisée, évolutive et d'intérêt régional doit permettre un développement harmonieux des filières renouvelables sur notre territoire. Sur le principe, la biométhanisation s'inscrit pleinement dans cette réflexion.

S'agissant plus particulièrement du projet Biogas Hautrage, la société a introduit, le 8 juillet 2026, un recours contre la décision des fonctionnaires technique et délégué lui refusant le permis unique sollicité pour la construction et l'exploitation d'une unité de biométhanisation. Ce recours a été instruit par l'administration, dont j'ai réceptionné le rapport de synthèse le 21 octobre dernier. Le dossier est désormais en cours d'examen au sein de mon cabinet et la décision doit intervenir au plus tard le 19 novembre prochain. Dès lors que je suis appelé à statuer sur ce recours, vous comprendrez qu'à ce stade de la procédure, je ne puisse préjuger de la décision qui sera prise ni porter

publiquement une appréciation sur les différents éléments du dossier.

Vous évoquez dans votre question l'existence d'une demande antérieure pour le même site. Je note, de façon factuelle, qu'il s'agit d'un projet différent, même si le projet concerne toujours de la biométhanisation de grande ampleur. Tous les éléments portés à la connaissance de mes services, tant par les demandeurs que les administrations ou les citoyens, seront dûment analysés pour assurer une instruction exhaustive de cette demande de permis.

Outre ces constats, je m'en tiendrai au devoir de réserve que m'impose l'examen d'un recours toujours pendant.

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

M. Jean-Pierre Lepine (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour ces éléments de réponse et je comprends votre droit de réserve par rapport à ce recours. Je voudrais souligner une nouvelle fois le travail de terrain considérable effectué par l'ASBL « De Nous », à Hautrage, qui, après être venue au Parlement, continue à défendre sa position. La Ville de Saint-Ghislain a également remis un avis défavorable, celui-ci étant soutenu par tous les partis composant le Conseil communal.

J'espère que vous entendrez ces préoccupations quant à l'implantation de cette méga-usine avec un taux très faible d'emplois. J'insiste également sur le fait que, durant la campagne régionale, plusieurs membres de votre parti, ainsi que du MR, et vous-même, vous étiez montrés défavorables à ce projet. J'espère que ce n'étaient pas des promesses électorales. Je suivrai ce projet avec grande attention.

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'évolution de la gouvernance et de la gestion des infrastructures routières régionales »

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 « l'évolution de la gouvernance et de la gestion des infrastructures routières régionales ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, les retards de paiement du SPW Mobilité et Infrastructures constituent une difficulté concrète pour plusieurs entreprises wallonnes qui travaillent pour le compte de la Région. Certaines d'entre elles constatent une nette résorption des retards, mais soulignent avoir dû puiser dans leurs réserves financières et font état de tensions avec leurs propres fournisseurs.

Cette situation démontre les conséquences économiques que peuvent entraîner les dysfonctionnements administratifs. En dehors des questions comptables, les retards de paiement fragilisent la trésorerie des entreprises, en particulier des PME, et peuvent peser sur l'ensemble économique.

Monsieur le Ministre, quel est l'impact économique des retards de paiement et des délais de décision du SPW MI sur les entreprises wallonnes, en particulier sur les PME et les plus petites structures, qui disposent de marges de trésorerie limitées ?

Comment le Gouvernement entend-il éviter que les délais et les lenteurs de l'administration régionale ne fragilisent davantage la trésorerie de nos entreprises et en deviennent indirectement un frein à leur activité et à leur capacité à se développer ?

Enfin, quelles mesures concrètes le Gouvernement entend-il prendre pour garantir que le SPW MI remplisse pleinement sa mission de service au public, y compris à l'égard du tissu économique wallon, et que les entreprises puissent compter sur une administration régionale fiable, réactive et respectueuse de ses engagements ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je suis pleinement conscient des conséquences que peuvent avoir des retards de paiement sur la trésorerie des entreprises qui travaillent pour la Région, en particulier les PME et les petites structures. Je l'ai encore évoqué ici même il y a trois semaines. La Région doit, à cet égard, être un partenaire fiable et respecter ses engagements. Réduire les délais de paiement par rapport à ce qui a été toléré par le passé constitue donc un enjeu fondamental.

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 les processus internes qui l'accompagnent. Des dernières informations transmises par le SPW MI, la situation s'améliore, mais elle n'est pas encore satisfaisante. Les dernières données disponibles montrent une augmentation du nombre de factures impayées dans le délai légal et une amélioration du traitement courant.

Les délais de paiement trop longs trouvent principalement leur origine dans une surconsommation

des crédits budgétaires en cours d'exercice. Par exemple, la hausse des prix des matériaux liés aux chantiers routiers et à la gestion du réseau, comme le service d'hiver, nécessite parfois de procéder à des réallocations en cours d'année. D'autres causes davantage organisationnelles concernent notamment les circuits d'approbation, certaines vérifications administratives ou les données relatives aux fournisseurs.

Dès 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 beaucoup plus souples que celles du SPW MI.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, nul doute que vous étiez conscient de la situation et que vous avez pris le problème à bras-le-corps. Après la question précédente, j'ai rencontré plusieurs entrepreneurs qui me disaient sentir en une volonté d'amélioration claire, nette et précise.

Comme je l'ai déjà dit lors d'une réplique après une question sur le sujet, la réponse structurelle que vous apportez – en l'occurrence, affecter l'entièreté de la SOFICO –, sera probablement un bon point. En effet, le fait d'avoir des retards de paiement importants impacte aussi la Région, via les intérêts de retard. On est puni deux fois. Je vous remercie pour votre réponse.

M. le Président. – La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 20 heures 38 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 20 heures 50 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES *(Suite)*

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le futur chantier entre Fraire et Jamagne »

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'organisation du chantier du siècle sur l'E420 »

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 « le futur chantier entre Fraire et Jamagne » ;
- M. Fontaine, sur « l'organisation du chantier du siècle sur l'E420 ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, l'attribution du marché de travaux de réhabilitation et de mise à grand gabarit de la N5/E420 entre Fraire et Jamagne, pour un montant de près de 95,6 millions d'euros hors TVA, constitue une nouvelle étape dans la modernisation de cet axe majeur, comprenant notamment la reconstitution du viaduc d'Yves-Gomezée et la création d'un nouvel échangeur à Jamagne.

Depuis plusieurs décennies, l'E420 fait l'objet d'aménagements successifs visant à améliorer la liaison entre Charleroi, l'Entre-Sambre-et-Meuse et la frontière française. L'achèvement du contournement de Couvin en 2021 témoigne de l'importance accordée au développement de cette route. Inscrite dans le réseau transeuropéen de transport, cette route joue également un rôle important dans le réseau structurant wallon.

Avec près de 10 000 véhicules par sens et par jour, dont 1 250 poids lourds, l'E420 dépasse largement une fonction de desserte locale. Elle constitue un axe prioritaire pour l'Entre-Sambre-et-Meuse en ce qui concerne les déplacements domicile-travail et le transport de marchandises.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous rappeler les principales étapes de la modernisation de l'E420 et préciser la place occupée par cet axe dans la stratégie

régionale de mobilité et de développement du réseau structurant wallon ?

Comment entendez-vous assurer la continuité et l'efficacité de cette liaison jusqu'à Charleroi, notamment au regard des difficultés de circulation persistantes au sud de la ville ?

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, le « chantier du siècle » ; ce n'est pas moi qui l'ai inventé, c'est la presse qui a nommé ce chantier ainsi. Un chantier majeur se prépare sur la N5/E420, entre Fraire et Jamagne, dans les communes de Walcourt et Philippeville. La SOFICO vient d'attribuer un marché de 95,6 millions d'euros hors TVA pour réhabiliter près de six kilomètres de cet axe stratégique, notamment reconstruire le viaduc d'Yves-Gomezée et rénover trois autres ponts. Si ces travaux, prévus sur près de trois ans, sont indispensables pour améliorer l'état de cet axe de pénétration en Wallonie, plusieurs questions se posent.

Monsieur le Ministre, qu'en est-il du tronçon Roly-Jamagne qui est, lui aussi, par endroit, dans un état déplorable et pour lequel la circulation est souvent réduite à une bande ? Je vous ai déjà interrogé à ce sujet.

Au niveau de la coordination des différents chantiers, comment allez-vous gérer à la fois ce chantier du siècle et ceux de la création des deux ronds-points sur la RN40 à hauteur de Philippeville ? J'en profite pour mentionner également le rond-point qui doit être fait depuis un certain temps à l'entrée de Couvin.

En effet, durant ces travaux, il y a des déviations qui impactent directement la circulation sur l'E420. Avez-vous eu des concertations avec les communes de Walcourt, Philippeville, voire Florennes et Couvin, en termes de report de trafic et d'itinéraires de déviation ?

Dans ce cadre, nous savons qu'aujourd'hui, les applications de mobilité jouent un rôle fondamental. Des contacts ont-ils eu lieu avec leurs gestionnaires ?

Enfin, il s'agit d'un axe militaire stratégique. Il y a quelques années, la Wallonie avait d'ailleurs déposé un projet de cofinancement des travaux y relatifs auprès de la Commission européenne qui n'avait pas abouti. Puisqu'il s'agit d'un axe militaire majeur, une intervention de la défense est-elle envisagée ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, la nationale 5, également connue comme l'axe E420, constitue un axe majeur du réseau structurant wallon, assurant la liaison entre Charleroi, l'Entre-Sambre-et-Meuse et la France.

Sa modernisation se poursuit par étapes : après l'achèvement du contournement de Couvin en 2021, la réhabilitation du tronçon entre Fraire et Jamagne constitue à présent une nouvelle étape significative. Les travaux visent à remplacer l'entièreté de l'infrastructure existante, ce qui est devenu une nécessité.

Cela aura forcément un impact, tant sur la mobilité de transit que sur la mobilité locale. Cependant, une voie de circulation sera maintenue dans chaque sens pendant toute la durée des travaux pour le trafic de transit et une liaison directe à la N5/E420 sera toujours maintenue pour les agglomérations impactées par les travaux.

La procédure d'attribution du marché a incité les entreprises à étudier finement le chantier, de manière à impacter le moins longtemps possible la mobilité de transit. Ainsi, l'adjudicataire désigné emporte le marché en grande partie pour le délai plus court qu'il a proposé et auquel il sera astreint. En outre, l'entreprise est tenue de maintenir en tout temps l'accès à tous les riverains et commerçants. Les concertations avec les communes concernées sont régulières et le seront encore davantage pendant la durée des travaux.

Enfin, la coordination entre le chantier actuel sur la N5 et celui de la création de deux ronds-points sur la N40 sera bien effectuée. Les applications de gestion de la mobilité sur le réseau seront informées du chantier par le centre Perex et gardent l'entière liberté du traitement qu'elles feront de l'information.

Pour ce qui concerne la possibilité d'un financement par la Défense belge, le remplacement du viaduc d'Yves-Gomezée et l'augmentation de sa capacité portante ont bien été proposés dans le plan DG-Move, mais, comme vous l'avez indiqué, Monsieur Fontaine, la Commission n'a pas jugé cela prioritaire et cette proposition n'a donc pas été retenue.

La rénovation du tronçon entre Samart et Frasnes-lez-Couvin est actuellement à l'étude, avec un chantier qui ne démarrera pas, en toute logique, avant la fin de celui qui va maintenant débuter. La réhabilitation du tronçon de Roly à Jamagne est également à l'étude. La section Tarcienne-Somzée doit encore faire l'objet d'une programmation.

Concernant la continuité de la liaison jusqu'à Charleroi et les réponses à apporter aux difficultés de circulation au sud de la ville, j'ai demandé au Service public de Wallonie, avec l'appui de la SOFICO, d'établir une étude actualisée de mobilité. Cette étude intégrera une analyse rigoureuse des flux « origine-destination » empruntés par les poids lourds sur l'axe de la N5 au sud de Charleroi, ainsi que dans l'ensemble de la région potentiellement impactée.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, j'entends bien l'importance de l'E420, qui est un axe structurant majeur du réseau routier wallon et européen. J'entends aussi les différentes étapes qui permettront d'éviter des soucis de mobilité. Vous avez d'ailleurs précisé que l'entreprise qui remportera le marché devra être attentive à ces éléments.

Il faut effectivement, à un moment donné, lancer une étude de mobilité actualisée. Toutefois, il faut faire attention à ce que l'E420 reste tout de même un axe structurant majeur. Certains semblent envisager de partir dans des régions plus rurales, mais est-ce la bonne solution pour maintenir cet axe, qui est tout de même considéré comme une alternative de haut niveau de service par rapport aux grands corridors européens qui sont saturés ? Je pense qu'il y a une cohérence à ce que cette E420 reste praticable.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie d'avoir bien voulu faire le point avec nous sur ce chantier majeur, appelé « le chantier du siècle ».

Vous dites vous-même que c'est un axe majeur ; il est même plus que majeur, puisqu'il relie Amsterdam au sud de la France. En effet, c'est l'axe le plus direct pour aller dans le sud de la France en venant d'Amsterdam.

J'ai bien compris qu'une bande serait systématiquement accessible de chaque côté pour la circulation. C'est très bien. N'oubliez pas non plus – mais je pense que vos services ou les services de la SOFICO ou du SPW qui suivent ce chantier le savent très bien – que c'est aussi un axe important pour les convois exceptionnels.

Vous avez ajouté que les travaux entre Samart et Frasnes-lez-Couvin ne démarreraient pas avant la fin de l'autre chantier, ce qui est logique, tandis que l'axe Roly-Jamagne est à l'étude. Nous aurons donc, d'ici une dizaine d'années, un axe tout à fait rénové. Il restera bien entendu le rond-point de Couvin, mais je reviendrai vers vous avec une question plus spécifique là-dessus, ainsi que la traversée du Bultia.

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état de dégradation de la N998 entre Oignies et Le Mesnil »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état de dégradation de la N998 entre Oignies et Le Mesnil ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, l'état de dégradation de la N998 entre Oignies et Le Mesnil suscite des inquiétudes chez les riverains et les usagers de cette voirie régionale. Des dégradations importantes ont été constatées sur ce tronçon, qui présente également des enjeux de sécurité, notamment à l'approche de l'entrée du village d'Oignies, où la configuration des lieux, le manque de visibilité et l'absence d'aménagements piétonniers suffisants rendent la circulation particulièrement dangereuse.

Une demande d'informations a été adressée au district de Philippeville le 2 septembre dernier concernant ces dégradations, mais elle est restée sans réponse – même pas d'accusé de réception – à ce jour. Pouvez-vous m'indiquer si une inspection récente de ce tronçon a été réalisée par le SPW Mobilité et Infrastructures ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ? Des travaux de réfection sont-ils prévus ? Si oui, selon quel calendrier ? Des mesures provisoires peuvent-elles être envisagées dans l'attente de ces travaux afin de garantir la sécurité des usagers ?

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 N998, entre Oignies et Le Mesnil, fait l'objet d'un suivi régulier et attentif par le Service public de Wallonie, avec au minimum une inspection hebdomadaire sur place, complétée par des remontées fréquentes des agents de terrain et les éventuels signalements reçus par les usagers.

La dégradation de la couche de roulement a été constatée, mais sa réhabilitation n'a toutefois pas encore pu être programmée. Cette situation s'explique par le contexte plus large de détérioration accélérée du réseau routier régional observé à la suite des conditions climatiques particulièrement défavorables de l'hiver 2025-2026, auxquelles se sont ajoutés les effets des conditions particulièrement chaudes de l'été 2026.

Face à cette évolution rapide de l'état du réseau, le service a adapté la programmation de ses interventions en assurant un traitement prioritaire des situations présentant des enjeux de sécurité les plus importants, en fonction des caractéristiques de l'état des différentes voiries concernées. Néanmoins, une intervention de réparation localisée des dégradations de surface est prévue prochainement afin de préserver les conditions de circulation et de maintenir un niveau de sécurité adéquat.

J'ai entrepris d'augmenter les moyens pour l'entretien préventif de nos routes. Le budget raclage-pose a augmenté de 40 % en deux ans. Le nouveau plan Infrastructures continuera crescendo. Il reviendra aux directions territoriales sur base des données objectives de dégradation et de nécessité sécuritaire d'opérer les choix de priorisation. Nul doute que la Direction des routes de Namur sera attentive, dans ce cadre, à l'enjeu particulier de la nationale 998.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, d'avoir fait le point sur ce dossier. Il y aurait un suivi régulier par le SPW. Vous me le dites, je vous crois. Vous êtes ministre et vous ne mentez donc jamais. Ainsi, je vous crois quand vous me dites que c'est un suivi régulier par le SPW. Ce n'est pas ce que j'ai eu comme écho de l'administration communale, mais l'incident est clos. La réhabilitation n'est pas programmée, mais vous me dites que la réparation en surface se fera prochainement. Nous y serons attentifs.

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 reprise du réseau routier régional par la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la reprise du réseau routier régional par la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) ».

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a récemment annoncé une réforme importante de la gestion du réseau routier régional. Dès le 1er janvier 2028, la SOFICO deviendra l'opérateur unique de l'ensemble du réseau régional à travers le transfert du réseau non structurant actuellement géré directement par la Région wallonne. Cette évolution repose notamment sur un constat : les routes aujourd'hui gérées et financées par la SOFICO présentent globalement un meilleur état que le reste du réseau régional.

L'unification de la gestion doit ainsi permettre de mieux coordonner les investissements, de simplifier les procédures et d'accélérer la remise en état des infrastructures. Le Gouvernement prévoit par ailleurs d'élargir le réseau de maximum 600 kilomètres pour atteindre environ 3 300 kilomètres, tandis que le réseau non structurant représentera quelque 4 700 kilomètres. Cette distinction s'accompagnera d'une tarification différenciée du prélèvement kilométrique poids lourd.

Quelles sont les principales étapes encore à franchir pour garantir une transition opérationnelle de cette reprise à l'échéance 2028 ? Les axes qui intégreront les 600 kilomètres supplémentaires de réseau structurant ont-ils déjà été identifiés ? Quels critères guideront leur sélection et selon quel calendrier ? La liste définitive sera-t-elle arrêtée et communiquée ? À cette occasion, un transfert de certaines voiries régionales vers des communes intéressées de reprendre des tronçons pourrait-il être réalisé ?

Enfin, quelles seront les conséquences de cette réforme sur l'organisation des services du SPW Mobilité et Infrastructures, qui conservera son rôle de maître d'œuvre ? Comment la coordination avec la SOFICO sera-t-elle assurée pour garantir une gestion efficace et de proximité ? Des recrutements sont-ils envisagés au sein de la SOFICO dans le cadre de cette extension de ses missions ?

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 est celle de M. Hazée étant intimement liées et intriquées, je répondrai globalement à l'ensemble des questions, y compris celles qui ne m'ont pas été adressées.

La décision prise par le Gouvernement poursuit un objectif simple : améliorer durablement l'état de notre réseau routier régional en mettant fin à une gestion organisée selon deux logiques distinctes. À partir du 1er janvier 2028, la SOFICO deviendra le gestionnaire de l'ensemble des routes régionales. Nous voulons ainsi disposer d'un pilotage patrimonial stratégique et financier unique permettant une programmation plus cohérente des investissements. C'est aussi une logique de simplification pour éviter des marchés mixtes SOFICO-SPW MI.

Cette réforme repose sur trois volets complémentaires :

- l'extension du réseau structurant – le nombre de kilomètres supplémentaires doit encore être affiné et pourrait aller jusqu'à 500 ou 600 kilomètres supplémentaires ;
- le transfert de l'intégralité du réseau non structurant à la SOFICO ;
- l'adaptation du prélèvement kilométrique poids lourd.

L'extension du réseau structurant se déroulera donc en deux étapes. Une centaine de kilomètres déjà approuvés seront versés au réseau structurant dès le 1er juillet 2027, puis, en janvier 2028, d'autres kilomètres supplémentaires seront ajoutés. Ensuite, en effet, il y aura le basculement de l'ensemble des autres routes, mais dans le cadre du réseau II de la SOFICO.

Les axes concernés par les nouveaux kilomètres supplémentaires dans le réseau structurant sont toujours en cours de discussion. Les critères de sélection portent notamment sur les caractéristiques des voiries, du trafic et leur situation géographique. L'objectif fondamental est d'éviter des effets de by-pass, c'est-à-dire des camions de transit qui quittent le réseau structurant pour chercher un itinéraire raccourci et donc moins cher en termes de péage kilométrique poids lourds. Ce sont là des effets délétères contre lesquels le Gouvernement entend lutter.

Vous m'interrogez également sur d'éventuels transferts de voiries vers les communes. Ce travail est actuellement mené par l'administration régionale, mais la Région est toujours ouverte à céder des voiries aux communes lorsqu'elles ne présentent plus une fonction régionale, c'est-à-dire un trafic de moyenne ou de grande distance.

Le deuxième volet de réforme porte sur le transfert de l'intégralité du réseau non structurant à la SOFICO, qui interviendra au 1er janvier 2028. Cela touche aux modalités de gestion des routes régionales. Je veux être clair sur ce point : ce transfert signifie que le maître d'ouvrage pour l'ensemble des routes régionales deviendra la SOFICO, et le SPW Mobilité et Infrastructures restera le maître d'œuvre, exactement comme ce qui existe aujourd'hui pour le réseau à grand gabarit dit réseau structurant. Aucun transfert de personnel du SPW MI vers la SOFICO n'est donc envisagé. Les modalités concrètes de cette collaboration seront précisées dans un protocole de coopération, qui devra donc être nouvellement revu et adopté.

Un groupe de travail sera très prochainement mis sur place afin d'examiner et de régler les différentes questions opérationnelles liées à cette évolution. Pour les marchés en cours, le travail devra notamment être réalisé au cas par cas, afin d'identifier les engagements restant à honorer et l'entité qui en assurera la clôture administrative et financière.

Concernant les responsabilités, la SOFICO les assumera en sa qualité de gestionnaire de réseau. Quant aux éventuels recrutements au sein de la SOFICO, il appartient à son conseil d'administration de se prononcer en fonction des besoins liés à l'évolution de ses missions. En ce qui concerne les infrastructures cyclables, le RAVeL et les autres infrastructures destinées aux modes actifs qui sont indépendants du domaine routier régional resteront au SPW MI. Une attention particulière devra en revanche être portée aux infrastructures cyclables situées sur le domaine de la SOFICO, afin d'assurer une cohérence de gestion.

Monsieur le Député, le troisième volet concerne l'évolution du prélèvement kilométrique des poids lourds. La distinction entre le réseau structurant et le réseau non structurant sera maintenue en termes de tarification. Le réseau non structurant bénéficiera d'un tarif PKPL sensiblement réduit, adapté aux caractéristiques de ces voiries de moindre gabarit et au niveau de service offert qui y est lié. Cette évolution s'accompagnera également de la mise en place du CO_2 *tolling*, qui introduira une différenciation en fonction des émissions de CO_2 des véhicules.

Concernant les montants des recettes présentés lors de la conférence de presse, ceux-ci relèvent de la trajectoire budgétaire globale du Gouvernement et agrègent plusieurs éléments. Je vous invite à me revenir à ce sujet lors des discussions relatives au budget initial 2027 ou à interroger mon collègue en charge du Budget.

Enfin, je terminerai en rappelant la logique de cette réforme. Le transfert de l'ensemble des routes régionales à la SOFICO est un moyen plutôt qu'une fin en soi. L'objectif est d'avoir une gestion unique de notre patrimoine routier – donc, plus simple –, une programmation cohérente et davantage de capacité pour remettre progressivement nos routes en état. Je rappellerai également qu'il y a des avantages TVA liés aux facilités de paiement de la SOFICO.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble de ces réponses. Je ne manquerai pas d'étudier l'exhaustivité de celles-ci.

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 mode de passation des marchés publics routiers »

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 « le mode de passation des marchés publics routiers ».

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le budget 2027 annonce un plan Infra ambitieux de pas moins de 3,5 milliards d'euros sur sept exercices. La réglementation sur les marchés publics prévoit l'attribution des marchés aux moins-disants. Toute logique que soit cette mesure en apparence, elle induit certains biais qui sont de nature à entraver la libre concurrence et à ne pas assurer un juste prix pour l'auteur du projet comme pour l'entreprise adjudicatrice. Certaines entreprises sont tentées, pour maximiser leur chance d'obtention de marchés, de sous-évaluer le prix de leurs prestations afin de proposer un prix inférieur au prix de revient estimé, et de tabler sur une maximalisation et une chasse systématique aux suppléments en cours de réalisation. Certaines sont même disposées à rogner sur la qualité de l'ouvrage dans l'hypothèse où elles ne parviendraient pas à équilibrer le budget en cours de chantier – ce qui, dans les deux cas, n'est pas une bonne nouvelle pour l'adjudicateur. Il est par ailleurs impossible de déléguer un contrôleur de chantier sur tous les chantiers à tous les moments de la journée. Cette situation n'est ni souhaitable pour les entreprises ni pour les adjudicateurs.

Il est intéressant de constater que, en Suisse ou en Italie, les marchés ne sont pas attribués à l'entreprise ayant répondu conformément et complètement au cahier des charges au meilleur prix, mais à l'entreprise qui a répondu conformément et complètement au cahier des charges au prix se rapprochant le plus de la moyenne des offres conformes et complètes rentrées. Cela permet de lutter contre d'éventuelles tentatives d'ententes sur les prix et permet apparemment d'obtenir un prix plus juste où le décompte final est beaucoup plus proche du montant de l'attribution.

Monsieur le Ministre, avez-vous déjà entendu cette manière d'attribuer les marchés ? Avez-vous déjà une analyse de vos services à ce sujet sur les avantages et inconvénients de la formule ? Si oui, quel est leur avis ? Sinon, pourriez-vous en solliciter un ?

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 mécanismes évoqués dans votre question existent effectivement sous certaines formes en Italie et en Suisse, mais il convient d'en nuancer l'opérationnalisation et la portée. Il ne ressort pas de l'analyse faite par mon administration qu'une règle générale consisterait, dans ces pays, à attribuer systématiquement les marchés à l'offre dont le prix est le plus proche de la moyenne des offres reçues. Néanmoins, c'est une possibilité qui existe effectivement et qui est parfois adoptée.

En Suisse, certaines méthodes de notation des prix peuvent faire intervenir la moyenne des offres, mais pas comme critère d'attribution. En Italie, pour certaines catégories de marchés, des mécanismes de détermination et d'exclusion des offres anormalement basses reposent sur des formules statistiques faisant notamment intervenir la moyenne des rabais proposés. Ces mécanismes poursuivent donc une logique plus complexe que la simple attribution à l'offre la plus proche de la moyenne.

Venons-en à la situation dans notre pays. Tout comme pour les autres États membres de l'Europe, il convient tout d'abord de rappeler que la législation sur les marchés publics est une compétence fédérale et découle de la transposition de directives adoptées au niveau européen. Aussi, il faut rappeler que les modes de passation de la commande publique sont déterminés par ces textes et échappent donc au pouvoir régional.

Je précise que cette réglementation n'impose pas, de manière générale, l'attribution des marchés au soumissionnaire ayant présenté le prix le plus bas. Le marché est attribué à l'offre économiquement la plus avantageuse. Celle-ci peut être déterminée sur la base du seul prix – effectivement, dans ce cas, c'est le moins cher –, mais d'une approche fondée aussi sur le rapport coût-efficacité et du meilleur rapport qualité-prix, intégrant alors également des critères qualitatifs, environnementaux ou sociaux liés à l'objet du marché.

Cette possibilité permet précisément au pouvoir adjudicateur, lorsque la nature du marché le justifie, de ne pas faire du prix le seul élément déterminant de son choix et de prendre en considération, dans le respect des principes d'égalité de traitement et de transparence, d'autres éléments susceptibles de contribuer à la bonne exécution du marché.

La préoccupation exprimée concernant les offres proposant des prix particulièrement bas est également prise en considération par la réglementation. Celle-ci prévoit des mécanismes de vérification des prix ou des coûts anormaux, destinés à permettre au pouvoir adjudicateur de s'assurer du caractère économiquement réaliste d'une offre avant de l'accepter ou, à défaut, de l'écarter. À cet égard, la réglementation belge connaît déjà, dans certaines hypothèses, un mécanisme faisant

intervenir la moyenne des offres déposées pour identifier les offres dont le montant paraît anormalement bas.

En première analyse, la méthode que vous évoquez pourrait présenter un intérêt : elle pourrait réduire l'avantage résultant d'une politique de prix trop agressive et limiter le risque qu'une offre soit construite sur un prix initial difficilement soutenable économiquement. Elle appelle cependant également à la prudence, car la moyenne des offres reçues ne constitue pas nécessairement, par elle-même, la traduction du « juste prix » du marché, puisqu'elle dépend directement de la composition et du nombre des offres déposées.

En outre, parallèlement à ce mécanisme, le recours au meilleur rapport qualité-prix permet déjà, lorsque l'objet du marché le justifie, de réduire le poids du seul critère du prix et de valoriser davantage des éléments liés notamment à la qualité de la prestation proposée. C'est bien dans cet ordre d'idée que le SPW MI et la SOFICO intègrent des critères environnementaux dans les marchés de travaux, de même que des critères de délais d'exécution plus stricts.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour la réponse. Il n'y a pas de réponses simples à ces questions de manière à essayer de limiter les biais potentiels. Chaque méthode a des avantages et, sans doute, des limites. Je suis heureux de lire et d'écouter qu'il y a différents critères pour essayer de les limiter, mais aussi une attention sur d'autres dispositions qui viennent d'autres pays et qui pourraient compléter éventuellement le canevas juridique, même si nous dépendons également d'autres niveaux de pouvoir.

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 stratégie de gestion du patrimoine immobilier du SPW MI »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la stratégie de gestion du patrimoine immobilier du SPW MI ».

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a récemment pris acte d'une nouvelle stratégie de gestion du patrimoine immobilier du SPW MI visant à rationaliser son parc immobilier et à concentrer les moyens disponibles sur les infrastructures essentielles au bon fonctionnement des services publics. Cette stratégie concerne un patrimoine conséquent, composé de 879 bâtiments répartis sur 220 sites à travers la Wallonie, comprenant notamment des bureaux, des garages, des hangars, des locaux techniques, des régies routières et hydrauliques, ainsi que des infrastructures liées à la gestion des voies navigables.

L'objectif annoncé est de céder les terrains et bâtiments qui ne sont plus indispensables aux missions du SPW MI afin de réinvestir, entre 2027 et 2029, les recettes de ces ventes dans la rénovation, la sécurisation et l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments conservés. Cette démarche de rationalisation apparaît pertinente dans un contexte budgétaire contraint.

Monsieur le Ministre, les terrains et bâtiments susceptibles d'être cédés ont-ils déjà été identifiés par votre administration ? Quels critères sont retenus pour déterminer qu'un bâtiment ou un terrain n'est plus indispensable aux missions du SPW MI ? Une concertation avec les services concernés est-elle prévue avant toute décision définitive ? Disposez-vous déjà d'une estimation de la valeur des biens susceptibles d'être mis en vente et des recettes attendues pour la période 2027-2029 ? Selon quel calendrier les premières cessions pourraient-elles intervenir ? Certaines de ces infrastructures pourraient-elles présenter un intérêt pour les pouvoirs locaux ? Dans cette hypothèse, une information préalable des communes concernées ou des possibilités d'acquisition par celles-ci sont-elles envisagées ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la stratégie de gestion du patrimoine immobilier du SPW Mobilité et Infrastructures s'inscrit pleinement dans le cadre d'une bonne utilisation des biens publics. L'objectif est de concentrer les moyens disponibles sur les bâtiments indispensables aux missions de service public, tout en valorisant les biens devenus inutiles.

Cette stratégie comprend deux volets complémentaires. Le premier volet organise les interventions sur le patrimoine conservé. Il comprend la hiérarchisation des travaux d'entretien, de maintenance et de rénovation. Cette approche doit permettre d'améliorer la sécurité et la performance énergétique des bâtiments, tout en maîtrisant les coûts d'entretien à long terme. Le second volet porte sur la stratégie patrimoniale. Il examine les besoins actuels et futurs des services afin de déterminer les biens à conserver, à

réaffecter, à regrouper ou à céder lorsqu'ils ne sont plus utiles aux missions de l'administration régionale.

Ainsi, le SPW MI a déjà identifié une première série de terrains et de bâtiments susceptibles d'être cédés. Les biens examinés répondent notamment aux critères suivants :

- des bâtiments ou sites désaffectés ;
- des terrains constituant des excédents d'emprise ;
- des bâtiments fortement dégradés ou exposés au squat, à l'insécurité ou à la pollution ;
- des biens dont les charges de gestion sont inutiles ou disproportionnées au regard de leur utilité opérationnelle.

Les services territoriaux concernés participent évidemment à cette analyse. Cette concertation permet de confirmer que le bien n'est plus indispensable et que sa cession ne compromet ni les missions opérationnelles ni la continuité du service.

Les premières estimations de recettes pour la période 2027 à 2029 s'élèvent à près de 26 millions d'euros. Les procédures habituelles de vente de biens régionaux devront confirmer la valeur et le calendrier de chaque opération.

Le calendrier dépend de la situation propre à chaque bien. Il tient notamment compte de son occupation, des vérifications cadastrales et de l'accomplissement des procédures de cession via le comité d'acquisition, et cetera. Il n'est donc pas possible de fixer aujourd'hui une date pour les premières ventes.

Enfin, certains biens peuvent présenter un intérêt pour un pouvoir local, cet intérêt sera examiné au cas par cas, dans le respect du statut du bien, de son utilité résiduelle pour le service public et des règles applicables à sa cession. Une manifestation d'intérêt d'une commune pourra donc être prise en considération dans l'instruction du dossier, sans préjuger de l'issue de la procédure. Si cela se fait à un prix correct par rapport à celui du marché, il n'y a pas de raison qu'il n'y ait pas d'entente entre la Région et la commune concernée. Je profite de l'occasion pour inviter les communes concernées à prendre contact avec le district routier concerné.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse et pour l'ouverture éventuelle. Quant aux communes qui seraient concernées par un bien qui serait mis en vente, s'il pouvait y avoir une forme de publicité ou de communication pour les conscientiser à cette situation, cela pourrait arranger toutes les parties.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- M. Evrard, sur « la suppression de la feuille de route pour le transport occasionnel par autobus dans le Benelux » ;
- M. Mockel, sur « la vignette routière et la mobilité transfrontalière » ;
- M. de Wasseige, sur « la résistance des abribus face aux actes de vandalisme à Liège » ;
- Mme Morreale, sur « les 10 millions d'euros consacrés à l'exploration de l'hydrogène blanc en Wallonie dans le cadre du budget initial 2027 » ;
- M. Lefèbvre, sur « l'enfer vécu par les automobilistes wallons à cause de la multiplication des chantiers » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « le montant budgétaire de 5 millions d'euros pour les ponts communaux » ;
- M. J.-P. Bastin, sur « le nouveau plan Infrastructures » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « la prévention des risques d'inondation sur la liaison Tihange-Strée-Tinlot » ;
- M. Hazée, sur « l'évolution du réseau structurant et l'intégration du réseau routier non structurant au sein de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Greco, sur « l'avenir du projet de rénovation du Rockerill à Charleroi » ;
- M. Hazée, sur « l'abandon du projet de vote électronique » ;
- Mme Cremasco, sur « la nécessaire ambition architecturale en vue de l'adaptation de la Wallonie aux dérèglements climatiques » ;
- M. Lefèbvre, sur « le cri d'alarme des architectes wallons face à la complexité administrative wallonne » ;
- Mme Desalle, sur « les investissements dans le tourisme fluvial » ;
- M. Chintinne, sur « la sécurité aux abords du carrefour N975-N977 à Corenne » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée. - *La séance est levée à 21 heures 21 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés
Mme Valérie Bluge, MR
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. Grégory Chintinne, MR
M. Vincent Crampont, PS
Mme Veronica Cremasco, Ecolo
M. Maxime Daye, Président
Mme Dorothée De Rodder, PS
M. Olivier de Wasseige, Les Engagés
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. Hervé Fiévet, MR
M. Eddy Fontaine, PS
M. Dominique Guide, Conseiller à la Cour des comptes
Mme Mélissa Hanus, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Bruno Lefèbvre, PS
M. Jean-Pierre Lepine, PS
M. Julien Liradelfo, PTB
M. Olivier Maroy, MR
Mme Joëlle Massart, Première Auditrice à la Cour des comptes
Mme Christie Morreale, PS
M. Germain Mugemangango, PTB
Mme Diana Nikolic, MR
M. Vincent Palermo, MR
Mme Valérie Regnier, Première Auditrice à la Cour des comptes
Mme Sabine Roberty, PS
Mme Éliane Tillieux, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

AKT	AKT for Wallonia (organisation des employeurs privés wallons)
ANPR	automatic number plate recognition (reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation)
AOT	Autorité organisatrice du transport
APE	aide(s) à la promotion de l'emploi
ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (Service public de Wallonie)
ASBL	association sans but lucratif
AViQ	Agence pour une vie de qualité
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BDO	Binder, Dijker, Otte & Co. (réseau de cabinets d'audit)
Benelux	Belgique, Nederland et Luxembourg
BHNS	bus à haut niveau de service
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
CA	conseil d'administration
CAE	cellule Aménagement et Environnement
CAWaB	collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles
CCATM	commission(s) consultative(s) communale(s) d'aménagement du territoire et de mobilité
CCT	convention collective de travail
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
CILE	Compagnie intercommunale liégeoise des eaux
CIM	conférence interministérielle
CO	monoxyde de carbone
CoDT	Code du développement territorial
CoMBaLi	Collectif pour la mobilité du bassin liégeois
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CSC	Confédération des syndicats chrétiens de Belgique
CSP	contrat(s) de service public
DBFM	Design, Build, Finance, Maintain (concevoir, construire, financer, maintenir)
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
ETS2	Emission Trading Scheme 2 (Système d'échange de quotas d'émission 2)
Eurostat	Office statistique de l'Union européenne
FERI	Fonds extraordinaire régional d'investissement
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
GISER	Gestion intégrée Sol-Érosion-Ruissellement (cellule)
GSM	global system for mobile communications (norme numérique de seconde génération pour la téléphonie mobile)
HORECA	hôtellerie, restauration et cafés
IC	InterCity (train)
ICN	Institut des comptes nationaux
IF	Inspection des finances
IT	information technology (technologies de l'information)
LeTEC	société de transport en commun (anciennement TEC)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
MOBIB	Mobility in Belgium (Mobilité en Belgique)
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie (Nouvelle Alliance flamande)
OLO	obligation linéaire/lineaire obligatie
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONE	Office de la naissance et de l'enfance
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne

PIIS	projet(s) individualisé(s) d'intégration sociale
PKPL	prélèvement kilométrique poids lourds
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PNRR	Plan national de relance et de résilience
PPP	partenariat public-privé
PUM	plan(s) urbain(s) de mobilité
PwC	PricewaterhouseCoopers
QR	quick response (code QR : code à réponse rapide)
RAVeL	réseau autonome des voies lentes
RCA	régie communale autonome
REP	responsabilité élargie des producteurs
RER	réseau express régional
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
RH	ressources humaines
RIE	rapport d'incidences environnementales
RIS	revenu d'intégration sociale
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
SAFA	service(s) d'aide aux familles et aux aînés
SDT	Schéma de développement du territoire
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPF	Service public fédéral
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne du transport public de personnes
Statbel	Office belge de statistique
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
STOP	stappen, trappen, openbaar vervoer, privévervoer (hiérarchisation : piétons, cyclistes, transports publics, véhicules privés)
TEC	Société de transport en commun
TLPE	Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie (SPW)
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UAP	unité(s) d'administration publique
UCM	Union des classes moyennes
URL	uniform resource locator (localisateur uniforme de ressource)
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie
VSV	Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde (Fondation flamande pour l'ingénierie du trafic)
Wapi	Wallonie picarde
WFE	Wallonie Finances Expertises