

CRIC n° 5 (2026-2027)

4^e session de la XII^e 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 15 septembre 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
Désignation d'un président et de deux vice-présidents.....	1
Intervenants : Mme la Présidente – M. Jean-Paul Bastin – Mme Mélissa Hanus – M. Germain Mugemangango.	
Examen de l'arriéré.....	1
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Stéphane Hazée.	
PROJETS ET PROPOSITIONS	2
Projet de décret modifiant le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (Doc. 625 (2025-2026) N° 1).....	2
Désignation d'un rapporteur.....	2
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – Mme Mélissa Hanus.	
Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.....	2
Intervenants : M. le Président – M. François Desquesnes, Ministre.	
Discussion générale.....	4
Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Arnaud Dewez – Mme Sophie Fafchamps – M. Germain Mugemangango – M. François Desquesnes, Ministre.	
Examen et vote des articles.....	7
Vote sur l'ensemble.....	8
Confiance au président et au rapporteur.....	8
Proposition de décret visant à garantir l'accès à des toilettes publiques, propres, accessibles et gratuites en Wallonie, déposée par M. Mugemangango, Mmes Bernard, Van Walle, Aït Alouha et Ammi (Doc. 525 (2025-2026) N° 1) ;	
Proposition de résolution visant à élargir l'accès aux toilettes publiques, déposée par Mme Roberty, MM. Fontaine, Sahli, Witsel, Mmes Pécriaux et Lambelin (Doc. 68 (2024-2025) N° 1 et 2) ;	
Proposition de résolution relative à l'amélioration des toilettes publiques en Wallonie, déposée par Mmes Fafchamps, Roberty, Cassart-Mailleux et Cremasco (Doc. 600 (2025-2026) N° 1).....	8
Désignation d'un rapporteur.....	8
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin.	
Exposé de Mmes Fafchamps, Roberty, Cassart-Mailleux et Cremasco, coauteurs de la proposition de résolution n° 600.....	9
Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – Mme Sabine Roberty – Mme Caroline Cassart-Mailleux – Mme Veronica Cremasco.	
Discussion générale.....	14
Intervenants : M. le Président – M. Germain Mugemangango – M. François Desquesnes, Ministre – Mme Sophie Fafchamps – Mme Sabine Roberty – Mme Caroline Cassart-Mailleux – Mme Veronica Cremasco.	

Proposition de résolution relative à l'amélioration des toilettes publiques en Wallonie, déposée par Mmes Fafchamps, Roberty, Cassart-Mailleux et Cremasco (Doc. 600 (2025-2026) N° 1).....	19
Vote sur l'ensemble.....	19
Confiance au président et au rapporteur.....	19
Proposition de décret visant à instaurer un plan communal Canicule dans chaque commune wallonne, déposée par M. Crampont, Mme Hanus, MM. Lefèbvre, Devin, Mmes De Rodder et Morreale (Doc. 626 (2025-2026) N° 1)....	19
Désignation d'un rapporteur.....	19
Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Cassart-Mailleux.	
Exposé de M. Crampont, coauteur de la proposition de décret.....	19
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont.	
Discussion générale.....	21
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – Mme Caroline Cassart-Mailleux – M. Germain Mugemangango – Mme Veronica Cremasco – M. François Desquesnes, Ministre – M. Vincent Crampont.	
Proposition de décret modifiant les articles 12, 17 et 59 du décret du 2 février 2017 relatif au développement des parcs d'activités économiques en vue d'assurer leur résilience au changement climatique, déposée par Mme Tillieux, M. Collignon, Mme Hanus, MM. Crampont, Lefèbvre et Mme Dejardin (Doc. 651 (2025-2026) N° 1).....	28
Désignation d'un rapporteur.....	28
Intervenants : M. le Président – M. Grégory Chintinne.	
Exposé de Mme Tillieux, coauteure de la proposition de décret.....	28
Intervenants : M. le Président – Mme Éliane Tillieux.	
Discussion générale.....	29
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – M. Grégory Chintinne – Mme Veronica Cremasco – M. Germain Mugemangango – M. François Desquesnes, Ministre – Mme Éliane Tillieux.	
REPRISE DE LA SÉANCE.....	33
PROJETS ET PROPOSITIONS (SUITE).....	33
Quatorzième rapport annuel (01.01.2025 au 31.12.2025) adressé au Parlement wallon par le médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne (Doc. 604 (2025-2026) N° 1).....	33
Désignation d'un rapporteur.....	33
Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont.	
Exposé de M. Lagasse, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne.....	34
Intervenants : M. le Président – M. Nicolas Lagasse, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne.	
Échange de vues.....	37
Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. Vincent Crampont – M. Grégory Chintinne – M. Arnaud Dewez – M. Jean-Paul Bastin – Mme Veronica Cremasco – M. Germain Mugemangango – M. Nicolas Lagasse, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne – M. François Desquesnes, Ministre.	
Confiance au président et au rapporteur.....	49

Proposition de décret modifiant le Code du développement territorial en vue d'imposer la végétalisation et le verdissement des espaces urbanisés, déposée par M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Tillieux, M. Witsel et Mme Morreale (Doc. 653 (2025-2026) N° 1).....49

Désignation d'un rapporteur.....49

Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps.

Exposé de M. Lefèbvre, coauteur de la proposition de décret.....49

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

Discussion générale.....50

Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – Mme Veronica Cremasco – M. Grégory Chintinne – M. Germain Mugemangango – M. François Desquesnes, Ministre – M. Bruno Lefèbvre – Mme Mélissa Hanus.

Proposition de résolution visant à définir et implémenter un plan Canicule pour le groupe LeTEC, déposée par Mme Hanus, MM. Devin, Crampont, Mme Lambelin, M. Spies et Mme Morreale (Doc. 652 (2025-2026) N° 1)....57

Désignation d'un rapporteur.....57

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

Exposé de Mme Hanus, coauteure de la proposition de résolution.....57

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus.

Discussion générale.....59

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

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES.....66

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adaptation de la signalisation routière aux conditions hivernales plus rigoureuses à l'est de la Wallonie ».....66

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

Question orale de M. Yves Evrard à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme flamande du contrôle technique et les perspectives d'évolution du dispositif wallon ».....67

Intervenants : M. le Président – M. Yves Evrard – 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 surreprésentation des usagers faibles dans les accidents impliquant des véhicules électriques ».....69

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – 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 « la sécurisation du carrefour du Phare à Morville ».....70

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

Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation des trajets scolaires et le suivi des recommandations des États généraux de la sécurité routière ».....71

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les impacts régionaux liés à l'obligation du port du casque en trottinette électrique »..... 72

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

REPRISE DE LA SÉANCE..... 73

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)..... 74

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'augmentation des tarifs du réseau LeTEC » ;

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la tarification du réseau LeTEC et le nouveau contrat de service public »..... 74

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

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'opérationnalisation du nouveau Mobi'Park LeTEC à Tilleur »..... 79

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 « les grèves sur le réseau LeTEC des 27 et 28 août 2026 » ;

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la dégradation du climat social au sein du groupe LeTEC »..... 80

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

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en circulation de navettes sans chauffeur sur le réseau LeTEC » 82

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

Question orale de M. Olivier de Wasseige à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les enseignements du rapport de la Cour des comptes sur la gestion du dossier du tram de Liège »..... 83

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la mise en œuvre de la vignette sur le Grand-Duché de Luxembourg » ;

Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessaire neutralité budgétaire de la vignette pour les automobilistes wallons » ;

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 vignette automobile » ;

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le projet de vignette routière en Wallonie »..... 86

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – M. Bruno Lefèbre – M. Jean-Paul Bastin – M. Grégory Chintinne – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’avenir de la ligne LeTEC 703 Jehanster-Verviers-Ensival ».....89

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’offre de transport en commun à Lessines ».....90

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

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la récurrence du problème des bus surchargés et des élèves non pris en charge ».....92

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – 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 retards dans le cadre du subventionnement des associations de mobilité » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le désinvestissement dans les cellules de mobilité ».....93

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

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’organisation du transport scolaire lors de la rentrée 2026 ».....95

Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Olivier Maroy à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’évolution du dossier Brupass XL et du système *pay-as-you-go* ».....97

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

Interpellation de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’impact de la réforme des aides à la promotion de l’emploi (APE) sur les communes et CPAS » ;

Interpellation de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’impact de la réforme des aides à la promotion de l’emploi (APE) sur les CPAS ».....99

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – M. Vincent Crampont – Mme Valérie Bluge – M. Jean-Paul Bastin – M. Germain Mugemangango – M. François Desquesnes, Ministre.

REPRISE DE LA SÉANCE..... 105

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)..... 105

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’impact de la réforme du chômage sur les CPAS wallons ».....105

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – 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 conclusion des investigations relatives au sponsoring des intercommunales »..... 106

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 « l’enquête administrative relative au financement d’une procédure-bâillon illégale »..... 107

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

Question orale de M. Vincent Crampon à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme annoncée des plans de cohésion sociale (PCS) ».....108

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

Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le périmètre du futur dispositif de sanctions administratives liées aux radars communaux »..... 110

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les conséquences de la nouvelle clé de répartition sur le financement de la zone de secours Hainaut-Centre » ;

Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le financement des zones de secours à la suite de l'incendie dans les Fagnes » 111

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

Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la hausse du précompte immobilier dans les communes ».....115

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

Question orale de M. Germain Mugemangango à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la baisse des moyens dans les CPAS pour aider les ménages à payer leurs factures d'énergie »..... 116

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

Question orale de M. Bruno Lefèbre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque de prévisibilité des recettes des pouvoirs locaux face aux économies annoncées » ;

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'étude de Belfius et le financement des fonctions de centralité » ;

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'après-plan Oxygène et les finances communales ».....117

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi de la consultation des communes concernant les futures compétences provinciales »..... 120

Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – 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 « les attentes des communes concernant l'accueil des Gens du voyage ».....122

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

Interpellation de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la manifestation à Liège pour dénoncer une urbanisation excessive et appeler à la protection des espaces verts »..... 123

Intervenants : M. le Président – Mme Veronica Cremasco – M. Olivier de Wasseige – M. Grégory Chintinne – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les évolutions du dossier de la Boucle du Hainaut » ;

Question orale de Mme Valérie Bluge à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'importance vitale d'une décision concernant la Boucle du Hainaut » ;

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la Boucle du Hainaut et les mécanismes de compensation envisagés ».....129

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – Mme Valérie Bluge – M. Loris Resinelli – 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 nouveau recours introduit contre le permis relatif au démantèlement de Tihange 1 et 2 ».....133

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

Question orale de Mme Veronica Cremasco à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la construction de 27 logements au sein d'une zone à risque à Hony à l'heure de l'adaptation climatique ».....134

Intervenants : M. le Président – Mme Veronica Cremasco – 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 consultation des communes dans le cadre de la rédaction du plan Infrastructures 2027-2033 » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la finalisation du plan Infrastructures et la prise en compte de la mobilité active ».....136

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalisation des chaînons manquants du réseau régional de la RN54 et du contournement nord de Tubize » ;

Question orale de Mme Caroline Desalle à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la RN54 ».....139

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – Mme Caroline Desalle – 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'impact de la canicule sur le réseau routier régional ».....141

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées lors de l'incendie des Hautes-Fagnes pour utiliser les voies navigables et les barrages ».....142

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – 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 suivi des travaux de la passerelle Saucy après la chute d'un garde-corps »143

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

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la coordination des grands chantiers de mobilité à La Louvière ».....144

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

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation de la chaussée de Mons ».....	145
--	-----

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

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)	146
---	-----

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....	146
--	-----

Interpellations et questions orales retirées.....	147
---	-----

LISTE DES INTERVENANTS	148
-------------------------------------	-----

ABRÉVIATIONS COURANTES	149
-------------------------------------	-----

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

Présidence de Mme Cassart-Mailleux, doyenne d'âge

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

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 4 minutes.

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

Il me revient, en ma qualité de doyenne d'âge, de présider l'entame des travaux de la première réunion de la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux de la session 2026-2027.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Désignation d'un président et de deux vice-présidents

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

Il est proposé M. Maxime Daye en tant que président pour le groupe MR, M. Jean-Paul Bastin en tant que vice-président pour le groupe Les Engagés et Mme Mélissa Hanus en tant que vice-présidente pour le groupe PS.

La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie pour cette proposition, à laquelle je souscris aux deux tiers, mais je souhaite me soustraire de cette vice-présidence et proposer ma collègue, Mme Fafchamps, à la vice-présidence, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Sur la proposition de désignation pour la vice-présidence, je n'ai rien à signaler. Bon travail à Mme Fafchamps !

En ce qui concerne la présidence, nous nous étions déjà exprimés l'année dernière sur le sujet. En l'absence d'élément neuf aujourd'hui, les réticences exprimées l'année dernière demeurent. Je n'ai rien à ajouter, Madame la Présidente.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je n'ai pas de remarque à formuler par rapport aux deux vice-présidences.

Par rapport à la présidence, je ferai la même remarque que Mme Hanus. Il y a quelques mois, M. Daye a cru bon de faire un pas de côté par rapport à ses obligations au niveau communal, pour les raisons que l'on connaît. À ce moment-là, on a évoqué le fait qu'il serait intelligent de le faire aussi au niveau de la présidence de la Commission. Rien n'a changé depuis. Je pense que le groupe MR aurait pu saisir l'occasion de cette nouvelle nomination pour changer la donne ; il ne l'a pas fait. Nos remarques restent exactement les mêmes qu'il y a quelques mois.

Mme la Présidente (doyenne d'âge). – J'en reviens à ce que j'ai dit d'emblée : nous avons trois candidats et trois postes à pourvoir.

Je déclare M. Daye élu président et Mmes Fafchamps et Hanus élues vices-présidentes.

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

Examen de l'arriéré

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

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Pour la prochaine séance de notre Commission, nous demandons d'inscrire les textes suivants à l'ordre du jour :

- la proposition de décret modifiant l'article 3 du décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes et insérant des articles L1332-34bis, L1332-34ter et L1332-34quater dans le Code de la démocratie locale et de la décentralisation afin d'affecter une quote-

part des recettes du prélèvement kilométrique à charge des poids lourds à une dotation destinée à l'entretien et à la réfection des voiries communales, déposée par M. Crampont, Mme Hanus, M. Lefèbvre, Mme Greco, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 487 (2025-2026) N° 1) ;

- la proposition de décret instaurant une étude d'impact communal dans l'élaboration des politiques régionales, déposée par MM. Lefèbvre, Crampont, Mmes Hanus, Dejardin, M. Devin et Mme Morreale (Doc. 491 (2025-2026) N° 1) ;
- la proposition de résolution visant à associer les communes wallonnes aux recettes de la future vignette routière et à garantir la neutralité budgétaire de toute mesure de fiscalité automobile à leur égard, déposée par M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Dejardin, M. Collignon et Mme Morreale (Doc. 655 (2025-2026) N° 1) ;
- la proposition de décret insérant un Titre V/1 relatif aux zones de protection contre les inondations dans le Code du développement territorial, déposée par Mme Dejardin, M. Devin, Mme Özen, MM. Lefèbvre, Crampont et Mme Morreale (Doc. 611 (2025-2026) N° 1 et 2) ;
- la proposition de résolution visant à planifier le développement et à encadrer les politiques d'implantation des centres de données en Wallonie dans le cadre d'une stratégie industrielle, énergétique, hydrique et foncière au service de l'emploi, de la souveraineté numérique, de la transition écologique et de l'intérêt général, déposée par Mme Lambelin, M. Lepine, Mme Morreale, M. Collignon, Mme Özen et M. Devin (Doc. 661 (2025-2026) N° 1).

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je souhaite plein de succès à la Commission pour cette nouvelle année.

Pour la prochaine séance de notre Commission, nous demandons d'inscrire le texte suivant à l'ordre du jour :

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

M. le Président. – C'est noté.

PROJETS ET PROPOSITIONS

Projet de décret modifiant le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (Doc. 625 (2025-2026) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret modifiant le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (Doc. 625 (2025-2026) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Bastin.

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

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

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

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

Exposé de M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Il me revient de vous présenter le projet de décret modifiant le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport. Nous allons parler de technologie et d'intermodalité.

Les STI – les systèmes de transport intelligent – sont des applications qui visent à fournir des services innovants liés à différents modes de transport et à la gestion de la circulation. Pour celles et ceux qui sont venus en voiture ce matin, vous avez certainement utilisé un STI dans votre véhicule ou sur votre smartphone. Il s'agit d'équipements, de services et

d'applications qui renforcent l'utilisation de chaque mode de transport. La nouveauté, c'est la combinaison entre eux. On rajoute une dose d'intermodalité.

Vous avez sous les yeux la définition de la directive de 2010 transposée en droit wallon en avril 2013. Cette directive a fait l'objet d'une adaptation en 2023. Je viens au Parlement vous présenter un projet de décret qui transpose l'actualisation de la directive. Le fondement de cette directive est d'assurer une meilleure multimodalité ainsi que d'encourager une mobilité plus durable et plus sûre.

C'est un texte relativement technique. Il est indispensable si l'on veut que, derrière la fluidité et les échanges d'informations entre les données publiques, les opérateurs déploient ces applications, mais aussi dans une perspective d'intermodalité qui puisse être parfaite.

On peut penser aux connexions : bus, trains, véhicules de location, véhicules privés ou même encore vélos. C'est l'objectif de cette directive. La version de 2010 se concentrait essentiellement sur le transport routier. Ici, on élargit le domaine et l'on assure une meilleure fluidité des échanges d'informations. Si l'on regarde le système de transport intelligent – ce que je vous expliquais, il y a quelques instants –, c'est le fondement de la directive. On le retrouve dans le troisième considérant.

J'ai expliqué à quoi servait de façon générale le STI. Ce sont les applications dont vous connaissez les doux noms au quotidien. J'en viens maintenant à l'avant-projet de décret tel qu'il vous est présenté ; il transpose la directive 2023. Il fait suite à un travail mené conjointement par les trois Régions et le Fédéral. Pourquoi ? Parce qu'il s'agit de compétences partagées dans leur transposition entre le niveau fédéral et les niveaux régionaux, raison pour laquelle ce groupe de travail a été mis en place. Le texte qui vous est soumis aujourd'hui en est la traduction.

Quelques éléments importants à retenir : on est bien toujours dans une directive qui fixe un cadre avec, en complément, un programme de mise en œuvre. Celui-ci s'étale sur cinq années et, par voie d'actes délégués, la Commission pourra compléter certains de ses aspects au fur et à mesure de l'évolution. C'est la philosophie maintenue par la modification de la directive initiale de 2010, telle qu'elle a été adoptée par les instances européennes en 2023. Nous gardons la philosophie. Le texte modificatif wallon modifie et ne remet pas en cause l'ensemble de l'architecture proposée.

Le deuxième élément dans la mise à jour du cadre est l'élargissement vers la mobilité connectée et automatisée et ce que l'on appelle aussi la mobilité servicielle, connue sous le nom de MaaS – *Mobility as a service* – et, en parallèle, la logique de multimodalité. C'est la capacité non seulement à avoir des informations

sur l'état des réseaux – quand arrivent les transports publics, et cetera –, mais également la capacité d'y adjoindre des fonctions de réservation de trajets, de covoiturage ou encore de service de vélo, par exemple.

Troisième élément important, il y a une accélération de la transmission et de la disponibilité des données numériques. Cela se met en œuvre par des mécanismes d'interopérabilité des données numériques. Cette nouvelle directive rend obligatoire la numérisation de certaines informations liées à la sécurité routière – ce qui n'existait pas avant –, à la circulation et aux déplacements multimodaux. Dans un premier temps, sur le réseau RTE-T – le Réseau transeuropéen de transport –, il est prévu que la définition de ce périmètre puisse s'étendre à l'ensemble des voiries et infrastructures. Il s'agira de décisions qui relèveront de l'autorité européenne.

Enfin, quatrième point, la directive renforce la coopération entre États membres sur les aspects opérationnels de mise en œuvre avec toute une série de spécifications adoptées par la Commission, telles que : les normes et les profils harmonisés au niveau de l'Union européenne, les définitions et métadonnées communes, les exigences de qualité et aspects qualitatifs communs liés à l'interopérabilité des architectures de ce que l'on appelle les PAN ou NAP : ce sont les points d'accès nationaux.

Les conditions communes d'échange de données, l'accès sécurisé et les activités communes de formation et de communication sont également précisées. Le type de données nécessaires ainsi que les services essentiels qui doivent figurer, tout cela est inscrit dans l'annexe de la nouvelle directive. Le projet de décret qui vous est soumis vise à transposer cela.

Je rappelle qu'il est le fruit d'un travail à quatre mains : fédérale, wallonne, flamande et bruxelloise. Seront également nécessaires : un arrêté d'exécution et les annexes 1, 3 et 4 de la directive qui relèvent de la compétence régionale et qui seront transposées dans un futur arrêté du Gouvernement wallon.

En effet, le décret prévoit une habilitation à déterminer le champ d'application des domaines prioritaires et des actions prioritaires à fixer, notamment les types de données qui doivent être mises en place et à disposition via les fameux points d'accès nationaux, et les services STI qui devront préciser les délais et les couvertures géographiques. Cet arrêté est en préparation au sein des services de l'administration, en coordination avec les autres entités.

Enfin, je précise que, au niveau belge, un comité de pilotage STI a été créé suite à la signature d'un accord de coopération STI – systèmes de transport intelligents – entre l'Autorité fédérale et les autorités régionales. Cet accord date du 15 juillet 2014.

Les missions principales du comité de pilotage sont de parvenir, de manière concertée, à une prise de position relative aux STI. Cela se traduit par la concertation entre entités fédérées et le Fédéral, notamment pour la représentation de la Belgique au niveau européen, d'une part, et pour le travail de transposition, dont vous avez sous les yeux le fruit, d'autre part. Je remercie les services et la coopération entre entités fédérale et fédérées qui ont permis d'aboutir à la transposition de la directive de 2023.

Discussion générale

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, le projet de décret que vous mettez aujourd'hui à l'ordre du jour est, à première vue, un texte à caractère technique de transposition européenne. Il porte, en effet, sur les systèmes de transport intelligents, soit les applications de mobilité, mais également sur les données de mobilité, sur l'information en temps réel, sur l'interopérabilité et sur la coopération entre les différents niveaux de pouvoir. Toutefois, derrière ces dimensions techniques, il y a un enjeu très concret pour les utilisateurs wallons. Vu l'état de notre réseau routier et vu la multiplication des chantiers, les incidents qui peuvent être récurrents, les congestions, les épisodes météorologiques extrêmes et les difficultés quotidiennes rencontrées par les automobilistes sur nos routes wallonnes, développer des systèmes de transport intelligents en Wallonie n'est pas du luxe. Au contraire, c'est même une nécessité.

Les usagers doivent disposer d'une information fiable, actualisée et accessible en temps réel : travaux, accidents, limitation de vitesse, état du trafic, incidents, itinéraire alternatif, connexion avec les transports publics. Aujourd'hui, les nouvelles technologies existent, se déploient, se transforment et sont utilisées à de multiples égards. Les automobilistes wallons doivent en bénéficier pleinement.

À cet égard, un élément de l'exposé des motifs nous a un peu interpellés, car le décret de 2013 n'avait jamais été complété par les arrêtés d'exécution nécessaires. Autrement dit, pendant plus de 10 ans, la Wallonie a disposé d'un cadre décretaal qui n'a pas été réellement rendu opérationnel. Cela pose des problèmes et suscite l'incompréhension. On ne peut pas, d'un côté, demander aux citoyens de composer avec les chantiers, les ralentissements, un réseau sous pression et, de l'autre, laisser dormir, pendant plusieurs années, des outils qui pourraient améliorer l'information, la sécurité et la gestion du trafic.

Avant d'évoquer le fond du texte, Monsieur le Ministre, j'ai plusieurs questions préalables.

Tout d'abord, sur le calendrier, les États membres devaient transposer la directive européenne pour le 21 décembre 2025. Or nous examinons aujourd'hui un projet qui ne la transpose que partiellement, et ce avec plusieurs mois de retard. Comment justifiez-vous ce retard ? Quels éléments ont empêché la mise à l'ordre du jour dans le délai imparti ? Y a-t-il des éléments de justification pertinents dans ce cadre ? Quel est l'agenda de la transposition complète de la directive ?

En outre, nous regrettons que le Parlement ne dispose pas de l'avis du pôle Mobilité du CESE. À notre connaissance, cet avis n'a malheureusement pas été sollicité. C'est regrettable, car les partenaires sociaux, économiques et environnementaux auraient sans doute pu éclairer utilement le débat sur l'usage des données, sur l'accessibilité, sur les besoins des entreprises, sur les usagers et sur les travailleurs de la mobilité.

Sur le fond, nous soutenons pleinement l'objectif poursuivi : mieux utiliser les données pour informer les usagers sur les questions de sécurité routière, sur la gestion du trafic, sur la mobilité multimodale et sur l'accessibilité des services. Néanmoins, un texte-cadre ne suffit pas. Pour nous, la question centrale sur l'implémentation de ce texte porte sur son exécution. Quelles seront les données réellement disponibles ? Selon quel calendrier, avec quelle couverture géographique et avec quels moyens administratifs et techniques seront-elles mises à disposition ?

Je voulais également vous interroger sur le rôle du centre Perex. Aujourd'hui, celui-ci est déjà un outil tout à fait essentiel pour la gestion du trafic, l'information aux usagers, la surveillance du réseau et la coordination en cas d'incident. Monsieur le Ministre, à ce sujet, quel rôle entendez-vous éventuellement confier au centre Perex pour le déploiement des STI ? Le centre sera-t-il renforcé ? Disposera-t-il de moyens humains, techniques et budgétaires nécessaires et complémentaires ? Comment son action – vous l'avez abordée un petit peu, mais j'aimerais vous entendre un peu plus à ce sujet – s'articule-t-elle avec celle du NAP belge, avec les autres Régions, les opérateurs privés et les différents services de mobilité ?

Nous resterons particulièrement attentifs sur la question du contrôle démocratique, car une part importante du dispositif est renvoyée au Gouvernement : les domaines prioritaires, les types de données, les délais, les services à déployer et les couvertures géographiques. Le caractère technique du sujet pourrait le justifier, mais cela ne peut pas conduire à une mise en œuvre opaque ou à une forme de non-application du décret. Le Parlement devra être informé régulièrement des avancées du dossier.

Enfin, la mobilité intelligente ne peut pas devenir une mobilité réservée aux personnes connectées et équipées, particulièrement à l'aise avec les outils numériques. Les personnes âgées, les personnes

handicapées, les publics précarisés, les usagers vulnérables et les habitants des zones rurales doivent aussi bénéficier de ces avantages. Notre ligne est claire : nous soutenons l'objectif d'une mobilité mieux informée, plus sûre, plus durable et davantage multimodale, mais la Wallonie a pris beaucoup de retard – je l'ai dit –, et il est temps que les fameux STI deviennent autre chose qu'un simple cadre juridique. Ils doivent devenir des outils concrets au service des usagers, de la sécurité routière et d'une meilleure gestion du réseau.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, le projet qui nous est soumis aujourd'hui peut, au premier regard, sembler assez technique. Il s'inscrit en partie dans une logique de transposition du droit européen. Toutefois, derrière cette dimension juridique et technique, il porte en réalité sur un enjeu très concret, à savoir notre capacité, en Wallonie, à mieux connaître, mieux partager et surtout mieux utiliser les données de mobilité pour améliorer les déplacements.

Lorsqu'un usager se déplace, il doit disposer d'informations fiables sur un chantier, une fermeture de voirie, une limitation de vitesse, un incident, une aire de stationnement sécurisée ou encore une alternative de transport. Ces données existent déjà pour la plupart. Le problème est qu'elles restent parfois dispersées, insuffisamment standardisées ou difficilement réutilisables.

Le projet de décret actualise, dans le cadre wallon, les systèmes de transport intelligents afin de répondre à l'évolution du droit européen. Il vise à rendre les données de mobilité plus disponibles, plus accessibles et surtout plus interopérables, notamment par l'intermédiaire du point d'accès national belge.

Au-delà de la transposition elle-même, il y a un message politique important à tirer de ce texte. Depuis longtemps, le MR – singulièrement ma cheffe de groupe, Valérie De Bue – défend, sur ces bancs, la nécessité de disposer de meilleures données afin de mieux comprendre la mobilité en Wallonie. Cette question dépasse largement le seul domaine de l'information aux usagers. Elle concerne aussi la gestion du trafic, la planification et la coordination des chantiers, l'organisation des réseaux de transport, la logistique ou encore le développement des infrastructures de recharge. On ne peut pas bien piloter ce que l'on ne connaît pas. Aujourd'hui, l'enjeu n'est plus seulement de produire des données, mais de faire en sorte qu'elles soient fiables, actualisées, partagées, réellement exploitables par les pouvoirs publics comme par les opérateurs.

C'est aussi une condition pour repenser notre rapport à la mobilité. Une politique de mobilité moderne doit s'appuyer davantage sur les usages réels, sur les

flux observés, sur l'évolution des comportements plutôt que de fonctionner uniquement à partir de données fragmentées ou d'habitudes administratives. Dans cette perspective, ce décret peut constituer un premier levier pour aller vers une mobilité plus sûre, plus fluide et plus durable. Il peut également contribuer au développement de l'intermodalité, à une meilleure coordination entre les différents opérateurs, à l'information des usagers et, demain, aux mobilités connectées et automatisées.

Je relève également positivement que le projet intègre la question de l'accessibilité pour les usagers vulnérables, la prise en compte des personnes en situation de handicap ainsi que les garanties relatives à la protection des données personnelles.

Il reste néanmoins une condition essentielle : il faut que cette ambition juridique se traduise rapidement dans les faits. Le précédent cadre, adopté en 2013, n'avait pas été complété par les mesures d'exécution nécessaires. Il est important d'éviter de reproduire ce scénario. La valeur de ce décret se mesurera moins à la qualité de sa transposition qu'à sa capacité à produire des résultats concrets sur le terrain.

Monsieur le Ministre, quel calendrier entendez-vous suivre pour adopter l'arrêté d'exécution, identifier les données prioritaires, désigner les responsables opérationnels et garantir dans la durée la qualité et l'actualisation des données mises à disposition ?

Comment allez-vous assurer que ces données ne soient pas seulement rendues accessibles, mais qu'elles puissent véritablement devenir un outil d'aide à la décision et de pilotage dans nos politiques de mobilité ? C'est bien là, à mon sens, l'enjeu de ce texte : mieux connaître nos mobilités pour mieux les organiser. La Wallonie dispose ici d'une occasion de mieux valoriser les données dont elle dispose au service de la sécurité et de la fluidité des déplacements et de l'efficacité de l'action publique.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – La Déclaration de politique régionale mentionne que, en accord avec la vision FAST 2030, les objectifs du Gouvernement sont d'atteindre une mobilité efficiente, fluide, accessible, sécurisée, fiable, partagée, décarbonée, respectueuse de l'environnement, soutenant de la santé et inclusive.

Ici, M. le Ministre transpose une directive européenne et, en même temps, il contribue concrètement à la réalisation de ces objectifs. Ce texte vise, en effet, à adapter le cadre wallon relatif aux systèmes de transport intelligents, afin de transposer partiellement la directive européenne de 2023. L'objectif est d'élargir le champ d'application aux services émergents, tels que les applications de mobilité à la demande, la mobilité connectée et automatisée, les services de billetterie multimodale et la communication

entre véhicules et infrastructures. Le texte vise également à accélérer la disponibilité des données numériques, qu'il s'agisse des limitations de vitesse, des travaux ou encore de l'état du trafic en temps réel, tout en renforçant leur interopérabilité.

Tout cela est assez technique, mais ce projet permet surtout de mieux intégrer la Wallonie dans le cadre européen des systèmes et des transports intelligents. Grâce à une meilleure coordination des échanges et des communications, on doit contribuer à renforcer la sécurité des usagers et à améliorer la mobilité. C'est une évolution nécessaire pour accompagner la transformation numérique de nos transports et construire une mobilité plus sûre, plus fluide et plus multimodale.

Enfin, les remarques formulées par le Conseil d'État ont toutes été prises en compte. Je tiens à saluer le travail de légistique réalisé dans le cadre de ce projet.

Monsieur le Ministre, quand les effets seront-ils visibles concrètement pour les usagers ? Par ailleurs, ce décret permet de renforcer le cadre en matière d'interopérabilité et de multimodalité et, à terme, de fluidifier le trafic. Comment le Gouvernement entend-il poursuivre cette dynamique dans les prochaines années ?

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, nous sommes favorables à ce projet de décret parce qu'il peut faciliter les déplacements dans la vie de tous les jours. En effet, pour aller travailler, accompagner ses enfants à l'école ou se rendre à un rendez-vous, on a besoin d'informations fiables. Être prévenu de travaux, d'une route fermée ou d'un danger permet de mieux préparer son trajet et de se déplacer en sécurité.

C'est aussi utile pour les personnes qui combinent plusieurs transports. Trouver facilement les informations nécessaires pour prendre un bus puis un train peut rendre leurs déplacements plus simples. Mieux partager ces informations et permettre aux différents outils de fonctionner ensemble va donc dans le bon sens.

Nous sommes attachés aux garanties prévues dans le texte pour protéger les données personnelles et rendre les services accessibles, notamment aux personnes handicapées ou moins à l'aise avec le numérique.

Nous avons une question : comment allez-vous garantir que ces informations profitent aussi aux personnes qui n'ont pas de smartphone ou qui ont des difficultés avec le numérique ? Il faut que ces améliorations puissent faciliter les déplacements de tout le monde.

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 vous remercie, Mesdames et Messieurs les Députés, pour vos questions et commentaires.

Tout d'abord, je précise qu'il s'agit bien de la transposition d'une directive européenne assez cadrante. En l'occurrence, elle nous oblige à fixer un cadre belge, auquel la Wallonie participe, qui élargit ce qui existait préalablement. Si les applications que vous utilisez au quotidien pour vous déplacer en voiture ou en transport en commun et les services d'interopérabilité sont proposés, c'est parce qu'un socle juridique fixe les règles du jeu, les normes techniques et les obligations d'interopérabilité. L'objectif de la directive est d'élargir cela puisque, au départ, les obligations et le cadre concernaient essentiellement le transport par route.

Il s'agit de deux élargissements fondamentaux : d'une part, d'intégrer tous les modes de transport dans une logique intermodale et d'assurer un cadre, des langages informatiques, des lieux et des normes à respecter, et que tous les opérateurs de transport et ceux qui offrent des services de transport participent à l'opération ; d'autre part, que d'autres opérateurs de type applications servicielles puissent aller chercher les informations utiles et fournir des propositions de services. Aujourd'hui, une multitude d'entreprises proposent des projets et des applications concrètes qui permettent d'en faire usage. Le premier élément, c'est de fluidifier et d'élargir le spectre de ce qui est concerné par le STI.

Le deuxième élément, c'est que l'on intègre les STI 2.0, lesquels sont aujourd'hui des mécanismes d'interactivité qui permettent à l'utilisateur de l'application de faire remonter une série d'informations. On connaît tous des applications qui permettent de signaler des incidents ou des problèmes, que ce soit lié aux transports publics, aux transports collectifs ou à l'état de la circulation des voitures. Ce sont des éléments importants qui permettent non seulement d'améliorer l'information à l'attention des usagers, de M. et Mme Tout-le-Monde, mais également à l'attention des autorités publiques.

Je fais le lien avec les questions sur Perex pour rappeler que sa directrice siège au sein des instances de coordination belge, le fameux NAP, le point d'accès national. La coordination est organique en la matière. Aujourd'hui, comme vous le savez, puisque j'ai déjà eu l'occasion de répondre aux nombreuses questions que vous m'avez adressées sur le sujet, la Wallonie collabore à des protocoles avec certaines entreprises qui développent ce type d'application, de façon à ce que les données de mobilité – singulièrement, de mobilité routière, mais, de façon plus générale, l'ensemble des enjeux de mobilité – puissent également servir à la data wallonne, à l'analyse des flux de mobilité et à intégrer ces éléments dans la définition d'une politique régionale de la mobilité et – c'est davantage prospectif – à

améliorer le service assuré par la SOFICO, qui est le gestionnaire des infrastructures régionales majeures de Wallonie.

Quelle est la logique ? C'est que la remontée d'informations de ces applications interconnectées et interactives permette d'anticiper les problèmes, de gérer la signalisation sur les routes. Il s'agit de faire en sorte que les routes ne soient pas que des routes, que les infrastructures de transport collectif ne soient pas que des infrastructures, mais qu'elles offrent un vrai service pour les citoyens, en permettant que les opérateurs puissent anticiper les risques de congestion, adapter la politique de signalisation et d'information à l'attention de l'ensemble des usagers, et ce, par tous les canaux de communication. J'ai entendu des personnes demander si c'était accessible aux personnes qui n'ont pas de smartphone. Oui, les panneaux à messages variables installés le long de l'autoroute qui annoncent le temps de trajet, les difficultés, sont alimentés par les STI. Par conséquent, l'information est bien utile à tous avec les canaux d'information dont chacun dispose.

C'est important de bien recadrer ces éléments. L'autorité publique n'est pas le destinataire unique de ce qui est mis en place, c'est d'abord l'utilisateur. Aujourd'hui, les frontières entre les données des usagers et les données dont disposent les autorités publiques pour prendre les bonnes décisions sont interconnectées. Cela vaut pour la SOFICO, le SPW MI, LeTEC, qui sont les acteurs wallons en la matière, mais aussi pour tous les prestataires privés de la mobilité. En effet, cela ne se limite plus seulement à offrir une place dans un taxi, une place dans un bus, rendre une route disponible, mais cela s'étend à toute une série d'informations qui y sont liées et qui font que, outre l'infrastructure, il y a un service.

Le MaaS, dont je parlais tout à l'heure, représente l'addition de tous ces éléments, dans une logique de multimodalité. À l'avenir, tôt ou tard, avec le développement des transports dits intelligents et des voitures autonomes, on va sans doute acheter un déplacement plutôt qu'une place dans un véhicule ou dans un autre moyen de transport.

Vous m'interrogez également sur le calendrier. Le calendrier initial était effectivement fixé à décembre 2025, mais la Belgique a entrepris des contacts avec l'Autorité européenne et l'échéance a été reportée au 8 décembre 2026. La Flandre et le Fédéral ont voté des textes à la fin du mois de juin. Nous sommes début septembre en ce qui concerne la Wallonie, au niveau des décrets et des lois. L'arrêté est prêt, dès le vote du texte, il sera soumis au Gouvernement wallon en première lecture et, dans les semaines suivantes, après l'avis du Conseil d'État, il sera soumis en dernière lecture.

Par ailleurs, on m'interrogeait sur l'avis du pôle CESE Mobilité. Ce n'est pas un avis requis en la

matière. Le Conseil d'État n'a d'ailleurs pas pointé un défaut formel de consultation sur ce point. Ici, cela concerne des outils et la transposition d'une directive européenne dans le cadre de la répartition des compétences belges. C'est ce qui a sans doute nécessité un peu plus de temps que dans un état où la compétence n'est pas divisée entre des niveaux de pouvoir. Vous le savez, la Belgique est un merveilleux état fédéral dans lequel il y a une équilibre des normes entre le niveau fédéral et les entités fédérées, ce qui implique quelquefois un peu de temps de discussion pour arriver à un résultat conforme au droit.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – C'est très clair et c'est vraiment une très bonne avancée pour la fluidité du trafic au sens large et pour l'intermodalité en particulier. La mobilité, c'est-à-dire le fait de pouvoir se déplacer dans de bonnes conditions, est un vrai outil de vivre-ensemble et de confort de vie. On a tendance à voir la mobilité comme quelque chose d'extrêmement technique et comme une obligation, mais autant rendre cette obligation la plus fluide et la plus conviviale possible. En l'occurrence, ce texte constitue un pas dans cette direction en visant à permettre à chacun de savoir combien de temps durera le trajet jusqu'à son lieu de travail et à améliorer cela autant que possible.

Par ailleurs, Monsieur le Ministre, je vous ai précédemment interrogé, dans le cadre d'une question orale, au sujet du besoin de communication entre ces différents opérateurs intelligents et avec les communes. Je tiens à souligner que ce décret va aussi favoriser cet aspect. En termes de sécurité, il est relativement important que tout ce qui a trait aux déviations et aux itinéraires *bis* soit réfléchi pour éviter de passer dans des quartiers résidentiels, devant des écoles, et cetera. Ainsi, au-delà de la mobilité, le fait que les communes puissent interagir plus facilement avec ces opérateurs numériques répond aussi à un vrai enjeu de sécurité routière. À cet égard, on ne peut que féliciter ce décret.

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

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles du projet de décret modifiant le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (Doc. 625 (2025-2026) N° 1).

Art. 1^{er} à 10

Les articles 1^{er} à 10 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 1^{er} à 10 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret modifiant le décret du 18 avril 2013 relatif au cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (Doc. 625 (2025-2026) N° 1).

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

Confiance au président et au rapporteur

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

**Proposition de décret
visant à garantir l'accès à des toilettes
publiques, propres, accessibles et gratuites en
Wallonie,
déposée par M. Mugemangango,
Mmes Bernard, Van Walle, Aït Alouha et Ammi
(Doc. 525 (2025-2026) N° 1)**

**Proposition de résolution
visant à élargir l'accès aux toilettes publiques,
déposée par Mme Roberty, MM. Fontaine,
Sahli, Witsel, Mmes Péciaux et Lambelin
(Doc. 68 (2024-2025) N° 1 et 2)**

**Proposition de résolution
relative à l'amélioration des toilettes publiques
en Wallonie,
déposée par Mmes Fafchamps, Roberty,
Cassart-Mailleux et Cremasco
(Doc. 600 (2025-2026) N° 1)**

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

- la proposition de décret visant à garantir l'accès à des toilettes publiques, propres, accessibles et gratuites en Wallonie, déposée par M. Mugemangango, Mmes Bernard, Van Walle, Aït Alouha et Ammi (Doc. 525 (2025-2026) N° 1) ;
- la proposition de résolution visant à élargir l'accès aux toilettes publiques, déposée par Mme Roberty, MM. Fontaine, Sahli, Witsel,

Mmes Péciaux et Lambelin (Doc. 68 (2024-2025) N° 1) ;

- la proposition de résolution relative à l'amélioration des toilettes publiques en Wallonie, déposée par Mmes Fafchamps, Roberty, Cassart-Mailleux et Cremasco (Doc. 600 (2025-2026) N° 1).

Je vous informe que le groupe PTB souhaite reporter l'examen de la proposition de décret visant à garantir l'accès à des toilettes publiques, propres, accessibles et gratuites en Wallonie (Doc. 525 (2025-2026) N° 1).

Par ailleurs, nous avons déjà entamé l'examen de la proposition de résolution visant à élargir l'accès aux toilettes publiques (Doc. 68 (2024-2025) N° 1). M. Chintinne avait dès lors été désigné, en date du 24 juin 2025, rapporteur. Par ailleurs, de nombreux avis écrits ont été sollicités et des amendements ont été déposés lors de notre réunion du 21 octobre 2025. Il s'agit du (Doc. 68 (2024-2025) N° 2).

Concernant le déroulé de cet examen conjoint, je vous propose de commencer par l'exposé des auteures de la proposition de résolution (Doc. 600 (2025-2026) N° 1). Ensuite, nous entamerons la discussion générale avec le document n° 600, nous reprendrons celle relative à la proposition de résolution n° 68 et nous procéderons au vote des deux textes avant de clôturer par la confiance au président et au rapporteur. Cette méthode de fonctionnement vous convient-elle ?

(Assentiment)

Visiblement, oui.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Bastin.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je propose M. Chintinne comme rapporteur.

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

**Exposé de Mmes Fafchamps, Roberty,
Cassart-Mailleux et Cremasco,
coauteurs de la proposition de résolution n° 600**

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, chers collègues, l'accès à des toilettes publiques est non seulement une question de santé publique, mais c'est aussi une question de dignité, d'égalité entre les femmes et les hommes et de liberté de se déplacer. Quand une personne âgée, une femme enceinte, une personne atteinte d'une maladie inflammatoire chronique de l'intestin ou une personne à mobilité réduite renonce à sortir de chez elle faute de savoir où elle pourra se soulager, c'est une part de sa liberté qui lui est retirée.

Je veux le dire d'emblée : sur le constat, nous rejoignons tous les éléments pris dans les différents textes que nous devons aborder aujourd'hui. Nous partageons également les constats repris dans tous ces textes – celui du PTB qui a finalement été retiré et celui du PS –, à tel point que nous nous sommes mis autour d'une table, majorité et opposition, pour venir avec un texte commun et des demandes communes à notre ministre en la matière.

Je tiens à saluer le fait que Mme Roberty avait mis ce sujet sur la table la première et que, forts des différents constats, nous avons réalisé un groupe de travail pour venir avec un texte commun.

Tout d'abord, nous partageons le diagnostic. Qui souffre le plus du manque de toilettes ? Ce sont les femmes, les enfants, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, les personnes atteintes de maladies chroniques et les personnes sans abri. Ce sont elles les premières victimes du manque de toilettes publiques en Wallonie. Je veux vraiment insister sur cette notion d'inégalité de genre : quand une ville aligne les urinoirs masculins sans offrir un équivalent aux femmes, c'est discriminant pour les femmes ; quand une femme perd une partie d'un concert parce qu'elle fait la file beaucoup plus longtemps qu'un homme, c'est une discrimination envers les femmes.

Ainsi, l'absence de sanitaires est un vrai frein concret à la mobilité et à l'appropriation de l'espace public, notamment pour les femmes et toutes les catégories que j'ai citées.

Nous nous rejoignons sur les constats. Nous nous rejoignons aussi – c'est encore plus remarquable – sur une grande partie des solutions qu'il est possible de trouver. Nous demandons l'ouverture au public des toilettes des bâtiments publics pendant les heures d'ouverture, pour les bâtiments communaux et provinciaux et, pourquoi pas aussi, régionaux, ainsi que de différents services publics et des organismes sous tutelle régionale. Quant aux partenariats avec le secteur privé, c'est-à-dire un réseau de toilettes accueillantes,

nous les encourageons également sur une base volontaire et avec un mécanisme de soutien.

Nous prévoyons aussi un répertoire accessible de toutes les toilettes disponibles, y compris sur les applications de cartographie et avec des mécanismes existants, comme Google Maps. On ne demande pas de créer de nouveaux logiciels onéreux qui pourraient vite se retrouver obsolètes. Nous pouvons tout à fait joindre dans les applications existantes les toilettes disponibles pour que chacun puisse les trouver facilement.

Nous demandons aussi d'étudier avec l'AViQ un système de *pass* toilettes pour les personnes souffrant de pathologies chroniques. On pourrait envisager un système d'une carte, comme il y a la carte PMR qui donne accès à certains emplacements de parking, qui permettrait d'aller plus rapidement dans les toilettes, peut-être en dépassant dans la file quand il s'agit de cas urgents. Ce sont des choses que nous demandons d'étudier avec l'AViQ.

Concernant les exigences de qualité, de propreté, de sécurité et d'accessibilité, nous renvoyons aux normes du Guide régional d'urbanisme et également aux charges d'urbanisme du Code de développement territorial, les textes mobilisés pour intégrer les sanitaires dans les aménagements de l'espace public. Notre texte fait le choix de l'autonomie communale, du pragmatisme et de l'outil directement mobilisable. On en avait déjà parlé il y a plusieurs mois, on préconise une circulaire ministérielle qui est en cours d'élaboration et qui devra produire des effets concrets dès l'année prochaine, là où un décret n'entrerait en vigueur que l'année suivante.

Nous avons également tenu compte des avis recueillis, notamment auprès de l'Union des villes et communes, et des fédérations professionnelles. Nous avons ajouté une dimension qui était absente dans le texte du PTB, à savoir les aires autoroutières : on demande que les futurs marchés de concessions intègrent directement ces toilettes publiques. On intègre aussi la mise à disposition de produits menstruels.

Il y a enfin une raison qui n'est pas technique et que je préfère exposer clairement plutôt que de la laisser dans le non-dit : il s'agit de notre proposition de résolution, qui est le fruit d'un groupe de travail qui a réuni pendant de nombreux mois les groupes de la majorité et de l'opposition. Ce travail a permis de dégager un consensus rare dans cette assemblée. Au sein de ce groupe de travail, nous avons pris collectivement une décision, celle de ne pas cosigner de texte avec un parti dont nous considérons qu'il ne s'est pas inscrit dans le cadre démocratique que nous défendons. Toutefois, cette position ne date pas d'aujourd'hui et ne dépend pas du sujet traité ; elle vaut pour les toilettes publiques, comme elle vaudrait pour n'importe quelle autre matière. La cohérence en politique consiste

précisément à tenir une ligne, y compris lorsque le fond du texte pourrait nous être sympathique.

Nous souhaitons avancer avec la proposition de résolution qui est le fruit du travail mené avec le Parti socialiste, le MR et Ecolo qui sont des partis démocratiques. Cette résolution est prête, elle est déposée. Elle est le fruit d'un travail documenté, et elle a le mérite de déboucher rapidement sur un outil opérationnel pour les communes.

J'aimerais adresser un dernier mot sur l'organisation de nos travaux, à une de nos collègues. Elle est là. J'avais voulu dire que Mme Roberty n'était pas là, mais elle s'est arrangée pour être là, preuve que le texte est particulièrement important. Je me réjouis des débats qui vont s'ensuivre.

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

Mme Sabine Roberty (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre et très chers collègues, nous abordons aujourd'hui un sujet qui a fait l'objet d'une résolution déposée, comme le précisait ma collègue, par le groupe socialiste à la fin de la précédente législature et nous avons souhaité à nouveau le mettre en lumière sous cette législature. La question de l'accessibilité aux toilettes publiques reste un sujet qui en fera peut-être sourire certains, mais il n'en demeure pas moins un réel sujet de société, et même d'égalité d'accès à un droit basique pour toutes et tous.

J'avais déposé, avec les socialistes, une proposition de résolution visant à élargir l'accès aux toilettes publiques. Cette première proposition nous a permis de discuter ici, puis de recueillir de nombreux avis de qualité. Je remercie toutes celles et tous ceux qui ont pu éclairer le travail que nous examinons aujourd'hui.

Nous sommes parvenus à un texte documenté, travaillé avec sérieux et déposé conjointement par les socialistes, Les Engagés, le MR et Ecolo. De phrase en phrase, d'article en article, la résolution n° 68 a évolué vers celle qui porte aujourd'hui le numéro 600. Elle est l'aboutissement d'une réflexion sérieuse et construite qui dépasse les clivages politiques. Si la paternité – ou la maternité – et la première signature de la résolution n° 68, que j'avais initiée en 2024 et que nous avons transformée, ne m'appartient plus aujourd'hui parce qu'elle appartient à Mme Fafchamps. Je veux aussi être très claire : ce qui compte, c'est bien plus important que la communication d'une députée ou qu'un nom placé en tête d'une résolution parlementaire. Si j'ai accepté, il y a un an, que ce texte soit retravaillé au sein d'un groupe de travail, c'est précisément pour lui donner une chance d'aboutir. S'il permet, demain, à davantage de citoyens et de citoyennes de trouver, lorsqu'ils en ont besoin, des toilettes publiques accessibles, alors l'essentiel aura été atteint. C'est cela, au fond, qui nous rassemble de manière positive aujourd'hui.

Au-delà des considérations politiques, revenons à l'essentiel : la réalité vécue quotidiennement par de nombreuses personnes. Pouvoir accéder à des toilettes lorsqu'on se déplace dans l'espace public devrait aller de soi. Pourtant, ce n'est pas le cas pour tout le monde : pour une personne âgée, une personne à mobilité réduite, une personne souffrant d'une maladie chronique, une femme enceinte, une famille avec de jeunes enfants ou encore une personne devant accéder rapidement à des sanitaires, l'absence de toilettes peut devenir un véritable frein à sortir de chez soi.

L'absence de toilettes peut en effet conduire certaines personnes à renoncer simplement à sortir, à participer à une activité, à prendre des transports ou à fréquenter certains lieux. Derrière cette question très concrète se trouvent, on l'aura compris, des enjeux de santé publique, d'égalité et d'inclusion, mais aussi d'appropriation de l'espace public. Il faut également parler de la qualité des installations. Ces dernières doivent être accessibles, propres, entretenues et réellement utilisables.

Le PTB a choisi de traduire cet objectif dans une proposition de décret imposant des obligations précises aux communes. Notre résolution entend fixer un cadre régional tout en respectant l'autonomie communale. Notre groupe partage toutefois l'objectif poursuivi par la proposition du groupe PTB. Nous avons néanmoins une divergence importante sur la manière d'y parvenir. La proposition de décret entend inscrire dans la législation wallonne une obligation très précise à imposer à toutes les communes, avec un ratio d'une toilette pour 10 000 habitants, une toilette tous les 500 mètres dans les zones piétonnes, et une présence à proximité de différents lieux à forte fréquentation. Nous comprenons, chez les socialistes, la volonté de fixer des objectifs concrets, mais je pense que nous devons nous interroger sur la pertinence d'appliquer des critères aussi uniformes à l'ensemble d'un territoire wallon.

Les besoins d'une grande ville, d'une commune rurale, d'une commune touristique ou d'une commune traversée quotidiennement par un grand nombre de personnes ne sont pas les mêmes. Une commune peut avoir relativement peu d'habitants, mais connaître une très forte fréquentation touristique à certains moments de l'année. Une autre peut avoir une gare, un marché, un centre commercial, un site culturel ou des infrastructures sportives qui génèrent des flux importants.

Appliquer mécaniquement un ratio démographique ne garantit pas nécessairement – c'est ce que nous pensons – que les toilettes seront implantées là où les besoins des personnes sont réellement les plus importants. Nous voulons un accès effectif aux toilettes publiques partout en Wallonie. Le message est très clair. Nous pensons malgré tout que la Région doit fixer un cadre, des objectifs, des standards de qualité, tout en laissant aux communes, qui sont en grande difficulté

aujourd'hui, la capacité de déterminer elles-mêmes en autonomie les solutions les plus adaptées à leur territoire.

Les élus locaux connaissent bien leur territoire communal et la vie dans leur quartier, dans leur commune. C'est pourquoi nous sommes convaincus qu'il leur revient de décider combien de toilettes doivent être installées, à quel endroit précis et selon quel modèle. Une commune pourra ainsi privilégier des toilettes publiques, permettant ou non à d'autres de s'appuyer sur des bâtiments communaux présents. Une autre pourra développer, sur base volontaire, des partenariats, un réseau de toilettes publiques, un réseau de toilettes accueillantes avec des commerces, des établissements HORECA ou des infrastructures culturelles.

Notre résolution invite également notre Gouvernement – M. le Ministre s'est montré particulièrement attentif à cette thématique – à montrer l'exemple en invitant lui aussi à ouvrir des bâtiments régionaux, mais aussi à travailler avec la SOFICO au développement de sanitaires le long des axes routiers que sont nos nombreuses autoroutes.

Dans notre résolution, nous demandons au Gouvernement de finaliser la circulaire ministérielle destinée aux pouvoirs locaux, annoncée il y a plusieurs mois par le ministre. Le travail que nous avons mené avec sérieux, au travers de plusieurs questions vers les secteurs, doit soutenir et aider cette politique. Nous avons écouté le terrain et le Gouvernement doit en faire tout autant.

Elle doit notamment encourager plusieurs choses :

- l'ouverture des sanitaires des bâtiments communaux et provinciaux pendant leurs heures d'ouverture ;
- le développement de partenariats avec le secteur privé ;
- la prise en compte des personnes à mobilité réduite, des personnes souffrant de maladies chroniques et des familles ;
- l'intégration des toilettes dans la conception et la rénovation des espaces publics ;
- une cartographie facilement accessible des toilettes publiques ;
- des toilettes publiques accueillantes ;
- une offre suffisante lors des manifestations publiques organisées sur les territoires ;
- la prise en compte de l'entretien à long terme de ces infrastructures.

Enfin, nous demandons au Gouvernement d'étudier avec l'AViQ la mise en place d'un *pass* toilettes permettant aux personnes souffrant notamment de maladies chroniques d'accéder plus facilement et discrètement aux sanitaires. Un tel *pass* existe déjà, mais sous des formes qui ne sont pas toujours connues et il est en plus organisé par le privé. Il nous semble plus

adéquat que ce type de carte, à l'instar des cartes pour personnes en situation de handicap, par exemple, soit organisée et octroyée par les autorités publiques afin d'assurer une égalité de tous et de toutes dans cet octroi.

Bref, nous sommes tous d'accord sur le fait que la situation actuelle n'est pas satisfaisante. Nous sommes tous d'accord sur la nécessité d'améliorer l'accès aux sanitaires. Nous sommes tous d'accord sur la nécessité de prendre en compte les personnes les plus vulnérables. La divergence porte principalement sur le chemin, sur l'instrument. La proposition de décret veut imposer un modèle uniforme contraignant. Je m'en suis expliquée. Notre résolution propose de construire un cadre wallon avec des objectifs clairs, des standards, une circulaire, des partenariats, une mobilisation des infrastructures déjà existantes tout en respectant l'autonomie communale.

Pour le groupe socialiste, l'enjeu est maintenant de passer des bonnes intentions à des résultats concrets. Je souhaiterais interroger le Gouvernement sur quatre éléments en particulier. Où en est précisément la circulaire annoncée sur l'accès aux toilettes publiques ? Quel calendrier le Gouvernement se fixe-t-il pour sa finalisation et sa mise en œuvre ? Le Gouvernement dispose-t-il aujourd'hui d'une estimation du nombre de toilettes publiques et accueillantes disponibles en Wallonie et des zones dans lesquelles l'offre est insuffisante ? Comment le Gouvernement compte-t-il accompagner financièrement les communes, notamment dans les coûts récurrents d'entretien et de personnel ?

Notre objectif doit être que, partout en Wallonie, une personne puisse se dire : « Si j'en ai besoin, je sais où aller et je sais que je pourrai y accéder ». C'est cela, pour nous, un espace public réellement accessible, inclusif et adapté à toutes et tous.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Pas mal de choses ont déjà été dites. La résolution que nous présentons est un outil adéquat pour fixer une orientation politique forte en matière de santé publique, de dignité, d'égalité, de mobilité, tout en laissant au Gouvernement, surtout aux communes, la flexibilité nécessaire pour mettre en œuvre cet objectif.

Vous l'avez dit, le quotidien des personnes nécessite d'avoir accès à des toilettes et il faut, pour cela, avoir les toilettes publiques accessibles. Cela va de soi, mais, sur le terrain, ce n'est pas la même réalité. Nous avons, par cette proposition de résolution, une vision régionale de l'accessibilité des toilettes publiques. Il faut améliorer la situation existante.

Un fait important est que nous ne créons pas de nouvelle obligation pour les communes. Nous leur faisons confiance. Nous demandons à ce que le Gouvernement mette dans leur main un outil nécessaire,

notamment via une circulaire. Je crois qu'elle est en cours de finalisation de rédaction. Monsieur le Ministre, vous pourrez peut-être nous en dire plus.

Notre résolution est le fruit d'un groupe de travail efficace où différents partis politiques avaient un objectif commun. Je me permets de remercier Mme Roberty, deuxième signataire, qui a initié ce sujet dans cette Commission.

Le travail, comme on l'a fait, est important. Nous avons pris le temps de synthétiser l'ensemble des avis reçus, de consulter le terrain, parce que c'est très important d'avoir différents avis. Je note d'ailleurs que c'est particulièrement utile d'avoir des élus de terrain pour mener ce travail. J'ai la double casquette, ce qui me permettait de partager l'expérience du quotidien dans les communes. C'est un atout par rapport à la préparation de cette résolution.

Notre proposition consiste en une feuille de route concrète pour le Gouvernement : finaliser et publier une circulaire à destination des pouvoirs locaux, encourager l'ouverture au public des toilettes des bâtiments communaux, provinciaux et les administrations régionales dans le respect de l'ordre public, mais également nouer des partenariats volontaires avec le secteur privé pour garantir un accès gratuit à des sanitaires, intégrer la question des toilettes dès la conception ou la rénovation d'un espace public et coordonner ses actions avec la stratégie de la SOFICO et les aires d'autoroutes.

Le texte insiste sur le principe, qui nous est très cher, de l'autonomie communale et sur la nécessité de tenir compte des réalités, des besoins et des capacités budgétaires de chaque commune. Les recommandations sont formulées comme une invitation, comme une orientation, elles ne fixent pas des quotas et n'imposent pas des charges urbanistiques au secteur privé. Les partenariats avec le privé sont explicitement volontaires, ce qui respecte la liberté d'entreprendre et rejoint les avis de terrain. La résolution prévoit, en outre, la création d'un répertoire de toilettes publiques et accueillantes et demande d'étudier, avec l'AViQ, un *pass* toilettes pour les personnes souffrant de certaines pathologies chroniques afin de faciliter un accès prioritaire et discret.

Notre texte est un tremplin vers une amélioration de la problématique du manque de toilettes accessibles au public dans notre Région. Je rejoins la remarque plaidant pour un répertoire. J'aime bien ce qui est pragmatique et simple, peut-être pouvons-nous compléter ce qui existe. Google Maps pourrait être l'endroit où l'on pourrait avoir la vision des lieux où des toilettes publiques sont accessibles. Il faut que l'information soit accessible et rapide. C'est l'objectif premier.

Une fois la circulaire envoyée aux différentes communes, il faudra se laisser le temps, puis voir comment on évalue, dans un an ou deux, pour savoir si le message est bien passé dans les pouvoirs locaux, s'ils en tiennent compte au quotidien, lorsqu'ils doivent octroyer des permis, lorsqu'ils font un état des lieux et des bâtiments, pour déterminer comment ils peuvent améliorer l'accessibilité des toilettes publiques.

Par rapport au financement, je suis plus prudente parce que je me dis que l'on peut déjà, avec ce qui existe, organiser certaines choses. Je ne suis pas certaine qu'il faille vraiment des finances complémentaires, mais cela dépendrait peut-être d'une commune ou d'une ville.

Sur la proposition de décret du PTB – mais je pense qu'elle a été retirée, Monsieur Mugemangango –, je voulais simplement dire que nous avons un objectif commun, je peux le souligner : l'accessibilité des toilettes publiques pour l'ensemble des citoyens. Par contre, c'est vrai que, dans la proposition, quelque chose me posait problème. J'aime bien l'autonomie communale. Là, vous allez très loin dans le détail. Je ne pouvais absolument pas rejoindre cela. J'en parle puisque c'était à l'ordre du jour, mais j'ai bien compris qu'elle avait été retirée.

Peut-être allez-vous rejoindre notre objectif, qui est quand même plus *soft*, dans la manière en tout cas. Elle est incitative, elle collabore, mais n'impose pas aux communes. Cette autonomie, je la maintiens. Les avis du terrain ont été requis dans cette proposition de résolution, et cette circulaire me paraît très adéquate dans un travail en partenariat avec les communes.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Beaucoup de choses ont déjà été dites sur cette proposition. Mme Roberty a bien retracé tout l'historique du dossier, notamment les propositions du PTB.

Je remercie d'abord tous les auteurs, en ce compris le PTB, qui se sont penchés sur le sujet. C'est une question très concrète et profondément politique, contrairement à ce que l'on pourrait croire. Les toilettes publiques, c'est tout sauf un sujet léger. En effet, cela pose la question de la place que nous voulons permettre à chacune et à chacun d'occuper dans l'espace public.

Pouvoir se déplacer, rester en ville, participer à une fête, prendre les transports en commun, faire ses courses, se promener, tout cela suppose aussi de pouvoir satisfaire un besoin aussi élémentaire que d'aller aux toilettes. L'absence de sanitaires accessibles peut devenir un véritable frein à la mobilité, particulièrement pour les femmes, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les enfants ou encore les personnes souffrant de maladies chroniques.

Vous l'avez déjà dit, chers collègues, mais je pense que c'est important de le rappeler, cette proposition est

tout sauf anecdotique parce qu'elle touche à la dignité, à la santé publique, à la mobilité, mais aussi à l'égalité. C'est pour cela que nous sommes heureux de soutenir cette proposition de résolution, et même toutes les réflexions qui perdureront certainement en la matière, puisque, comme les collègues l'ont rappelé, il s'agit de se reposer, pour beaucoup, sur une circulaire ministérielle.

Mme Roberty l'a déjà dit, on suivra les travaux ministériels, la circulaire de M. le Ministre, son calendrier et tout le contenu qui pourra y être mis pour amener – c'est l'option de cette proposition de résolution – les communes à développer un réseau de toilettes publiques plus efficient.

Une dimension présente dans cette circulaire me tient particulièrement à cœur : répondre au manque de toilettes ne signifie pas nécessairement construire partout de nouvelles infrastructures. On sait à quel point le mobilier urbain ajouté peut être catastrophique pour notre environnement, notre cadre de vie, et à quel point aussi d'autres solutions existent dans les bâtiments communaux, les administrations, les bibliothèques, les équipements sportifs, les lieux culturels, bref, tous les lieux publics, mais aussi – c'est ce qui figure dans la proposition de résolution – des lieux privés via la construction de partenariats.

Nous sommes très contents que cette dimension ait pu être considérée, c'est-à-dire le fait d'aller vers une certaine sobriété et la mutualisation des lieux existants, plutôt que de multiplier des infrastructures qui viennent s'ajouter « plic-ploc », en ordre dispersé, et qui nuisent à notre environnement et notre cadre de vie. Je le répète, mais c'est hyper important, la mutualisation, la meilleure utilisation de l'existant permet de répondre à ce besoin fondamental que sont les toilettes publiques.

Pour le futur et pour la circulaire en question – cette dimension n'est pas encore dans la proposition de résolution, mais on ne sait jamais, je vise M. le Ministre –, c'est que les heures d'ouverture de toutes ces activités, fussent-elles publiques, sont souvent des créneaux plus faibles que parfois dans le privé. Le fait que ce soit ouvert aussi à la participation du privé et que l'on essaie d'inclure tout le monde est intéressant, mais surtout il faut augmenter la plage horaire, les besoins de toilettes publiques ne se limitent pas au temps d'ouverture des infrastructures publiques, voire de certains éléments privés.

La première dimension est l'utilisation de l'existant et le partage de l'existant, élargir au maximum les horaires et mettre beaucoup de volonté politique à dire « plus large sera la plage horaire, mieux c'est ».

La deuxième dimension sur laquelle je voulais insister est l'égalité hommes-femmes. Je m'insère déjà dans la discussion générale et je ne réinterviendrai pas une deuxième fois. J'avais insisté lors de nos précédents

débats sur une vraie réalité, et je suis toujours étonnée que l'on ne lui donne pas plus d'écho. C'est le bon moment pour intervenir, la circulaire ministérielle n'est pas encore là et il vaut mieux agir pour. Je vous remercie pour cette proposition de résolution, le travail commun est hyper intéressant, mais l'égalité hommes-femmes y est peut-être trop peu abordée. J'avais déjà insisté sur une étude de l'université de Gand qui montre que, à superficie identique pour les toilettes des femmes et des hommes, le temps d'attente moyen est de 6 minutes et 19 secondes pour une femme et, par contre, seulement de 11 secondes pour les hommes, à surface et à offre égale. Il ne s'agit pas de viser la même quantité de surface disponible pour les hommes et pour les femmes, mais il s'agit de viser l'équité. Je vous épargnerai le détail de ces chercheurs qui montrent pourquoi et à quoi c'est dû – ce n'est pas l'objet ici –, mais c'est de vous sensibiliser, Monsieur le Ministre, en disant « Il y a une vraie inégalité des genres qui n'est pas encore résolue par la proposition de résolution ». Ce n'est pas grave, on commence, on fait déjà un pas en avant, il faut aller vers cela, mais il faut absolument tenir compte de cette égalité par rapport aux genres.

Petite suggestion : les toilettes mixtes, c'est débattu et analysé dans la modélisation des chercheurs de Gand. Les toilettes mixtes permettent de faire passer l'attente des femmes à 1 minute 27 secondes en lieu et place des 6 minutes et 19 secondes et celle des hommes à 58 secondes à la place de 11 secondes. L'organisation même des toilettes peut avoir de grandes conséquences sur un accès plus égalitaire.

Pour terminer, je voudrais rappeler que cette question dépasse largement le confort, on l'a rappelé. C'est important que cette proposition de résolution soit là aujourd'hui. Il ne s'agit pas de confort, cela vise les personnes qui souffrent de maladies chroniques, les personnes âgées, les femmes enceintes, un parent avec de jeunes enfants ou simplement une personne qui ne sait pas où trouver des toilettes et qui pourrait renoncer à sortir, écourter un déplacement ou éviter certains lieux.

L'absence de toilettes peut exclure de l'espace public, je l'ai dit à l'entame de mon propos, mais c'est une dimension politique importante. On doit viser des lieux plus accueillants, plus inclusifs et plus vivants. Une politique des toilettes publiques, c'est penser égalité, mobilité, santé, dignité, qualité de nos espaces publics, de les mutualiser, réutiliser et concevoir ces espaces en fonction des besoins réels des personnes.

Discussion générale

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Ici, on parle d'une question qui est, pour nous, une question d'intérêt général, c'est la raison pour laquelle l'ensemble des groupes se rejoint sur l'intérêt de ce débat, de ces discussions. C'est aussi la raison pour laquelle nous aurions voulu, évidemment, collaborer à l'écriture de ce texte.

Sans surprise, je suis vraiment étonné d'entendre ce procès en démocratie de Mme Fafchamps. Je voudrais demander à Mme Fafchamps de pointer du doigt, dans une vraie discussion, les positions, les attitudes ou les visions du PTB qui seraient antidémocratiques. Ce serait vraiment intéressant qu'on puisse le faire. Je tiens à rappeler à Mme Fafchamps que ce n'est pas parce que l'on est en désaccord avec une position d'un parti politique qu'on peut le qualifier d'antidémocratique. Ce ne serait justement pas démocratique de le faire. Je suis assez étonné que l'on entende cela alors que, pas plus tard qu'hier – Monsieur le Président, je ne serai pas long par rapport à cela –, on a eu une discussion en Commission des affaires générales, notamment sur les visites domiciliaires. Ces visites domiciliaires sont soutenues par Les Engagés, à partir du Fédéral, et soutenues dans le cadre de la Commission et de la discussion d'hier. Ces visites domiciliaires sont qualifiées d'antidémocratiques par toute une série d'associations, de citoyens, de syndicats. De ce point de vue, je suis étonné de ce procès sur la démocratie.

Je dois dire, Madame Fafchamps, j'imagine que vous le savez, que le PTB est non seulement un parti démocratique, mais est en faveur d'une démocratie au sens large du terme, qui considère l'importance de ce Parlement, qui considère l'importance des parlements, mais qui considère aussi l'importance des corps intermédiaires : les mutuelles, les syndicats et les associations. Mutuelles, syndicats et associations que votre formation politique, que ce soit ici ou au niveau de pouvoir fédéral, attaquez de jour en jour ou de semaine en semaine. C'est pourtant cela aussi qui fait le sel de la démocratie.

Entendre de votre part des leçons de démocratie alors que vous êtes dans une formation politique constituée en majorité de personnalités comme Theo Francken qui ne mâche pas ses mots quand il dit qu'il veut accroître la présence néocoloniale de la Belgique en Afrique subsaharienne, ou avec quelqu'un comme Georges-Louis Bouchez qui prend des positions où il soutient des dirigeants d'extrême droite ou de droite extrême du côté français, vous nous faites des leçons de démocratie, je pense qu'il faut être un peu plus modeste que cela. De ce point de vue, je crois que vous n'avez pas de leçon à donner.

M. le Président. – Monsieur Mugemangango, nous avons compris.

M. Germain Mugemangango (PTB). – J'espère que vous avez compris !

M. le Président. – Je vais vous demander de revenir sur le sujet des toilettes publiques.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Président, je n'avais pas prévu de faire une polémique là-dessus. Ce n'est pas moi qui l'ai décidé. J'ai entendu la première intervention de Mme Fafchamps. J'allais juste me limiter à dire que je trouvais très dommage que l'on n'ait pas pu collaborer sur un texte sur lequel il y a un intérêt commun et l'intérêt général. Mme Fafchamps nous fait un procès en démocratie.

Monsieur le Président, si vous trouvez que mon intervention est trop longue, à ce moment-là, vous devriez faire la remarque à Mme Fafchamps qui a entamé le débat.

(Réaction de M. J.-P. Bastin)

Je vous invite, Monsieur Bastin, à tirer les conclusions de ce que vous dites et à réécouter ce que Mme Fafchamps a dit.

Je réaffirme, ici, pour que ce soit clair pour tout le monde – apparemment, M. le Président estime que tout le monde l'a compris – que le PTB est un parti démocratique.

De ce point de vue, la seule raison pour laquelle vous ne voulez pas collaborer avec nous, Madame Fafchamps, ce n'est pas du tout la démocratie sur laquelle vous vous asseyez tous les jours. Ce n'est pas cela du tout. C'est parce que vous nous considérez comme un adversaire électoral. C'est la raison pour laquelle, évidemment, vous avez un problème avec le PTB. Autre raison, c'est parce que vous voudriez que tout le monde pense dans votre cadre à vous : ce n'est pas le cas, et heureusement. On va continuer à être en désaccord, ce n'est pas un problème. Moi, je ne considère pas que, quand il y a un désaccord, forcément l'autre est antidémocratique.

Je reviens, Monsieur le Président, au fond du texte. Je n'ai fait que répondre à une intervention, je vous le signale.

Aller aux toilettes dans des conditions dignes est un besoin essentiel. Un enfant qui joue au parc ne peut pas toujours attendre de rentrer à la maison. Une personne atteinte d'une maladie de l'intestin ne peut pas nécessairement patienter jusqu'à l'ouverture d'un café. Une personne en fauteuil roulant ne peut pas utiliser les toilettes situées au bout d'un escalier. Quand aucune solution n'existe, il faut chercher, demander une autorisation, parfois payer une consommation ou rentrer

chez soi. Pour une personne sans abri, rentrer chez soi n'est même pas une possibilité.

Ces difficultés peuvent obliger certaines personnes à écourter leur sortie ou à y renoncer. Le Conseil consultatif wallon des personnes en situation de handicap le souligne dans son avis : l'absence de sanitaires accessibles peut limiter les déplacements. Derrière le manque de toilettes, des personnes renoncent à une promenade, à une activité ou à un moment avec leurs proches. Leur autonomie et leur participation à la vie sociale sont touchées.

C'est aussi une question d'égalité entre les femmes et les hommes : un urinoir ne répond pas aux besoins de toute la population ; il ne répond pas aux besoins des femmes, notamment pendant leurs règles ; il ne répond pas non plus aux besoins de nombreux hommes handicapés ou malades qui doivent utiliser un WC. Lorsque des urinoirs sont disponibles gratuitement, mais que les femmes doivent chercher un café et payer une consommation, elles ne bénéficient pas du même accès à l'espace public. Cette question est aussi portée par des associations féministes. En Belgique, l'association Garance a lancé, avec plusieurs associations, un appel pour un réseau de toilettes publiques gratuites, propres et accessibles. Le Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes défend lui aussi des toilettes publiques gratuites et inclusives. Dans son avis sur la proposition de résolution initiale, il souligne que ces équipements permettent un accès plus égalitaire à l'espace public. Il demande également un budget spécifique pour leur hygiène et leur sécurité.

Pour le PTB, les toilettes publiques font partie des services de première nécessité. Pourquoi faudrait-il acheter une consommation pour répondre à un besoin naturel ? Que fait la personne qui n'en a pas les moyens ? Que fait celle qui doit aller plusieurs fois aux toilettes pendant une sortie ? Une question que ne posent pas les textes soumis aujourd'hui est celle de la gratuité. La gratuité évite que l'argent devienne un obstacle supplémentaire. C'est aussi une demande explicite du Conseil consultatif wallon des personnes en situation de handicap.

Nous partageons plusieurs objectifs de la résolution commune présentée par les autres groupes : ouvrir davantage les toilettes des bâtiments publics, développer des partenariats volontaires, mieux informer les habitants et améliorer l'accessibilité sont des mesures utiles. Les propositions sur les produits menstruels, les événements publics et les aires autoroutières méritent également d'être prises en compte.

Toutefois, nous pensons qu'il y a lieu d'aller un peu plus loin. Chaque commune devrait, par exemple, mettre en place un réseau de toilettes publiques gratuites. Le Gouvernement devrait fixer les critères de répartition en prévoyant au minimum une toilette pour 10 000 habitants, une tous les 500 mètres dans les zones

piétonnes et une à proximité des lieux très fréquentés. Ces critères se complètent. Il faut tenir compte du nombre d'habitants, mais aussi des personnes qui fréquentent une gare, un parc ou un centre-ville. Une toilette située à l'autre bout de la commune ne répond pas à un besoin urgent. Chaque commune pourrait préparer un plan, identifier les besoins et établir un calendrier. Elle pourrait ainsi organiser le réseau en fonction de son territoire.

Nous proposons aussi d'utiliser davantage les installations existantes. Les toilettes des bâtiments communaux accessibles au public pourraient être mises à disposition pendant les horaires d'ouverture et, lorsque c'est possible, au-delà. Les commerces volontaires pourraient également contribuer au réseau. Il faudrait alors envisager une aide pour ces partenariats avec une compensation annuelle. À noter que le Conseil consultatif wallon des personnes en situation de handicap rappelle une limite importante : les établissements privés ont des horaires et des jours de fermeture. Les partenariats doivent compléter le réseau public. Ils ne peuvent pas remplacer la responsabilité des pouvoirs locaux. Ces toilettes doivent être réellement utilisables. Une installation sale, en panne, sans papier ou inaccessible en fauteuil, ne répond pas aux besoins. Il est important de prévoir des toilettes séparées pour les femmes et les hommes, une toilette accessible aux personnes à mobilité réduite et des normes de propreté, de sécurité et d'accessibilité. Il est, par exemple, important de prévoir au moins quatre nettoyeurs par jour.

Cela demande du personnel, du temps et du matériel. Les travailleurs chargés de l'entretien doivent avoir les moyens de faire correctement leur travail. C'est pourquoi il faut prévoir un soutien financier régional. Les subsides pourraient, par exemple, couvrir jusqu'à 80 % du coût d'installation et jusqu'à 50 % du coût d'entretien. L'entretien est essentiel. Il faut assurer le service après l'installation des équipements, tous les jours et dans la durée. Pour nous, les obligations demandées aux communes doivent s'accompagner d'un soutien régional réel.

Sur ce point, il faut rappeler l'évolution des résolutions. La proposition initiale (Doc. 68 (2024-2025) N° 1) demandait d'envisager des subsides pour aider les communes à aménager ou à équiper des toilettes publiques. Cette demande explicite n'est plus reprise dans la résolution commune (Doc. 600 (2025-2026) N° 1). Le texte commun évoque d'autres pistes, notamment le sponsoring publicitaire et les charges d'urbanisme. Pour les futures concessions, il demande que la charge financière reste sur les concessionnaires. Pour les mesures de conception, de rénovation et d'entretien visé au point 2, d), il précise qu'elles doivent se faire dans les limites des crédits disponibles et sans charge supplémentaire pour la Région wallonne. Cela ne signifie pas que les aides existantes sont supprimées. En

revanche, la demande explicite d'envisager des subsides aux communes a disparu.

Pour nous, ce soutien régional doit être clairement prévu. Les communes doivent pouvoir compter sur une participation de la Région pour développer et entretenir ce service. Le Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes demande lui aussi un budget spécifique pour l'hygiène et la sécurité. Un service de qualité nécessite des moyens.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je remercie chacune et chacun pour les éléments ainsi que les quatre coauteurs de cette résolution. Je me permets de souligner la féminité de celles qui portent cette résolution pour dire que derrière l'accès aux toilettes publiques, l'enjeu est de remettre de l'égalité dans l'espace public et dans les villes et communes. C'est un enjeu important, on l'avait souligné lors du débat initial sur le sujet, et au vu de la convergence qui apparaissait entre les bancs de la majorité et de l'opposition, il m'avait semblé logique que le travail se fasse, et c'est ce que la Commission a décidé, au-delà des clivages entre la majorité et l'opposition, mais c'est ce qui a aussi suspendu le travail préparé par mon administration et mon cabinet concernant l'élaboration d'une circulaire.

Ce travail suspendu va maintenant reprendre, à l'éclairage de la résolution parlementaire. C'était bien le timing et l'agencement entre l'action du Parlement et du Gouvernement que nous avons convenu. Je me félicite qu'en quelques mois, vous soyez arrivé à ce travail, qui va faire l'objet dans les tout prochains mois d'une transformation en circulaire régionale adressée à l'ensemble des pouvoirs locaux. Bien sûr, même si nous sommes dans la Commission des pouvoirs locaux, la circulaire est plus large que cela. Elle concerne des aspects du territoire et de l'urbanisme, mais également des éléments relatifs aux infrastructures régionales.

Je ne manquerai dès lors pas d'attirer l'attention de ma collègue Jacqueline Galant, en charge des infrastructures immobilières régionales, et mon collègue Yves Coppieters, en charge de l'AViQ, puisque toute une série de recommandations sont formulées à cet égard.

Décret, circulaire ou résolution, je pense que le choix est celui d'une approche pragmatique. Aussi – vous l'avez dit, les unes et les autres – l'implication comme mandataire local permet de bien comprendre qu'il n'y a pas de coup de baguette magique à apporter à cet enjeu, mais bien un panel de solutions très concrètes. La réalité d'un milieu urbain est fortement différente de celle d'un milieu rural. J'entendais aussi les remarques de Mme Cremasco concernant le fait d'éviter

d'encombrer l'espace public, et de trouver des solutions intelligentes, notamment en partenariat avec le privé. Je ne peux qu'abonder dans ce sens.

Pour ce qui concerne la responsabilité de chacune et de chacun, je pense que la Région doit faire sa part, mais que les communes aussi doivent faire leur part dans ce projet. Nul doute que ce débat monte fortement dans l'ensemble des communes de Wallonie, et que les élus locaux, les responsables exécutifs locaux ont à cœur d'offrir des solutions concrètes à leurs concitoyens.

La mise en place d'une circulaire à l'appui de votre résolution doit permettre de partager les bonnes pratiques, les bonnes idées, les bons leviers d'action qu'il s'agit, dans des temps budgétaires difficiles tant pour la Région que pour les communes, d'activer intelligemment.

Je pense à des enjeux de concessions. Récemment, j'inaugurais une station de recharge électrique portée par un opérateur privé en dehors du domaine public régional. Cela a été l'occasion d'offrir une série de services d'accès à des sanitaires, inexistant sur cette portion du territoire et à proximité immédiate de l'autoroute. C'est bien l'illustration que nous pouvons transformer les choses.

Je pense aussi que les autorités locales, les fonctionnaires délégués et moi-même en recours, devons aussi être attentifs sur les projets immobiliers d'une certaine taille pour qu'il y ait soit des conditions, soit des charges d'urbanisme par rapport à ces projets. Ce sont des éléments importants. C'est encore un autre levier.

Je rappelle qu'en ce qui concerne les financements, c'est vrai, nous ne sommes pas en période de vaches grasses en la matière, je le reconnais bien, mais la situation budgétaire de la Wallonie impose d'être attentifs à ne pas faire dériver davantage notre déficit et même à le résorber. En outre, nous avons aussi facilité l'utilisation des deniers publics régionaux à l'attention des communes. Aujourd'hui, il n'y a plus de conditions spécifiques ou de procédures lourdes. Le mécanisme de financement FERI est un mécanisme ouvert qui permet totalement d'inclure ce type de projet. Je pense que le premier réflexe des autorités locales, à la fois par économie de l'espace public et par bon usage des deniers publics est de travailler sur les projets en cours, les sollicitations de projets d'une certaine envergure, qu'ils soient publics, privés ou mixtes, pour renforcer l'équipement.

Par ailleurs, comme c'est le cas à Liège et dans d'autres villes, une action peut être menée avec les acteurs de terrain, le secteur HORECA en particulier. C'est aussi une façon de valoriser une offre de services qualitative en la matière.

J'aurais envie de répondre aux échanges que j'ai entendus et me féliciter pour la conclusion d'une résolution qui permet de donner des lignes claires et qui permettra d'amender le projet de circulaire pour bien intégrer les éléments. Bien sûr, nous avons été attentifs aux échanges que les groupes parlementaires ont eus, nous n'allons pas traîner à traduire cela dans une circulaire qui s'y aligne. Je me permettrai également de relayer cela auprès de mes collègues ministres en charge des compétences connexes impactées par la proposition de circulaire que vous portez, Mesdames et Messieurs les Députés.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Tout d'abord, pour répondre à M. Mugemangango, je n'ai pas donné de leçon de démocratie. D'ailleurs, vous m'entendrez rarement donner des leçons. Je ne suis pas vraiment quelqu'un qui donne des leçons. J'ai juste expliqué pourquoi les Engagés n'avaient pas cosigné le texte avec le PTB. En effet, le PTB est un parti marxiste, historiquement léniniste, et partout où un tel parti est arrivé au pouvoir, c'est suite à une révolution où la démocratie s'est arrêtée. Pour nous, ce n'est pas possible. Tous les extrêmes sont dangereux. Nous n'assimilons pas l'extrême gauche à l'extrême droite, mais nous ne pensons pas non plus que le PTB est un partenaire lambda dans l'arc démocratique.

Tout cela pour dire sur le fond que l'objectif de notre résolution, c'était bien d'avoir une circulaire pragmatique destinée aux communes. Je vous remercie, Monsieur le Ministre, d'avoir précisé que ce travail de circulaire avait été mis en pause le temps des échanges, le temps de la résolution, mais qu'il sera réactivé tout prochainement. Je sais d'ailleurs que c'est un débat qui vit déjà dans de nombreuses communes. Le fait d'avoir plus de toilettes publiques est quelque chose qui fait régulièrement partie des discussions des collèves ou des conseils communaux. J'invite les communes à avoir un partage d'expériences entre elles. On l'a dit plusieurs fois : la réalité dans une commune rurale n'est pas la même que dans une ville. Avoir ces échanges d'expériences entre différentes communes, concernant ce qui se fait déjà, peut être utile, il y a déjà toute une série de bonnes pratiques.

J'ai eu de nombreux retours depuis que ces échanges entre communes touristiques ont commencé. Elles mettent en place des Cathy cabines pendant la saison estivale, et les ouvriers communaux sont sollicités pour vérifier la propreté et l'entretien. Certaines communes ont fait le choix d'investir dans des blocs sanitaires autonettoyants. Il existe déjà toute une série de bonnes pratiques. Je pense que cela ne sert à rien de réinventer la roue, mais échanger entre différentes communes permet de faire évoluer la situation. L'ouverture des bâtiments communaux au public durant les heures d'ouverture les plus larges possibles est aussi une réflexion qui se fait de plus en plus souvent. La

circulaire entendra résumer tout cela et lister tout ce qui est possible et pour inciter les communes à développer davantage cette réflexion.

Je suivrai évidemment chez le ministre Coppieters ce fameux *pass* toilettes et l'implication de l'AViQ pour que, concrètement, on puisse avoir des solutions à apporter aux personnes qui souffrent de maladies chroniques notamment, et chez Mme Galant pour tout ce qui est bâtiments de la fonction publique wallonne. Comme je le disais, c'est une question de dignité de pouvoir assouvir ses besoins primaires dans de bonnes conditions et au moment où l'on en a besoin.

C'est aussi une question de vivre ensemble, puisqu'il y a encore beaucoup trop de personnes qui ne sortent pas de chez elles, qui restent chez elles par peur de ne pas trouver une toilette à temps. Pour moi, ce n'est pas une bonne excuse de rester enfermé chez soi et de ne pas participer à la vie collective.

On doit pouvoir lutter contre cela. Grâce à notre travail aujourd'hui, j'espère que nous pourrions prochainement dire que nous y sommes arrivés.

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

Mme Sabine Roberty (PS). – C'est la preuve que l'on peut aussi s'entendre, majorité et opposition. Le Parti socialiste a toujours dit qu'il était un parti constructif de l'opposition. Le travail que nous avons mené avec les collègues, avec les différents groupes et avec les collaborateurs de groupe – il faut pouvoir les remercier aussi –, est énorme et sérieux. Les contributions que nous avons reçues étaient très intéressantes et l'on a réussi à mettre ce travail en commun. Je rappelle que nous sommes toutes des élues locales et que nous connaissons la réalité de nos territoires et de nos communes, ce qui aussi a aidé. Le Parlement a fait son travail – je l'ai dit à maintes reprises – de manière sérieuse et constructive. Je vous remercie pour cela.

Maintenant, comme le ministre l'a dit, nous attendons la traduction dans des faits concrets, dans cette circulaire, et nous aurons à cœur de suivre ce dossier dans les différentes commissions, qu'il s'agisse de la santé ou de la vôtre, Monsieur le Ministre. On se réjouit déjà de suivre ce travail.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Tout d'abord, juste un préambule, c'est vrai que vous êtes un peu agressif, Monsieur Mugemangango. En effet, j'ai simplement dit, calmement : « Notre résolution est le fruit d'un groupe de travail efficace avec différents partis politiques qui ont un objectif commun ». Je n'ai agressé personne.

(Réaction de M. Mugemangango)

Vous avez encore agressé mon parti et j'ai été très *soft*. Le débat premier ici est le fond du dossier et pas autre chose.

Par rapport au fond du dossier, je voulais attirer votre attention, Monsieur le Ministre. Je suis municipaliste et je trouve que l'on doit être attentifs aux finances communales. Peut-être que, dans la circulaire envoyée aux pouvoirs locaux, il faudrait attirer l'attention, dans un premier temps que l'on regarde un état des lieux, ce qui existe déjà. Il ne faudrait pas dépenser, mais s'organiser avec ce qui existe et le mettre à disposition. Il est clair que, dans chaque commune, il y a peut-être la possibilité de faire un état des lieux, de voir ce qui existe et d'organiser les choses sans pour autant dépenser des sommes colossales.

Ensuite, on l'a dit tantôt, il faudra évaluer, on va laisser le temps à chacun de travailler sur la base d'une cartographie. J'en appelle aussi, dans cette circulaire, à informer via Google Maps des toilettes publiques qui seront accessibles afin que l'information soit facile, précise, claire et rapide.

Vous l'avez souligné, Monsieur le Ministre, il y a certes les communes, mais il y a aussi, au sein du Gouvernement, les bâtiments de la Région wallonne et l'AViQ ; il faudrait une collaboration. Je vous remercie d'avoir suspendu cette circulaire, mais il faut reprendre le travail parce que c'est indispensable.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Merci à toutes et à M. le Ministre pour ces mots rassurants et, comme l'a dit Mme Cassart-Mailleux, d'avoir interrompu le travail, puis de se dire « On va écouter les discussions parlementaires et ajuster le travail ministériel à nos débats ». C'est très positif et constructif. On les suivra de près pour voir si c'est effectivement le cas.

Je voulais vous remercier par rapport à cette préoccupation, au fait d'installer des toilettes publiques de qualité dans le bâti existant, dans le bâti en général, et de ne pas venir ajouter des structures type des Cathy cabines, de tels éléments qui viennent polluer notre cadre environnemental.

Beaucoup de nos citoyennes et citoyens n'ont pas du tout envie de vivre là-dedans. C'est d'autant plus important que les toilettes publiques, comme on l'a rappelé, sont un service public, ou du moins un service soutenu par le public. Il est dès lors important pour les citoyennes et les citoyens de pouvoir se dire qu'ils sont dans un État qui offre ce service, fût-ce en partenariat avec le privé. Effectivement, on est tout à fait ouverts à l'idée d'intégrer également des toilettes publiques dans des bâtiments privés.

Vous avez souligné l'ouverture – vous êtes l'un des seuls – lorsque c'est possible. On a eu beaucoup de discussions sur le sujet, car les heures d'ouverture sont

un sujet compliqué, surtout dans les bâtiments publics, mais aussi dans les bâtiments privés. En effet, un élargissement des heures d'ouverture implique qu'il faudra quelqu'un pour s'en occuper, même s'il ne faut y consacrer que quelques heures. Cela pose de vraies questions et il faut y réfléchir, notamment dans le cadre de la rénovation des bâtiments. Dans toute l'Europe, il existe des exemples de bâtiments publics dont les toilettes sont dans une partie isolée, ce qui permet de les maintenir ouvertes au public durant une période beaucoup plus large. Ce serait jouable lors de la rénovation d'un bâtiment. À cet égard, vous avez dit que vous vous renseigneriez sur ce qu'il serait possible d'imposer ou de stimuler, notamment par rapport aux permis ou aux charges d'urbanisme. C'est hyper important.

Vous avez aussi rappelé la problématique d'égalité de genre que posent les toilettes et que j'ai encore essayé de rappeler aujourd'hui. J'espère que mon intervention servira au moins à ce que quelqu'un dans votre cabinet se demande où est cette étude de l'Université de Gand et ce que l'on peut éventuellement en faire dans la circulaire ministérielle. Comptez d'ailleurs sur moi pour la relire et voir si des éléments se concrétisent. Votre sourire me fait déjà penser qu'un de vos collaborateurs ira au moins lire cette étude pour voir comment on peut essayer de résorber cette inégalité des genres face à l'accessibilité des toilettes publiques.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Madame Cassart-Mailleux, mon intervention précédente était une réaction à celle de Mme Fafchamps ; celle que je m'apprete à faire le sera également. Je comprends qu'il soit parfois difficile d'assumer les propos de M. Bouchez. C'est un élément à propos de ce que dit Mme Fafchamps, qui parle de ne pas donner des leçons de démocratie en donnant des leçons de démocratie.

Je vais quand même lui rappeler que Les Engagés, qui changent de nom à chaque élection, s'appelaient précédemment le Centre démocrate humaniste. Avant cela, c'était le Parti social-chrétien. Ainsi, j'ai envie de vous poser une question. Madame Fafchamps, savez-vous ce qu'est l'UDI, l'Union démocrate indépendante ? C'est un parti conservateur et catholique, conçu en 1988, qui s'est battu pour la prolongation du mandat d'Augusto Pinochet. Me viendrait-il à l'idée de vous reprocher, à vous, ce qui s'est passé en 1988 au Chili ? Bien sûr que non ! Or, c'est exactement ce que vous faites en me reprochant des faits historiques qui se sont déroulés quand je n'étais même pas né.

La question est d'oser juger ce que le PTB fait ici et maintenant, d'oser aborder des éléments sur lesquels on peut avoir un débat, qui ont trait aux responsabilités politiques que prend le PTB, et pas des éléments historiques qui, en réalité, n'ont que très peu de liens

avec ce que vous et moi faisons aujourd'hui. Là, on aurait un vrai débat. Tant que vous ne faites pas cela, ce que vous faites réellement est évident : vous êtes gênée par le fait qu'il y a des adversaires politiques autour de vous et vous voulez écarter le PTB – voire, dans le futur, d'autres partis ou d'autres syndicats – du débat public. Or, cela revient à limiter la démocratie et pas à l'élargir.

Sur le fond, Monsieur le Président – puisque vous aimez que je parle du fond –, je remercie l'ensemble des intervenants, y compris le ministre. Toutefois, une inquiétude que j'ai énoncée dans mon intervention demeure, à savoir le caractère finançable des effets de cette résolution.

Comment va-t-on mettre en place concrètement les éléments que défend cette résolution si l'on n'assure pas, dans la situation actuelle – on connaît la situation difficile des communes et la situation de la Région –, le financement de ces éléments ? C'est ma seule inquiétude, mais elle ne me privera pas de la possibilité de soutenir ce texte.

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

À la demande de leurs auteurs, la proposition de décret (Doc. 525) et la proposition de résolution (Doc. 68) sont renvoyées à l'arrière.

**Proposition de résolution
relative à l'amélioration des toilettes publiques
en Wallonie,
déposée par Mmes Fafchamps, Roberty,
Cassart-Mailleux et Cremasco
(Doc. 600 (2025-2026) N° 1)**

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution relative à l'amélioration des toilettes publiques en Wallonie, déposée par Mmes Fafchamps, Roberty, Cassart-Mailleux et Cremasco (Doc. 600 (2025-2026) N° 1).

À l'unanimité des membres, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux recommande l'adoption de la proposition de résolution par l'assemblée plénière.

Confiance au président et au rapporteur

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

Nous poursuivons notre travail. Le médiateur doit nous rejoindre, mais il est toujours dans sa première commission de la journée ; nous sommes la troisième. Je ne le vois toujours pas chez nos voisins d'en face.

**Proposition de décret
visant à instaurer un plan communal Canicule
dans chaque commune wallonne,
déposée par M. Crampont, Mme Hanus,
MM. Lefèbvre, Devin, Mmes De Rodder
et Morreale
(Doc. 626 (2025-2026) N° 1)**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret visant à instaurer un plan communal Canicule dans chaque commune wallonne, déposée par M. Crampont, Mme Hanus, MM. Lefèbvre, Devin, Mmes De Rodder et Morreale (Doc. 626 (2025-2026) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

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

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

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

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

M. Vincent Crampont (PS). – Chers collègues, Monsieur le Ministre, la proposition de décret que nous vous présentons aujourd'hui part d'une réalité que nous avons tous vécue cet été : malheureusement, les épisodes de fortes chaleurs ne sont plus quelque chose d'exceptionnel. Cet été 2026 l'a montré de manière assez spectaculaire.

Nous avons connu trois vagues de chaleur officielles, la première du 17 au 28 juin, qui a duré 12 jours. À Uccle, nous avons mesuré 30 degrés et ils ont même été dépassés pendant plus de sept jours. Les températures sont restées particulièrement élevées pendant la nuit. L'IRM a notamment relevé une température minimale de 24,1 degrés : un record pour une vague de chaleur. En Wallonie, le thermomètre est monté jusqu'à 42,4 degrés à Houyet, en province de Namur.

Après cette première vague de chaleur, nous en avons encore connu deux autres entre la fin du mois de juillet et le début du mois d'août, et une troisième dans le courant du mois d'août. Évidemment, chers collègues, derrière les températures, ce qui doit surtout nous préoccuper, ce sont les conséquences sur la santé de nos concitoyens.

À ce niveau, les chiffres sont lourds, on évoque aujourd'hui plus de 3 000 décès prématurés. À la différence des autres régions, elle est particulièrement frappante, la surmortalité est estimée à environ 63 % à Bruxelles et 31 % en Flandre. La Wallonie a été proportionnellement la région la plus durement touchée à l'échelle du pays. Ce sont plus de 3 000 décès supplémentaires qui ont été observés sur cette période.

Selon Sciensano, il s'agit de la période et de l'épisode de chaleur ayant entraîné la plus forte mortalité depuis le début de ces analyses en 2000.

Il faut évidemment être précis sur les termes. Nous parlons ici de surmortalité : toutes causes confondues, observées durant et dans les jours qui ont suivi la vague de chaleur. Cela ne signifie pas que l'on peut attribuer individuellement chacun des décès à la chaleur, mais la concomitance était suffisamment forte pour que les autorités sanitaires, elles-mêmes, considèrent cet épisode comme exceptionnel.

Selon Statbel, les 27 et 28 juin, environ 650 et 640 décès ont été enregistrés en Belgique en une seule journée. Le 27 juin serait ainsi la deuxième journée la plus meurtrière enregistrée en Belgique depuis le début du XXI^e siècle.

Chers collègues, ces chiffres suffisent à montrer que nous ne parlons pas simplement ici de confort en période estivale. En effet, une canicule, c'est un enjeu de santé publique. C'est également un enjeu social parce que nous ne sommes pas tous égaux face à la chaleur. Une personne âgée qui vit seule, une personne malade ou handicapée, quelqu'un qui vit dans la rue, une famille dans un appartement sous toiture qui s'y réchauffe, quelqu'un qui n'a pas la possibilité de quitter son logement pendant les heures les plus chaudes, toutes ces personnes sont davantage exposées.

C'est précisément là que les communes et les CPAS ont un rôle à jouer. Ils connaissent leur territoire, ils connaissent leur quartier, ils connaissent leurs infrastructures, les bâtiments qui peuvent être ouverts, les associations qui peuvent être mobilisées. Les CPAS ont évidemment une connaissance particulière des personnes fragilisées ou isolées.

Dès lors, chers collègues, l'idée de notre proposition est assez simple : faire en sorte que chaque commune wallonne soit préparée avant l'arrivée d'une prochaine canicule. Nous proposons que chaque commune adopte un plan communal Canicule.

Je précise tout de suite un élément parce que je sais que la question se posera : notre objectif n'est pas de demander aux communes de rédiger un document administratif de 50 pages supplémentaires. Ce n'est pas du tout le sens du texte.

Nous voulons un outil pratique, proportionné à la taille de la commune, à ses moyens et aux réalités de son territoire. Une petite commune rurale ne doit pas avoir exactement le même plan qu'une grande ville. Les risques ne sont pas les mêmes, les infrastructures ne sont pas les mêmes et les moyens disponibles ne sont pas non plus les mêmes. Il doit quand même y avoir un socle commun, un socle minimum qui coordonne les actions lorsqu'une canicule est annoncée. Comment identifier les personnes les plus vulnérables ? Comment peut-on aller à leur rencontre ?

Qui peut-on mobiliser pour entrer en contact avec ces personnes ? Il peut s'agir des agents, des CPAS, des surfaces, des mutuelles, des opérateurs de première ligne, mais aussi des bénévoles.

Quels sont les bâtiments ou les lieux accessibles dans lesquels les habitants peuvent trouver un peu de fraîcheur, où ils peuvent trouver l'accès à l'eau potable ? Comment informe-t-on la population, y compris ceux qui ne consultent ni le site internet de leur commune ni les réseaux sociaux ? Ce sont des choses très concrètes et c'est précisément ce que nous demandons aux communes de prévoir.

Nous prévoyons également que les CPAS soient associés à l'élaboration du plan. Cela nous paraît évident au regard des publics concernés. Le plan serait adopté par le collège communal après concertation avec le CPAS, et le conseil communal serait informé de son adoption et de ses mises à jour.

Nous avons également voulu éviter de multiplier les dispositifs. Le plan Canicule doit s'articuler avec la planification d'urgence déjà existante au niveau communal. L'objectif n'est pas de tout réinventer, mais de s'assurer que, lorsqu'un épisode de chaleur arrive, chacun sache ce qu'il doit faire et que les dispositifs utiles aient été identifiés avant la crise.

Il y a aussi la question des moyens : nous savons tous que les finances communales sont sous pression. Ce serait assez facile pour la Région d'imposer une obligation supplémentaire qui consisterait à laisser ensuite les communes se débrouiller. Ce n'est pas notre approche non plus. C'est pourquoi le texte prévoit que le Gouvernement soutienne financièrement les communes pour élaborer, mettre en œuvre ou actualiser leur plan, avec une attention particulière aux communes qui cumulent l'exposition aux fortes chaleurs, la vulnérabilité sociale ou sanitaire ainsi que les difficultés financières.

Nous prévoyons une évaluation tous les trois ans : le Gouvernement devra faire rapport au Parlement sur la

mise en œuvre du dispositif et sur les difficultés rencontrées par les communes.

Chers collègues, on peut toujours discuter des détails du dispositif, l'améliorer et entendre les communes ainsi que les CPAS sur les modalités concrètes. C'est une pièce à casser que nous pourrions enrichir ensemble, majorité comme opposition, vu l'importance de l'enjeu. Toutefois, après l'été que nous venons de connaître, il me semble difficile d'entendre que nous pourrions simplement continuer comme avant. Cet été, plus de 3 000 décès supplémentaires ont été observés en Belgique au cours de cette période de chaleur exceptionnelle. Nous avons encore connu, par la suite, deux autres vagues de chaleur. Ajoutons également que le 8 juillet 2026, au lendemain de la vague de chaleur de fin juin, la conférence interministérielle Santé publique a elle-même identifié comme priorité le renforcement de la protection des personnes vulnérables, l'accès à des espaces frais et à l'eau potable ainsi qu'une meilleure coordination avec les autorités locales.

Les orientations prises aux niveaux interfédéral et wallon convergent aujourd'hui largement avec les besoins auxquels notre proposition entend répondre :

- identifier les personnes vulnérables ;
- ouvrir les lieux de fraîcheur ;
- garantir l'accès à l'eau ;
- mieux communiquer et coordonner les acteurs locaux.

La question est désormais de s'assurer que ces mesures ne dépendent pas du code postal. Notre proposition donne à chaque commune un cadre minimal, souple et proportionné en associant le CPAS et en permettant un soutien régional.

Chers collègues, notre responsabilité est au minimum de nous assurer que, la prochaine fois, chaque commune dispose d'un cadre clair et soit en mesure d'agir rapidement, en particulier pour les personnes qui ont le plus besoin d'être protégées. C'est un texte assez simple, très concret, largement inspiré du plan Grand Froid et qui laisse une large marge de manœuvre aux communes.

Derrière ce texte, il y a un principe auquel nous tenons : face aux effets de plus en plus visibles du changement climatique, la protection des personnes ne peut pas dépendre de la commune dans laquelle elles habitent. En effet, que l'on habite à Tubize, à Arlon ou à Thuin, nous devons tous être protégés de la même façon. C'est vraiment le sens de notre proposition.

Discussion générale

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur Crampont, pour la proposition de décret qui nous est soumise ici.

En effet, les événements de cet été, à savoir pas moins de trois vagues répertoriées comme caniculaires et une surmortalité plus qu'interpellante, exigent des réactions, puisque cet enjeu risque de devenir de plus en plus prégnant selon les estimations des scientifiques.

La première compétence d'un bourgmestre est la sécurité. C'est d'ailleurs la seule compétence qui ne peut pas être cédée à un autre échevin et la seule pour laquelle il n'y a pas de responsabilité collégiale. En effet, il s'agit d'une responsabilité intuition personnelle. C'est la seule responsabilité pour laquelle le bourgmestre peut prendre des initiatives sans être couvert ni par son collègue ni par son conseil, pour autant qu'il en informe son collègue et son conseil lors de la toute prochaine réunion, s'il est amené à prendre de telles décisions.

La sécurité des concitoyens fait que, désormais, le risque climatique et caniculaire, tel que nous l'avons connu cette année, rentre dans les préoccupations. D'ailleurs, nombre de communes ont déjà des plans dits Canicule dans leur commune.

Le plan Canicule concilie à la fois du court terme avec des mesures « de bon sens » par rapport à l'exercice d'activité physique à essayer de restreindre au maximum, mais aussi par rapport à un accès à l'eau et à l'identification d'un maximum d'îlots de fraîcheur dans différents endroits, sachant que chaque commune est différente. En effet, certaines communes sont plus vertes, avec un environnement minéral moins marqué, ce qui entraîne que la sensibilité par rapport à la chaleur peut être différemment marquée. Vous l'avez également signalé : on peut avoir un record à 44 degrés dans certains endroits tandis que, dans d'autres, cela peut être moins marquant. Ainsi, je me souviens, fin juin, rentrer d'un débat à la Fédération Wallonie-Bruxelles. J'arrive à la gare de Verviers à 23 heures 30. Il faisait encore 29 degrés et j'arrive sur les hauteurs de Malmedy où il ne fait plus que 22 degrés. C'est le même jour, c'est la même vague de chaleur. Il y a simplement une demi-heure de décalage. De fait, on n'est pas tous égaux par rapport à la canicule et comment elle s'applique.

Le fait que la commune soit l'endroit où il y a le plus de connaissances et de pragmatisme sur ces différents éléments me semble être le bon critère. Cependant, je ne voudrais pas que cela devienne une obligation administrative avec un rapport qui doit être envoyé vers une autorité de tutelle, mais que cela doive être les différents acteurs qui puissent en tenir compte.

Il y a également du travail à moyen et long terme. Je pense que, dans les schémas de développement communaux actuellement en cours de rédaction dans la plupart des communes, très souvent, le risque existant par rapport aux inondations est bien référencé, bien identifié, puisque ces dernières années, nous avons été souvent soumis à ce risque. Le risque de canicule, lui, est quelque chose d'un peu neuf dans nos réflexes et dans nos cerveaux. Très souvent, le bâti a été construit pour s'assurer que la performance énergétique soit bonne pour la chaleur, mais plutôt dans l'optique de la conserver. Paradoxalement, cela peut devenir ici un contre-effet. En effet, il faut que la maison puisse être isolée à la fois pour garder la chaleur en hiver, mais aussi garder la fraîcheur en été. Avec cette exigence, on est sur un enjeu qui dépasse largement le plan Canicule.

Cela exige aussi tout un aménagement citadin avec le fait de s'assurer d'avoir suffisamment d'espaces arborés ou verdurisés à proximité des différents quartiers de vie. La mobilité est également impactée par rapport à ces éléments.

Tout cela pour dire que la sensibilisation à cette thématique existe naturellement au sein des collèges et des bourgmestres, des conseils communaux et des conseils de l'action sociale aussi, puisque malheureusement, il va s'avérer que la précarité sociale est aussi un facteur aggravant par rapport à la précarité climatique. Sur tous ces éléments, je souhaite qu'on puisse continuer à travailler sur du moyen et du long terme et que cette proposition puisse également arriver à l'Union des villes et communes de Wallonie, mais également à la Fédération des CPAS, de manière à ce que ce ne soit pas perçu comme une obligation venant du dessus, mais au contraire une concertation avec les différents acteurs qui, j'en suis sûr, sont naturellement sensibilisés à cette situation.

De manière à déterminer la nécessité d'un décret proprement dit ou en tout cas le cadre législatif dans lequel cela doit s'insérer, je propose que l'on puisse continuer la réflexion par rapport à cette proposition et que cela puisse nourrir des discussions dans d'autres endroits, plutôt que de passer à la hussarde, rapidement, et arriver in fine à l'effet contraire à celui qui est proposé ici.

Voilà la proposition que je peux faire à ce débat légitime suite à ce qui s'est passé cet été.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – C'est vrai que le débat est légitime. La chaleur, cet été, s'est invitée dans toutes nos conversations, que l'on soit mandataire public, bourgmestre ou député. Nous en avons parlé fréquemment.

J'ai bien entendu l'exposé. Je prends ma casquette de bourgmestre et je me dis que l'on peut faire

confiance aux communes et aux pouvoirs locaux par rapport à des mesures prises pour un plan Canicule. Comme vous l'avez dit, Monsieur Crampont, les communes et les CPAS ont un rôle important à jouer, vous l'avez souligné et je vous rejoins. D'ailleurs, cet été, les communes ont été responsables, la plupart ont été réactives. Elles ont proposé des choses concrètes à leurs citoyens et elles ont aussi communiqué. Ce sont les quatre éléments.

Je prends encore ma casquette de bourgmestre pour dire que nous avons beaucoup de plans, de rapports, d'évaluations. Dès lors, je suis d'avis d'avoir de la simplification administrative et je ne souscris pas à rajouter une couche complémentaire. Je pense aussi à nos directeurs généraux qui ont une charge administrative importante et à ce qui existe déjà. Le PGUI constitue précisément le cadre communal destiné à anticiper, préparer et gérer toutes les situations de crise, en coordination avec l'ensemble des intervenants compétents. Lorsque l'analyse de risque le justifie, le PGUI peut être complété par un plan particulier d'urgence et d'intervention comportant des procédures adaptées à un risque déterminé. Le bourgmestre, les services communaux, le coordinateur de planification d'urgence, la zone de secours, de police, les services médicaux, psychosociaux, ainsi que les services de communication disposent déjà d'un cadre de coopération qui répond à ces besoins en cas de crise.

Sur le terrain, on peut interroger nos collègues bourgmestres, ils sont friands d'une simplification administrative. Les communes n'ont pas besoin d'une couche complémentaire ou même d'un doublon. Une réponse proportionnée consiste à intégrer les fortes chaleurs dans l'analyse locale de risque et, lorsque c'est pertinent, à prévoir un volet ou des procédures spécifiques dans le PGUI ou dans un plan particulier, ce que les communes peuvent faire suivant le principe général d'autonomie communale.

La proposition est redondante ; ce n'est pas le mot que je voulais employer, mais je n'en ai pas vraiment trouvé d'autres. Les auteurs du texte reconnaissent eux-mêmes que le futur plan communal Canicule doit être élaboré en articulation avec le PGUI et, le cas échéant, avec le plan particulier d'urgence d'intervention, avec le risque d'un doublon administratif, davantage de formalités, de concertation, de reportages, sans une garantie que ce qui se passe sur le terrain soit mieux fait. Pour le moment, en tout état de cause, je ne souscris pas vraiment à cette proposition de décret, mais je laisserai l'auteur de projet revenir sur les infos. En tant que mandataire public, plus spécifiquement bourgmestre, voilà ce que je voulais partager avec vous.

Il est vrai que la proposition impose à chaque commune d'adopter un plan Canicule, adapter les caractéristiques locales. Vous l'avez dit, Monsieur Crampont, il y a des communes rurales et des grandes villes, on n'aura pas les mêmes plans. Ce plan devrait

prévoir la coordination de services, l'aide aux publics vulnérables, l'identification des lieux frais, des points d'eau, l'information de la population ainsi que son évaluation. Il sera adopté par le collège communal après concertation avec le CPAS et le conseil serait informé de sa mise à jour. J'ai bien compris l'objectif, qui est tout à fait louable, mais je pense que, sur le terrain, on a déjà des outils qui peuvent répondre à ce problème.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Quant à nous, nous allons soutenir cette proposition. Face aux canicules, il faut continuer à lutter contre le changement climatique, mais il faut aussi protéger les habitants quand il fait trop chaud. Nous ne sommes pas tous égaux face à la chaleur. Pour une personne âgée qui vit seule ou une famille dans un appartement qui surchauffe, la situation peut vite devenir difficile.

Chaque commune doit être prête à agir avec son CPAS. Il faut prévoir des endroits où se mettre au frais, permettre aux habitants de trouver de l'eau potable, aider les personnes les plus fragiles et contacter les personnes isolées. Publier une information sur internet ne suffit pas. Pour faire tout cela, les communes et les CPAS ont besoin de personnel et de moyens. C'est notre principale remarque sur ce texte : le plan sera obligatoire, mais les aides de la Région ne sont pas garanties. La Région doit donner aux communes les moyens d'agir, car les habitants doivent être protégés même si leur commune a peu de moyens. Nous voterons pour cette proposition en insistant sur les moyens nécessaires pour la mettre en pratique.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je voudrais ajouter quelque chose, car je connais bien le terrain et j'ai une certaine expérience. Monsieur Mugemangango. Pensez-vous deux minutes que, à l'heure actuelle, les communes ne se préoccupent pas de contacter les personnes isolées ? En juillet et en août, lorsque nous avons eu les plans Canicule, les missions des CPAS et des assistantes sociales consistaient précisément à avoir un contact privilégié, personnel. Ma commune compte moins de 3 000 habitants, mais j'ai peu de personnel, et on l'a fait. On a vraiment accordé une attention particulière aux personnes âgées et aux personnes seules. Je voulais aussi souligner le travail qui est déjà réalisé par les communes.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – C'est une discussion très gentille.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Vous êtes faits pour vous entendre, je trouve.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Madame Cremasco, vous êtes allée trop loin.

(Rires)

Vous l'avez souligné : les communes ne sont pas les mêmes. Elles diffèrent en taille, en difficulté et en complexité pour contacter les gens. À Charleroi, où j'habite, on a essayé de contacter beaucoup de personnes, mais on l'a aussi fait par courrier ou par internet. Or, on constate que cela ne suffit pas toujours.

Je pense qu'il faut prêter une attention particulière aux personnes isolées, qui sont peut-être plus nombreuses dans les grandes villes. Je ne suis évidemment pas en train de remettre en question le travail difficile réalisé dans les communes à cet égard. Je parle de « travail difficile » parce que je pense que les résultats diffèrent de commune en commune, mais je pense que c'est une attention particulière que nous partageons.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je vais directement rebondir sur l'intervention de Mme Cassart-Mailleux ; personne ne nie que vous êtes certainement une excellente bourgmestre, mais force est de constater que l'on a connu un taux de surmortalité significatif : 3 000 personnes sont décédées. Il me semble clair qu'il faut faire quelque chose. L'idée, c'est l'intérêt collectif. Vous ne pouvez pas nier que la proposition du PS répond à quelque chose de catastrophique, nommément la surmortalité qui a touché la Wallonie. On ne peut pas rester sans réponse et dire que tout s'est bien passé. Ce n'est pas le cas et il faut changer les choses en Wallonie, peu importe la commune, que ce soit la vôtre ou une autre.

Il ne suffit pas de dire « Regardez comme on se bat au niveau local » pour en conclure que tout va bien et qu'il n'y a rien à faire. C'est certainement vrai pour certaines communes. Le texte du PS ne dit d'ailleurs pas que les choses ne se sont bien passées, nulle part. Il dit qu'il faut faire quelque chose structurellement et en articulation – M. Bastin l'a rappelé – avec les plans généraux d'urgence et d'intervention, afin de créer une capacité d'action sur le terrain. C'est là que, dans ma sensibilité d'écologiste, je trouve que la proposition est particulièrement pertinente par rapport à l'action au moment où les canicules se produisent.

J'aimerais qu'il y ait aussi un pendant – qu'ils ont d'ailleurs développé dans un autre texte – concernant la structure, les îlots de fraîcheur, la capacité d'accès à l'eau potable, la vulnérabilité des personnes âgées et le fait de les identifier. C'est une problématique aiguë par rapport à la Wallonie. Peut-être pas dans certaines communes, mais il faut faire quelque chose pour mettre en place partout, équitablement des systèmes qui permettent d'aller toucher ces personnes complètement isolées et toutes seules à faire face aux enjeux de la

canicule, à mourir de chaud et déshydratées. Ce n'est pas que cela ne s'est pas passé, cela ne sert à rien de mettre la poussière sous le tapis, cela s'est passé, il faut agir. Là, c'est une proposition d'action.

Pour nous, cela doit se faire en deux temps. Ma sensibilité d'écologiste me fait revenir aux propositions que l'on a faites, notamment dans le cadre du plan Fraîcheur, sur l'accès à des lieux frais, sur le réseau de veille pour ces personnes isolées, l'accès à l'eau, mais aussi les écoles, le travail, la végétalisation, la désimperméabilisation, l'adaptation du bâti et des infrastructures. Si l'on ne nourrit pas et si l'on n'adapte pas le socle et nos infrastructures, les plans d'urgence comme ils sont proposés ici seront toujours bancals par rapport au fait que l'infrastructure n'existe pas. Je l'ai dit, le PS dans un autre texte propose aussi d'améliorer les points de fraîcheur, l'accès à l'eau, et cetera.

Ici, c'est la partie d'une action qui concerne l'articulation avec les plans généraux d'urgence et d'intervention, les PGUI.

M. Bastin rappelle et dit « cela peut se faire », tout le monde est d'accord avec vous : cela doit se faire. C'est pour cela que le texte est là et que nous le soutenons. C'est une dimension sur laquelle il faut donner une impulsion gouvernementale beaucoup plus importante que celle qu'il y a eu jusqu'à présent. Cela doit être rempli. Comment fait-on pour que chaque commune puisse développer ce volet canicule dans les plans d'intervention ? Il faut articuler dans la planification d'urgence, un volet canicule et le rendre obligatoire, en tout cas être plus proactif sur le sujet. Je ne vois pas qui peut le contester à l'aune des 3 000 morts qu'il y a eu aujourd'hui, et fort heureusement pas dans toutes les communes. L'idée n'est pas d'incriminer les communes, l'idée est juste de dire : il y a un manquement et un contenu est proposé.

Nous sommes tout à fait disposés à y travailler en sachant que ce volet d'intervention d'urgence, il faut le renforcer par un volet de fond. C'est l'infrastructure tout entière, aussi bien pour aller toucher les personnes isolées, vulnérables que pour renforcer l'accès à l'eau potable que pour avoir des îlots de fraîcheur, évidemment. Je ne vais pas vous faire le détail des différentes propositions que l'on fait dans le plan Fraîcheur, parce que je suis sûre que vous les connaissez toutes et tous.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je me suis mal exprimée, mais je ne le pense pas. Je ne suis pas du tout contre le fait de mettre en place des choses qui vont aider les publics vulnérables, identifier les points d'eau et donner l'information correctement à la population. Vous m'avez parlé de votre plan Fraîcheur.

Ici, on demande aux communes là où des choses existent déjà. Nous avons la possibilité par le PGUI d'être complété par un plan particulier d'urgence et d'intervention comportant des procédures adaptées aux risques déterminés. Pourquoi aller remettre une couche aux communes ? On doit s'occuper du problème de la canicule, je n'ai jamais dit le contraire, mais je trouve que des outils existent maintenant et ils sont déjà utilisés par les pouvoirs locaux afin de trouver des solutions pour aider les personnes vulnérables et recenser les lieux frais, les lieux de fraîcheur, mettre en place des choses.

Je suis assez pragmatique, je me dis qu'en simplification administrative, je pourrais faire le test – je ne l'ai pas encore fait, là, maintenant – d'interroger 100 communes de toutes tailles différentes en leur demandant : Que pensez-vous de cela ? Je suis presque certaine – parce que l'on a une surcharge administrative – que l'on dirait « essayons d'exploiter un outil existant afin de trouver une solution au problème posé. Ne remettons pas une couche ».

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Qu'il y ait des choses qui soient mises en place dans les communes et qu'elles soient plus ambitieuses, c'est notre message politique. Il faut un plan fraîcheur et on aimerait qu'il soit implémenté au niveau communal. C'est le socle. Je me fais la défenseuse de la proposition du PS, mais il reviendra aussi aux auteurs du Parti socialiste de dire si c'est cela ou pas. Je trouvais intéressant le fait qu'ils mettent en évidence le fait d'avoir un volet, par rapport à l'intervention d'urgence, le moment où se déclenche la canicule et où il faut faire quelque chose, dans les communes, de plan d'urgence et d'intervention canicule. J'y suis particulièrement sensible parce que j'ai regardé cela sous toutes les coutures à cause des catastrophiques inondations. Dans le plan Canicule, c'est un peu la même chose : comment fait-on au moment de l'urgence pour sauver ces personnes ? Ils proposent que ce volet soit intégré dans nos plans d'urgence et d'intervention afin de faire face à une catastrophe. Les canicules sont, aujourd'hui, des catastrophes. C'est tellement vrai qu'il y a 3 000 morts.

M. Bastin a rappelé que c'était jouable, que l'on pouvait insérer un volet canicule, et que certaines communes l'ont sûrement déjà intégré dans leurs plans d'intervention d'urgence. Certainement pas toutes, sinon je me demande comment on a fait pour s'en sortir aussi mal. Je suis désolée, mais il faut tirer le bilan. Il faut se dire qu'il faut faire quelque chose. Il faut d'urgence se dire que toutes les communes doivent l'intégrer en étant soutenues fermement par le Gouvernement et la majorité. C'est cela la demande et nous la rallions complètement.

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 la proposition venant du groupe socialiste et les échanges que vous avez eus aujourd’hui. Le dérèglement climatique est à l’œuvre. Ce n’est pas nouveau, mais les épisodes se rapprochent les uns des autres et nous adapter à cette réalité est un élément indispensable. Ce Gouvernement est en place depuis deux ans – il y a deux ans que je suis ministre des Pouvoirs locaux – et nous avons entrepris toute une série de choses.

Je rappelle qu’en novembre de l’année passée, nous avons adopté le programme pluriannuel de travail, incluant l’élaboration d’une stratégie et d’un plan wallon d’adaptation au changement climatique. À la fin de ce mois d’août, nous avons adopté une stratégie wallonne d’adaptation et nous avons convenu qu’avant la fin de l’année, le plan d’action devrait être adopté. Cette stratégie s’appuie sur des mesures à court terme, l’amélioration de la gestion des crises et la préparation, notamment de vagues de chaleur, mais pas que ; à moyen et à long terme, une série d’actions à l’horizon 2030, mais également aussi des objectifs à l’horizon 2040 ; et une stratégie avec une vision horizon 2060.

Pour ce qui concerne les investissements communaux dans la circulaire budgétaire – je vous invite à la lire attentivement –, un certain nombre d’éléments intègrent déjà des actions d’adaptation. Voici pour replacer les éléments dans leur contexte.

Par ailleurs, nous n’avons pas attendu la canicule pour travailler sur une stratégie et des actions concrètes en faveur des communes. Il y a un débat ici sur : « Faut-il que ce soit à tel ou tel endroit ? » Tout le monde est d’accord aujourd’hui pour dire que nous avons besoin de ce type d’outil. Il n’existait pas de façon formelle dans le dispositif wallon, mais, ce qui compte, ce sont surtout les actions concrètes.

De ce point de vue, l’administration et moi-même avons travaillé. En juillet dernier, ce document a été envoyé à l’ensemble des autorités communales de Wallonie. Il s’agit de toute une série de pratiques et de suggestions pour faire face aux vagues de chaleur. Le document cadre parfaitement avec le débat que vous venez d’avoir. Il y a 11 chapitres dans ce document qui fait une vingtaine de pages.

Le premier chapitre, c’est la fiche « Réflexe pour les pouvoirs locaux », avec ce qu’il faut faire dans les 24 heures puis dans les 48 heures, notamment une procédure de suivi téléphonique et des scripts indicatifs pour les appels de vigilance.

Le deuxième chapitre, c’est la fiche « Citoyens », avec les bons réflexes que les autorités locales doivent diffuser auprès du public, à la fois pour les publics

concernés, mais aussi pour appeler celles et ceux qui sont à proximité de publics vulnérables afin qu’ils sachent comment ils peuvent faire, avec des indications très concrètes. Ce document a été rédigé par le SPW IAS avec l’AViQ, après consultation de l’Union des villes et communes de Wallonie et de la Fédération des CPAS, avec des choses très concrètes, comme les signaux d’alerte.

Le troisième chapitre identifie les publics vulnérables et les mesures ciblées à apporter : les personnes sans abri ou sans chez-soi, la situation des enfants, des crèches, des écoles, des plaines et des camps, les personnes âgées, isolées ou en situation de handicap. Il y a un lien avec les initiatives portées dans le cadre des plans de cohésion sociale.

Le quatrième chapitre, ce sont tous les lieux frais et les refuges climatiques, avec les exemples de lieux, le dimensionnement des capacités à recenser et les moyens de diffusion ainsi que les informations utiles à catégoriser pour chaque lieu.

Le cinquième chapitre, c’est tout ce qui concerne les événements publics, avec une grille de décision rapide pour les événements publics organisés par la commune ou sur le territoire de la commune.

Le sixième chapitre, c’est tout ce qui concerne l’organisation interne des services publics et des travailleurs, puisque les périodes de chaleur impliquent l’organisation du travail adapté au sein des communes.

Le septième chapitre reprend toute une série de modèles et de messages prêts à l’emploi. Bref, c’est une boîte à outils très concrète pour faciliter le travail des communes.

Le huitième chapitre, également très concret, fait la check-list synthétique pour une cellule locale Fortes Chaleurs, avec des actions à mener, les points de coordination, le relais des messages de l’AViQ, le listing actualisé des personnes vulnérables, les appels de vigilance, et cetera.

Le neuvième chapitre de la note concerne une liste de sources et de supports à mobiliser très concrètement avec l’ensemble des outils. Le répertoire est assez large.

Le dixième chapitre, c’est toute une série d’adaptations durables à encourager. C’est plutôt en lien avec une politique d’aménagement public et de territoire, mais on va en reparler dans quelques instants.

En annexe, il y a toute une série de fiches utiles et très concrètes.

L’administration wallonne et mes services ont, sur le fond, déjà identifié les éléments qui sont une compilation des bonnes pratiques et le fruit des concertations avec l’Union des villes et communes de Wallonie, la Fédération des CPAS et l’AViQ. Ce mode

d'emploi communal est très clairement établi et a été édité début juillet. Ce n'est pas un document qui est sorti après le pic de chaleur du mois de juin puisque le travail de fond avait été lancé depuis plusieurs mois.

Par rapport à la proposition portée par le groupe socialiste, on sait que l'on doit avoir des outils pour faire face aux situations de canicule. Il y a un débat sur : « Faut-il l'intégrer dans des outils existants ou en faire un outil autonome en la matière ? »

J'ai mon avis personnel. Je laisse votre assemblée examiner le meilleur chemin. Ce qui est important, c'est que cela soit fait. Monsieur Crampont, j'ai entendu dans votre présentation un appel à être très pragmatique et très concret. C'est l'essentiel, c'est ce qu'attendent nos concitoyens de la part de l'action des communes. Je ne voudrais pas que le débat sur la forme vienne étouffer notre volonté de permettre aux communes d'agir le plus concrètement possible.

Dans la stratégie d'adaptation, il y a également l'enjeu de définir le rôle des pouvoirs locaux. Le rendez-vous gouvernemental est donné avant la fin de l'année sur le plan d'action. Voilà ce que je peux dire en termes de temporalité.

La proposition portée par le groupe socialiste vient alimenter la réflexion. Je préfère effectivement quand les groupes d'opposition viennent avec des propositions qui alimentent le débat. Toutefois, le Gouvernement doit avoir une approche globale et holistique de l'enjeu, de la stratégie d'adaptation. Autant des propositions portées qui concrétisent une idée ou une volonté sont toujours utiles et intéressantes, autant l'action du Gouvernement doit intégrer une vision complète. Le rendez-vous est fixé avant la fin de l'année, cela a été décidé par le Gouvernement fin août, quand nous avons adopté la stratégie et convenu collectivement que chaque ministre reviendrait pour apporter sa pierre à l'édifice du plan d'action qui doit être validé à la fin de cette année.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, je constate que tout le monde est favorable à la protection des citoyens face aux fortes chaleurs. C'est déjà une bonne nouvelle.

Je vous remercie, Monsieur Bastin, pour votre ouverture d'esprit. Comme je l'ai signalé dans mon intervention, on peut améliorer ce texte.

Monsieur le Ministre, Madame Cassart-Mailleux, j'entends vos arguments : les communes ont déjà les outils, il ne faut pas ajouter de contraintes, il faut faire confiance au terrain. Je ne doute pas, Madame Cassart-Mailleux, que vous l'avez certainement fait dans votre commune, mais je ne suis pas certain que cela ait été fait dans toutes les communes de Wallonie. Soyons sérieux, je rappelle que cette vague de chaleur a fait plus de

3 000 morts supplémentaires. Manifestement, ce qui existe ne suffit pas.

Les communes n'ont effectivement pas besoin d'une multitude de plans, c'est pour cela que je vous propose de l'intégrer au Plan d'urgence communal. Nous ne demandons pas aux communes de créer une « administration de la canicule » ; nous leur demandons de savoir, avant la prochaine vague de chaleur, qui appelle les personnes âgées, les personnes isolées, où trouver de l'eau, quels bâtiments peuvent être rafraîchis et comment informer la population.

Je rebondis sur les dires de M. Bastin pour vous proposer d'auditionner l'Union des villes et communes et la Fédération des CPAS pour recueillir leur avis, puisqu'ils sont les premiers concernés.

Oui, nous sommes prêts à améliorer ce texte, mais supprimer l'obligation du plan, supprimer l'association du CPAS, supprimer le socle minimum ou renvoyer l'essentiel à des recommandations facultatives ne serait pas améliorer le dispositif.

Chers collègues, cela relève de notre responsabilité. Nous devons absolument faire des propositions et y travailler.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je remercie chacune et chacun pour les différentes interventions par rapport à cette question qui s'invite chez nous maintenant : comment gérer les effets du changement climatique, singulièrement du réchauffement ?

Ici, il y a encore une question par rapport à la forme. Comme M. le Ministre l'a signalé, par rapport à des fiches qui existent déjà et qui sont particulièrement documentées – de ce que j'entends entre ce qui a été évoqué et les ambitions du décret porté par M. Crampont, il y a une espèce de convergence –, ne faudrait-il pas qu'il y ait une superposition qui ne ferait qu'enfoncer les choses, une porte ouverte qui n'apporterait pas une plus-value ?

Les avis de l'Union des villes et communes de Wallonie et de la Fédération des CPAS sont particulièrement intéressants. Néanmoins, avant de faire une audition, je pense qu'il serait intéressant que le point soit porté à l'ordre du jour de leurs conseils d'administration respectifs, de l'ensemble des formations politiques ici présentes et qu'il puisse y avoir un retour écrit de leur part. En effet, comme vous l'avez dit, Monsieur Crampont, il n'y a pas de discussion sur la pertinence d'une action communale pour la gestion des canicules. Il y a lieu aussi de ne pas ajouter de la lourdeur administrative pour arriver, in fine, à un effet contre-productif. Vous le mentionnez aussi en disant que vous ne demandez pas aux communes de développer une « administration de la canicule », mais plutôt un onglet dans le PGUI.

S'agissant des modalités, on aura un aperçu plus concret sur ce qui sera le plus opportun et sur la manière d'arriver au résultat globalement soutenu en fonction de plusieurs éléments :

- les éléments apportés par le ministre ;
- les éléments édictés par l'administration au mois de juillet ;
- l'expérience pratique non pas de Thuin, de Charleroi, de Liège, non pas de Donceel, d'Ouffet ou de Malmédy, mais plus largement de l'Union des villes et communes, qui est représentative dans sa pluralité démocratique et dans sa représentation géographique, qu'il s'agisse de grandes villes, de petites villes ou de zones plus rurales.

Il est trop tôt, à ce stade, pour demander des auditions. Par contre, suite à cette théorie, il suffit de voir le dernier numéro du *Mouvement communal* de l'Union des villes et communes de Wallonie pour se rendre compte à quel point cette notion de changement climatique, singulièrement par rapport aux Hautes-Fagnes, est prise à cœur de cette institution et également vis-à-vis des CPAS. Je propose que le point soit envoyé vers l'Union des villes et communes et d'avoir un retour écrit de leur avis.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Dans la lignée de M. Bastin, Monsieur Crampont, on partage tous le constat que l'on doit faire mieux et qu'il y a eu énormément de décès. L'objectif est d'améliorer les choses. Ce n'est pas parce que j'ai pris l'exemple de ma commune – j'aurais pu prendre d'autres exemples –, mais je suis plutôt d'avis de regarder les actes administratifs déjà existants pour améliorer les choses. Là, je pense aux PGUI particuliers. C'est plutôt dans ce sens que va mon intervention.

Par contre, pour avancer – on ne va pas passer au vote aujourd'hui, je pense que ce n'est pas l'objectif, on a encore un peu le temps de travailler correctement –, avoir un avis écrit de l'Union des villes et communes de Wallonie me paraît indispensable et que ce texte reparte dans leur conseil d'administration.

J'aurais aussi demandé à 60 jours l'avis du Conseil d'État, parce que le PGUI constitue une matière fédérale, pour voir comment le Conseil d'État se positionne à ce sujet. Vous avez dit vous-même qu'un onglet PGUI pourrait être mis en place. Faut-il demander aussi un avis écrit des CPAS ? Je pense que demander à l'Union des villes et communes de Wallonie, c'est déjà pas mal, mais je ne suis pas fermée. J'aurais demandé ces trois avis pour que l'on puisse travailler, légiférer correctement.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – J'ai entendu M. Crampont dire que la volonté des auteurs était que ce soit un morceau du PGUI, que ce soit rattaché à cela, c'est bien cela ? Toutefois, ce n'est pas ce qui est écrit dans le texte déposé. C'est pour cela que je...

(Réaction de M. Crampont)

En articulation ? Pas dans le PGUI ?

Ce n'est pas dans le PGUI.

(Réactions dans l'assemblée)

J'ai cru entendre dans une deuxième intervention où vous disiez que c'était dans le PGUI.

M. Vincent Crampont (PS). – Non, c'est en articulation avec le PGUI.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Oui, tout à fait.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'est le débat en fait.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Effectivement, dans le texte, je soulevais : « En articulation avec le PGUI et les dispositifs d'urgence ». C'est ce que je voulais souligner. C'est éminemment important et le travail ouvert par M. Bastin et Mme Cassart-Mailleux de se dire « Tiens, dans les plans d'intervention d'urgence – encore une fois, aujourd'hui, on se rend compte que c'est là que l'on en est – on en est à intervenir dans le cadre d'une urgence sanitaire climatique, comme les canicules que l'on a malheureusement vécues cet été 2026. Que fait-on ? ». Je ne suis pas en train de dire qu'il y a un moyen plus important qu'un autre, mais cela peut être réfléchi et demander l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie, de la Fédération des CPAS, voire du Conseil d'État – cela touche au Fédéral aussi – c'est intéressant.

En termes de volet « canicule », c'est simplement acter que l'heure est grave et ce n'est pas faute d'avoir prévenu en ce qui concerne mon parti, mais on en est là.

À un moment, comment fait-on pour introduire cette dimension canicule dans les dispositifs d'urgence ?

Cela ne s'autosuffit pas et l'urgence, c'est l'intervention. C'est éminemment important, c'est à ce moment-là que l'on sauve des vies. Il faut le faire en accointance et en parfaite réflexion avec les communes, mais il faut aussi s'occuper du socle. Si l'on n'a pas les

moyens d'aller chercher ces personnes isolées, on peut faire tous les plans d'urgence que l'on veut. Il faut évidemment améliorer la situation par rapport à cet accès à l'eau potable, aux îlots de fraîcheur, au végétal, et cetera. C'était dans le plan Fraîcheur. Ce sont des mesures très concrètes que nous avons chiffrées pour pouvoir améliorer le socle et pour agir en urgence. C'est le volet de cette proposition sur la base d'un socle renforcé pour lutter contre les dérèglements climatiques.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Évidemment, on peut accepter que le texte soit transmis à l'Union des villes et communes de Wallonie, et c'est aussi important qu'il soit transmis à la Fédération des CPAS, Madame Cassart-Mailleux, pour qu'ils puissent nous donner leur avis. On peut également demander l'avis au Conseil d'État. Cela ne nous pose aucun problème.

M. le Président. – Très bien.

En conclusion, la Commission décide de solliciter les avis écrits de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) et de la Fédération des CPAS, et de demander à M. le Président de solliciter l'avis du Conseil d'État dans un délai de 60 jours.

Nous reviendrons évidemment sur la question dans les prochaines semaines. Je remercie tout un chacun.

**Proposition de décret
modifiant les articles 12, 17 et 59 du décret du
2 février 2017 relatif au développement des
parcs d'activités économiques en vue d'assurer
leur résilience au changement climatique,
déposée par Mme Tillieux, M. Collignon,
Mme Hanus, MM. Crampont, Lefèbvre et
Mme Dejardin
(Doc. 651 (2025-2026) N° 1)**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret modifiant les articles 12, 17 et 59 du décret du 2 février 2017 relatif au développement des parcs d'activités économiques en vue d'assurer leur résilience au changement climatique, déposée par Mme Tillieux, M. Collignon, Mme Hanus, MM. Crampont, Lefèbvre et Mme Dejardin (Doc. 651 (2025-2026) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Chintinne.

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

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

**Exposé de Mme Tillieux,
coauteure de la proposition de décret**

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, cette proposition de décret s'inscrit dans la série de textes déposés par notre groupe pour répondre à l'urgence d'adapter la Wallonie aux conséquences du réchauffement climatique. Vous venez déjà d'examiner un texte à ce sujet.

Il est vrai qu'en quelques années, alors que nous imaginions que nous n'étions que peu ou pas concernés par les conséquences du réchauffement climatique, notre Région a été durement frappée par des inondations meurtrières en 2021, par une canicule qui a tué prématurément plusieurs milliers de personnes il y a quelques mois, et enfin par un incendie qui a ravagé plus de 3 000 hectares d'un des sites naturels les plus exceptionnels de notre Région.

Ces événements nous disent une chose : on n'est plus à l'abri et on doit désormais adapter notre territoire. L'adaptation et la résilience du territoire doivent devenir une cause régionale, une cause qui dépasse les majorités, les oppositions et les réflexes partisans.

C'est dans cet esprit que nous avons déposé ce texte et que nous le présentons aujourd'hui. Nous sommes la principale force d'opposition, mais nous ne venons pas ici avec un texte à prendre ou à laisser. Nous venons avec une proposition de travail. Nous sommes prêts à l'améliorer. Nous sommes prêts à l'amender. Nous sommes prêts à l'enrichir. Nous sommes à l'écoute des membres de la Commission, éventuellement du Gouvernement, et nous voulons avancer.

La proposition concerne ici les parcs d'activité économique. Ces zonings sont des outils essentiels pour notre Région. Ils accueillent des entreprises, des emplois, des activités industrielles, logistiques ou de services. Ils sont indispensables à notre redéploiement économique. La CPDT rappelle que la Wallonie comptait en 2021 plus de 28 000 hectares de zones d'activité économique inscrites au plan de secteur. Cela représente 1,7 % de notre territoire, 11 % de la zone urbanisable. Ce ne sont donc pas des espaces marginaux. Ils structurent notre territoire, notre économie et une part importante de notre activité.

C'est précisément parce qu'ils sont importants qu'ils doivent être prêts pour relever le défi climatique. Un parc d'activité qui inonde, qui surchauffe, qui

imperméabilise trop, qui n'offre que peu d'ombre et qui ne tient pas compte de la biodiversité n'est pas un outil économique d'avenir. Il devient vulnérable. Il expose les entreprises, les travailleurs, les voiries, les réseaux et les communes à des coûts futurs.

À l'inverse, un parc mieux conçu, mieux végétalisé, mieux intégré dans son environnement, mieux préparé aux fortes pluies et aux fortes chaleurs, devient plus attractif, plus sûr et plus durable. Notre proposition ne vise donc pas à opposer économie et environnement, mais elle vise exactement l'inverse : sécuriser le développement économique en l'adaptant aux risques climatiques.

Concrètement, que voulons-nous ? Nous proposons d'intégrer la résilience climatique dans la procédure de reconnaissance des périmètres de parcs d'activité économique. Les projets devraient pouvoir prendre en compte dès le départ la gestion des eaux pluviales, la limitation du ruissellement, la désimperméabilisation lorsque c'est possible, le verdissement, les zones d'ombre, la lutte contre les îlots de chaleur ou encore la protection de la biodiversité.

Cela peut passer concrètement par des haies, des noues, des mares, des plantations, des revêtements perméables, des bassins de rétention, des prairies fleuries ou le maintien d'éléments naturels existants. Nous ne proposons pas ici une solution unique, applicable partout.

Chaque parc a ses contraintes, son histoire, sa localisation et son niveau d'équipement. Nous voulons néanmoins inscrire un principe clair : la résilience climatique doit devenir un réflexe d'aménagement. Notre texte vise aussi, au-delà des parcs aménagés, les parcs existants – c'est essentiel. Beaucoup de zonings wallons ont été conçus avant que ces enjeux ne soient clairement pris en compte.

Nous proposons donc d'habiliter le Gouvernement à financer des aménagements de résilience dans les parcs déjà existants. Il ne s'agit pas de bloquer le développement économique ; il s'agit de le rendre compatible avec la réalité climatique. La Wallonie veut activer de nouveaux hectares de foncier économique dans les prochaines années. C'est très bien, mais faisons-le correctement ; faisons-le en tenant compte de l'eau, de la chaleur, de la biodiversité, de la sobriété foncière et du cadre de travail. Le texte est pragmatique. Si vous avez eu l'occasion d'en prendre connaissance, il est très ciblé. Il est peut-être améliorable – et nous sommes ouverts à la discussion –, et c'est la raison pour laquelle nous tendons la main à tous les groupes présents ici, autour de la table, y compris la majorité.

Si nous partageons le constat que le climat change, si nous partageons l'objectif de protéger les entreprises et les travailleurs, et si nous partageons cette volonté de rendre le territoire plus résilient, alors nous devons

travailler ensemble. La résilience des zonings ne doit pas être un marqueur partisan. Cela doit devenir une exigence de notre Région. Soutenir le texte ou accepter de le retravailler sérieusement, ce serait envoyer un signal clair : en Wallonie, l'économie de demain ne se construit pas contre le climat, mais avec une certaine lucidité que le climat a bien changé.

Discussion générale

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Madame Tillieux, pour cette proposition de décret. Les canicules qui ont eu lieu cet été mettent en lumière énormément d'aspects du fonctionnement de notre société, et nous invitent à réfléchir quant à la manière de mieux prendre en compte cette donne qui s'accroît de manière importante. Je ne voudrais toutefois pas non plus que l'on croie que, dans les zonings d'activité économique, rien n'a été fait ou rien n'est fait. Certes, certains d'entre eux datent de plusieurs époques, et certains sont plus datés que d'autres. Néanmoins, depuis plusieurs années, les différentes intercommunales de développement économique se sont souvent redéfinies en agences de développement territorial. Cela signifie bien que l'approche exercée ne se limite pas à de l'aménagement économique, mais concerne aussi le développement territorial.

Si cette canicule de 2026 est exceptionnelle à bien des égards, le concept de zéro imperméabilisation des sols existe depuis longtemps – et heureusement. De même, la verdurisation et le verdissement sont déjà bien présents dans les aménagements lorsqu'il s'agit soit d'un nouveau parc d'activité économique, soit du réaménagement d'un parc déjà existant. Il y a également lieu de s'assurer que les différents opérateurs de ces parcs soient bien parties prenantes dans les aménagements. Une contrainte financière a été évoquée. À cet égard, même si vous êtes dans la minorité, vous connaissez les contraintes financières qui sont nôtres aujourd'hui.

L'objectif déposé est partagé par tous les groupes politiques présents autour de cette table. Il est aussi important que le Gouvernement puisse nous faire un retour sur ce qui est déjà en chemin et en fonctionnement. Rien ne s'est pas passé avant le 15 juin 2026 – double négation –, et il y a déjà beaucoup de choses en gestation, voire en développement ou en aménagement. Sans doute que la canicule doit accentuer certains aspects. Je pense singulièrement aux points d'ombre. Je pense que tout ce qui concerne la verdurisation, même s'il y a des choses qui sont présentes, doit être accentué.

Ce qui était avant l'apanage des pays méditerranéens ou du sud doit s'inviter de manière plus forte chez nous. Ce n'est pas pour autant que ces concepts n'existaient pas avant cette canicule. Je vous remercie de remettre ce point quelque part sur le devant, non pas de l'actualité, mais en tout cas ici, au sein de cette Commission, afin que nous puissions en prendre pleinement conscience et que nous puissions prendre connaissance de ce qui se fait déjà et comment cela peut être approfondi, avant de faire directement un nouveau décret. Je ne voudrais pas que cela rajoute de la complexité sur quelque chose qui est déjà en mouvement, alors qu'il doit être question d'un approfondissement ou d'une accélération, dans le cadre budgétaire que nous connaissons.

Je vous remercie pour la proposition, pour la sensibilisation, et pour l'approche constructive et positive. Voyons aussi l'état de la situation des différents acteurs des intercommunales – vous en connaissez une particulièrement bien – sur leurs actions passées, présentes et à venir, et s'il y a lieu de les modifier, compléter, encourager et accélérer.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je tiens tout d'abord à remercier le groupe PS pour sa proposition de décret. Elle s'inscrit à la suite des initiatives parlementaires qui ont été lancées après les épisodes de canicule. Permettez-moi de rappeler, mon collègue M. Bastin l'a dit tout à l'heure, qu'une révision d'ensemble du décret de 2017 relatif aux parcs d'activité économique est en cours par le ministre Desquesnes. Même si le ministre n'a pas annoncé des mesures aussi détaillées que celles de votre texte, les préoccupations environnementales que contient la proposition de décret sont déjà bien présentes en filigrane dans le travail gouvernemental en cours.

Les membres de mon groupe sont convaincus que cette réforme doit être appréciée comme un tout et examinée dans son ensemble. C'est la seule façon d'assurer une cohérence entre les objectifs environnementaux, les obligations des opérateurs, les critères de reconnaissance des parcs, les modalités de financement et les instruments de financement. Pour les raisons qui précèdent, il nous paraît préférable d'examiner les modifications proposées aux articles 12, 17 et 59 du décret de 2017 dans une architecture d'ensemble. Les objectifs poursuivis par la proposition de décret ne peuvent être dissociés des objectifs de densification, de remobilisation des friches, de meilleure utilisation des sols, de financement des opérations et d'évolution des missions des agences de développement.

Une fois les conditions réunies, il sera alors possible de débattre des propositions formulées par le groupe PS dans le cadre d'un texte d'ensemble, plutôt que d'apporter des modifications isolées et dès à présent dans un décret de 2017, ce qui risquerait probablement

de créer des incohérences ou d'imposer une modification à brève échéance.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – J'aimerais à mon tour saluer ce texte et cette proposition du Parti socialiste. Nous avons déjà beaucoup eu l'occasion d'en discuter dans cette Commission : il y a beaucoup à faire par rapport aux parcs d'activité économique. Il est clair que, pour rendre les parcs d'activité économique existants plus résilients au changement climatique, il y a du boulot, mais celui-ci est déjà engagé, notamment par rapport aux intercommunales de développement territorial et au suivi donné depuis le début de la législature par M. le Ministre.

Effectivement, Monsieur le Ministre, vous avez mis en place quelques éléments pour dire qu'il faut faire quelque chose, notamment des mesures de densification pour optimiser l'espace disponible au sein des parcs actuels, et favoriser la mixité des fonctions, une meilleure imbrication des entreprises. Il y a également la gestion durable des ressources. Il faut améliorer la gestion des eaux pluviales et des eaux usées, et limiter l'imperméabilisation des sols. Il convient également de valoriser la biodiversité.

Il y a quelques exemples pertinents dans ces parcs d'activité économique qui commencent à voir le jour, mais il faut changer de dimension. Il faut que ce soit beaucoup plus efficace que cela. Il y a la mobilité. C'est très important d'adapter l'accessibilité des parcs dans les zonings aux transports en commun, au covoiturage et aux mobilités douces. Des choses sont en route pour la mobilité, mais il faut les améliorer et passer à la vitesse supérieure.

On a déjà beaucoup parlé dans cette Commission du développement des parcs d'activité en hauteur. On se rappelle de l'événement. Vous êtes bien placé aussi – le groupe socialiste – pour le savoir, par rapport notamment au parc du Val Benoît, et cetera. Il faut arrêter de développer ces boîtes à chaussures étalées qui n'ont aucun sens par rapport à l'activité économique.

Il n'y a aucune raison de faire cela, sauf pour certaines activités de stockage, et cetera. Très majoritairement, on s'est étalés à mauvais escient. Il y a moyen de mettre beaucoup d'activité économique autrement et de construire autrement.

Il faut améliorer les zonings existants, c'est évident. On peut en remettre une couche et vous rejoindre, mais cela a déjà été beaucoup débattu. Je pense qu'on est tous d'accord.

Ce qui me gêne dans la proposition de ce texte – c'est peut-être la singularité d'Ecolo –, c'est que le vrai nœud du problème est d'arrêter de créer de nouveaux zonings. C'est la problématique. Si l'on veut lutter contre le réchauffement climatique et si l'on veut

s'adapter, il faut d'urgence arrêter de bétonner, notamment des terres agricoles, via des zonings d'activité économique. Avec mon collègue, Stéphane Hazée, on a demandé des auditions. J'ai repassé en revue tout ce qui a été débattu ici et lors d'auditions.

Pour nous, la mesure principale à faire en termes de zonings et de développement de zonings d'activité économique est d'inverser la tendance. La règle est d'arrêter de s'étaler, de maximiser les espaces existants, en ce compris les espaces d'activité économique déjà présents dans nos villes, nos villages et nos centralités existantes.

L'exception est : on peut aller mordre sur de la terre agricole ou de la terre naturelle en général non construite. Il faut inverser ce principe de façon urgente. Tout le monde a compris que le dérèglement climatique est là.

Il s'agit de s'adapter. S'adapter, c'est arrêter de bétonner et garder ces terres qui peuvent capter l'eau. Une terre qui n'est pas imperméabilisée sert aussi bien à la lutte contre les sécheresses qu'à la lutte contre les inondations. Je ne vais pas reprendre in extenso tout ce qui a été développé, notamment par IDEA et la CPDT, lors des auditions que nous avons menées ici.

On peut partir de cela pour décider à quoi s'engage le Gouvernement pour restreindre encore davantage ces nouveaux zonings qui s'étaleraient et la manière dont il s'engage à valoriser ces milliers et milliers de mètres carrés existants d'activité économique qui ne sont pas optimisés. C'est l'enjeu fondamental, le cœur de la problématique.

Si je dois me résumer, certes, il faut adapter les zonings existants. On peut passer à la vitesse supérieure. Cependant, le cœur du problème – qui n'est pas évoqué dans la proposition – est d'arrêter de s'étendre sur des terres arables, et qui plus est, sur des terres actuellement cultivées. C'est un enjeu majeur pour la Wallonie, pour son adaptation et pour sa résistance au dérèglement climatique.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Nous allons, comme pour le précédent décret, soutenir cette proposition. Les parcs d'activité économique sont des lieux où des milliers de personnes travaillent. Il faut les protéger, notamment face aux fortes chaleurs, prévoir des zones d'ombre et planter des arbres pour permettre à l'eau de pluie de mieux entrer dans le sol. Ce sont des mesures utiles. Il est logique d'y penser dès la préparation des projets.

C'est aussi une bonne chose de permettre le financement de travaux dans les parcs existants ; eux aussi doivent être adaptés.

Néanmoins, il y a deux points d'attention. Le premier vient d'être évoqué : la multiplication même des zonings et la pertinence d'en faire plus. On a un problème, une contradiction potentielle entre la bétonisation des sols et les conséquences ou la gestion des conséquences du changement climatique.

D'autre part, il faut aussi des actions concrètes qui suivent les intentions présentes dans ce texte. L'objectif doit être de protéger les travailleurs, les emplois et les habitants des quartiers voisins. C'est donc dans cet esprit que nous soutiendrons cette proposition.

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 que vous venez d'avoir et la proposition portée par le groupe socialiste en ce qui concerne la résilience, l'adaptation pour les parcs d'activité économique. Je voudrais d'abord rappeler un élément fondamental : il ne faut pas mélanger la législation sur les parcs d'activité économique avec la législation de ce que l'on peut construire et comment on peut construire, qui relève du CoDT. Si l'on mélange les deux, on risque de se perdre et de ne plus avoir de cohérence globale dans les dispositifs légaux qui s'appliquent sur le territoire wallon.

Ceci étant dit, et comme certains l'ont rappelé, le 2 avril dernier, j'ai fait valider une stratégie de redéploiement économique et industriel du territoire de la Wallonie pour son volet « Parcs d'activité économique 2050 ». La note d'orientation décrit assez clairement vers quelle transformation du soutien de la Wallonie au déploiement des parcs d'activité économique nous devons aller. Cette stratégie se fonde essentiellement sur deux études, celle de la CPDT et celle d'Idea Consult, notamment dans les éléments fondamentaux qui ressortent de leurs conclusions. On a eu l'occasion d'avoir de larges échanges – Mme Cremasco l'a cité – au sein de cette Commission, pour bien appréhender quels défis nous attendent.

On doit protéger la terre agricole, les espaces naturels et les forêts, et on doit donc remobiliser les parcs existants en les densifiant. On doit également – c'est ma volonté – faire en sorte que les friches qui sont bien localisées le long d'axes de communication soient remises en capacité à accueillir de nouvelles entreprises. Ensuite, c'est le constat qui est fait, la réalité territoriale n'est pas la même aux quatre coins de la Wallonie et certaines zones ont besoin de nouveaux espaces. L'objectif des études réalisées par la CPDT et par Idea Consult à notre demande est de quantifier quelle part raisonnable on peut projeter comme besoins dans les années futures, en fonction de la réalité de l'espace. C'est une démarche que nous devons affiner dans les prochains mois pour déterminer quelle est la part à faire

en remobilisation de terrain déjà affectée ou de friches, d'une part, et quelle est la part la plus congrue possible que nous devons reprendre sur des terres arables, là où aujourd'hui nous avons déjà utilisé tous les leviers de densification possible.

Cette densification des parcs d'activité économique est absolument nécessaire et indispensable. Trop d'espaces ont été gaspillés. C'est un enjeu fondamental. J'ai encore reçu des schémas d'aménagement il y a six mois à un an qui ne correspondaient pas à cette vision. J'ai refusé de les approuver et j'ai renvoyé ces projets vers les porteurs. Aujourd'hui, ils me reviennent avec des projets qui correspondent bien plus aux engagements que la Région wallonne a pris, notamment dans le cadre du SDT.

Tantôt, l'autrice principale de la proposition expliquait que cela ne concernait que 1,7 % du territoire wallon. Vous dites que c'est important ; c'est relatif. Ce qu'il faut éviter, c'est que ce soit le double demain, parce que l'on aurait gaspillé de l'espace territorial. Nos ressources sont limitées. La densification des parcs d'activité économique, leur montée en hauteur, l'utilisation d'espaces de stockage de façon plus rationnelle aujourd'hui, les interstices entre les bâtiments représentent un chantier nouveau, des espaces à réutiliser. La réforme que je porte vise clairement à mobiliser ces espaces. On doit aussi le faire de façon durable. Les ressources sont limitées. On parle ici de l'espace physique, géographique, mais faire monter en hauteur permet d'utiliser de façon plus rationnelle l'espace.

Il n'y a pas que l'espace qui est une question d'enjeu : il y a aussi l'eau – on l'a vu dans certaines demandes de prélèvements massifs sur nos voies d'eau au cours de l'été –, les besoins en électricité – un débat lancinant –, la circularité. Tous ces éléments font que, demain, les intercommunales de développement économique doivent muter, transformer leurs activités. Elles ont commencé à le faire, mais la Région wallonne doit les encourager en devenant de vraies agences de développement territorial. C'est-à-dire ne pas être exclusivement un opérateur de développement immobilier à vocation économique, mais surtout être un gestionnaire intelligent du territoire par rapport à des ressources limitées : l'eau, l'épuration, les eaux de pluie, la circularité des matériaux, les énergies, le sol, y compris les compensations ou les éléments qui viennent limiter au maximum l'impact des activités économiques et des constructions de bâtiments à vocation industrielle. C'est un changement profond de leur métier.

Tous ces éléments figurent dans la note d'orientation qui a été validée il y a quelques mois par le Gouvernement. Il m'a chargé d'établir un nouveau décret qui transforme cette vision, cette stratégie et ces leviers majeurs en nouveaux décrets.

Il est clair que le décret de 2017 a vocation à être abrogé à brève échéance et remplacé par un nouveau dispositif. L'apport du groupe socialiste est utile parce qu'il amène des idées et des propositions concrètes, mais l'intégrer aujourd'hui dans le dispositif qui est amené à disparaître à brève échéance me semble être un travail qui ne serait pas de la plus grande efficacité.

Les idées et les propositions, on les retient, on les examinera ; je peux personnellement en rejoindre un certain nombre. Il y en a d'autres sur lesquelles on peut discuter sur le fond. Si l'on veut faire œuvre législative utile, je pense qu'il vaut mieux que l'on joigne votre texte à mon futur texte et à celui du Gouvernement qui viendra réformer les choses de façon à bien agencer et à faire un travail juridique efficace. Cependant, le Parlement dispose, bien entendu.

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, j'ai bien écouté les différentes interventions. Globalement, il n'y a pas de rejet du texte, mais une volonté à la fois d'en savoir un peu plus sur les approches des différentes intercommunales concernées par ce sujet. Et puis, ce sont des adaptations qui sont concernées par un décret qui est en préparation.

L'idée de garder ceci sur la table pour que, lorsque l'examen du projet de décret nous parviendra, nous puissions mettre en relation la volonté de faire percoler ces demandes, notamment d'intégrer dans les demandes de reconnaissance des mesures visant l'adaptation au changement climatique et à la résilience du territoire, m'apparaît encore utile.

Pour essayer d'avancer, pourrais-je faire la proposition de solliciter, par exemple, des consultations de Wallonie Développement et de la CPDT – la Conférence permanente du développement territorial ? Recueillir leur avis nous permettrait d'être sensibilisés à la manière d'avancer et pourrait aussi nous permettre de mieux jauger lorsque le texte du ministre sera sur la table. Rien ne nous empêche d'avancer par ailleurs. Je soutiens que l'initiative parlementaire doit rester importante. C'est ici que nous faisons ce travail d'analyse et de réaction par rapport aux événements que nous avons connus dernièrement. Rester les bras ballants ne serait pas pertinent de notre part et encore moins responsable à l'égard des électeurs qui nous ont envoyés sur ces tables pour réfléchir et essayer de faire progresser les choses.

Je plaide, si les membres en sont d'accord, pour consulter ces deux organismes. Peut-être y en a-t-il d'autres, mais ceux-là me semblent importants puisqu'ils pourraient nous rendre un avis sur ces propositions. Cela pourrait étayer notre réflexion. Voilà la proposition que je fais, Monsieur le Président.

Je voudrais remercier chacun des collègues qui ont mis en exergue le caractère constructif et positif de notre proposition.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je remercie chacune et chacun pour les différentes interventions. Par rapport à la proposition du PS, je n'ai pas d'objection de principe à solliciter des avis. Je demanderai que l'on précise bien qu'un travail du Gouvernement est en cours, et que ceci est parallèle et indépendant, même si, évidemment, tout se nourrit et peut s'interpénétrer.

Il ne faudrait pas faire croire à nos intervenants qu'il s'agit d'une initiative parlementaire qui va aboutir, puisqu'il y a aussi un autre élément. Je ne voudrais pas non plus surcharger les organismes auxquels vous avez fait référence, qui sont habilités et pertinents, et qu'ils y attendent trois niveaux A pendant deux mois – ils ne le feront pas, mais c'est pour illustrer mon propos par rapport à d'autres textes également en discussion.

Moyennant cette précision du cadre dans lequel nous sommes et de ce qui, dès lors, est attendu d'eux, je vous propose que nous avançons.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Pour rebondir sur ce que disait M. Bastin, je n'ai évidemment pas d'objection à la proposition. J'ai entendu beaucoup de choses. Madame Cremasco, je savais que vous rebondiriez avec les parcs d'activité économique. Je pense que nous avons eu un débat au mois d'avril – le ministre en a fait mention – où l'on a précisé l'équilibre qu'il fallait trouver. Cet équilibre, il est peut-être trouvable dans les discussions liées à ce décret.

Je voudrais remercier tout le monde pour le caractère constructif de notre débat.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – L'initiative est à saluer, parce qu'on peut remobiliser des hectares pour l'activité économique là où ils se trouvent déjà. Ce sont des terrains déjà valorisables. Le ministre s'est engagé à le faire, mais il faut certainement l'encourager, soutenir la démarche et aller plus vite. Pour nous – je vous remercie d'y faire référence, Monsieur Chintinne ; c'est peut-être cela qui nous distingue –, l'utilisation d'espaces déjà imperméabilisés, déjà existants, doit devenir la norme. Force est de constater que, d'après les études et ce que l'on a pu entendre, 1 148 hectares pourraient déjà être mobilisés d'ici 2030 dans les espaces existants.

Aujourd'hui, après la canicule que l'on vient de vivre – Monsieur Chintinne, j'en suis persuadée depuis longtemps, il suffit de lire les études –, chaque hectare compte. Il ne s'agit donc pas d'aller imperméabiliser un

hectare qui, en plus, ne servirait pas notre économie, parce que cet hectare est déjà mobilisable, et même à meilleur escient économiquement, parce que des espaces déjà équipés sont beaucoup plus rapides à mettre en œuvre. Vous me donnez donc l'opportunité de répéter que chaque hectare compte.

En conclusion, la Commission décide de solliciter les avis écrits de Wallonie Développement et de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT).

M. le Président. – 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.

PROJETS ET PROPOSITIONS (Suite)

Quatorzième rapport annuel (01.01.2025 au 31.12.2025) adressé au Parlement wallon par le médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne (Doc. 604 (2025-2026) N° 1)

Médiation locale – pp. 50 à 53

Aménagement du territoire – pp. 146 à 153

Mobilité et infrastructures – pp. 198 et 199

Transports – pp. 218 à 221

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du rapport annuel (01.01.2025 au 31.12.2025) adressé au Parlement de wallon par le médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne (Doc. 604 (2025-2026) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Crampont.

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

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

Exposé de M. Lagasse, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne

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

M. Nicolas Lagasse, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne. – Mesdames et Messieurs, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je vous remercie de m'accueillir aujourd'hui pour présenter le rapport 2025. Comme j'ai déjà eu l'occasion de voir plusieurs d'entre vous dans d'autres commissions, je vais être extrêmement bref sur l'introduction qui me permettait d'abord de saluer le travail de l'équipe de mon prédécesseur, de rappeler que nous sommes vraiment dans cette logique, cette philosophie, cette vision de créateur de confiance et que nous l'exerçons concrètement à travers les principes de bonne administration qui sont eux-mêmes formulés dans un guide de bonne conduite administrative que vous avez adopté. C'est vraiment l'élément important à conserver en tête puisque c'est le cadre de mon intervention. Cela donne toute la dimension de l'action du service du médiateur et aussi les limites entre le rôle qui est le vôtre de faire évoluer le droit et le mien, surtout de pointer, faire des constats en termes de points de progression.

Je ne vais pas non plus être très long sur le droit à l'erreur, puisque j'ai déjà eu l'occasion, à la plupart d'entre vous, de vous donner un petit aperçu du sujet.

Je vais aborder sans tarder les thématiques qui concernent votre Commission.

En matière d'aménagement du territoire, 200 dossiers ont été traités en 2025, donc c'est une augmentation par rapport à l'année passée. Et j'ai mentionné plusieurs cas concrets dans le rapport sur lesquels je ne vais pas revenir ici, notamment celui d'une *tiny house* ou celui d'un hangar et une habitation en zone para-agricole. Ces cas sont dans le rapport.

Ce que, par contre, je voudrais souligner – et c'est ce que ces dossiers révèlent – c'est ce que la médiation peut véritablement apporter. Dans les deux cas, la réunion en présentiel avec d'un côté les représentants du ministre, de l'autre côté, les réclamants, a permis aux réclamants d'exposer directement leurs incompréhensions face à la motivation de la décision et au médiateur de vérifier contradictoirement si les conditions légales étaient effectivement remplies. Ce n'est qu'à l'issue de cet échange, une fois que les éléments juridiques ont pu être clarifiés, que le médiateur a pu recommander le retrait de l'acte querellé. Ce n'est donc pas le médiateur qui a tranché à la place du ministre, mais c'est le dialogue qui a permis à l'autorité compétente de revoir sa position en toute connaissance de cause. Ce que je pointe, c'est que le contact avec l'usager permet vraiment d'incarner les dossiers. C'est une démarche, en termes de confiance entre l'usager et ses administrations – parce que là, je

vous cite deux cas où le ministre a retiré l'acte, l'arrêté ministériel en l'occurrence, litigieux, querellé et à délivrer à nouveau. Toutefois, dans beaucoup de cas, le ministre ne revient pas sur la décision initiale.

Néanmoins, les moments de médiation en présentiel permettent bien souvent un échange assez constructif dans la mesure où le réclamant comprend mieux la raison de la décision et peut, dans un certain nombre de cas – c'est encore arrivé la semaine passée ou lors de la dernière réunion – déposer une nouvelle demande autrement motivée, avec davantage de chances de faire aboutir sa demande. C'est ce que l'on appelle un refus constructif. En ce sens – c'est ce qui est intéressant –, la médiation n'est pas un aveu d'échec, mais un outil de gouvernance moderne au service de la qualité administrative et de la confiance des citoyens.

Une dynamique institutionnelle est à saluer. C'est précisément cette médiation en présentiel qui s'installe durablement dans cette matière-ci en particulier, en matière d'environnement aussi. En effet, 63 réunions ont été organisées en 2025 et 48 réunions ont été organisées en 2024. C'est une pratique que le ministre encourage activement, dans la continuité de son prédécesseur. Le cabinet a renforcé son équipe par le recrutement d'un juriste hautement qualifié, ce qui a permis d'accélérer sensiblement le suivi réservé à nos recommandations, ce qui est essentiel. C'est une chose de rencontrer l'usager, d'avoir un dialogue, mais si après coup, la sollicitation adressée au ministre tombe dans les limbes ou dans des sables mouvants, cela n'a pas beaucoup d'impact. Ce suivi est important.

Les membres de l'équipe du ministre partagent d'ailleurs, dans la dynamique en présence, donc en réunion, tout à fait la logique et la finalité de la médiation, à savoir clarifier, rechercher ensemble des solutions, toujours dans le respect du cadre juridique, plutôt que de trancher un différend ou de sanctionner l'administration.

Globalement, la motivation reste très souvent un des points faibles des décisions qui nous sont soumises en matière d'aménagement du territoire. Les cas que je citais dans le rapport, notamment celui de la *tiny house*, l'illustrent pour la question du comblement. On retrouve la même difficulté avec la notion de centralité. Ce sont deux notions qui sont à ce stade-ci encore en partie programmatiques – en tout cas la centralité est programmatique jusqu'en 2030 –, mais déjà invoquées pour refuser des permis avec des interprétations parfois différentes, si ce n'est d'un agent à l'autre, mais parfois d'une décision à l'autre, au détriment de la prévisibilité pour le porteur de projet. Or, motiver en droit et en fait – et là, on parle vraiment du fait – permet de préciser le caractère général et abstrait de la norme. C'est comme un puzzle qui se constitue progressivement, comme un tableau pointilliste, de décision en décision, grâce à la motivation des décisions, que l'on peut, sur le terrain, améliorer la prévisibilité de l'action administrative. La

motivation est un acte important. Cela suppose qu'au niveau des actes et des interprétations données à la norme générale et abstraite – interprétation qui se traduit dans la motivation –, cette interprétation doit être cohérente d'un acte à l'autre.

En termes de suivi des recommandations passées, je pointe la recommandation 05.2024 qui visait à instaurer un débat contradictoire sur les avis rendus par les administrations fonctionnelles. On pense au DNF, à la DDR, à d'autres administrations qui, dans le cadre d'une demande de permis, donnent des avis chacune dans leur matière de spécialité. L'idée était de permettre aux demandeurs de permis de répondre aux avis ou de faire valoir un contre-argumentaire en quelque sorte, ce qui permet à chacun de gagner du temps. Le ministre nous a répondu que la dématérialisation des procédures en cours apporterait une réponse à cette question à l'horizon 2027. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Entre-temps, nous avons laissé la recommandation puisque la réalisation n'est pas encore aboutie.

J'ai par ailleurs deux points de vigilance à notre estime dans le cadre de ce chantier. Tout d'abord, la dématérialisation ne doit pas déporter sur l'usager la charge administrative qui pourrait ou qui devrait incomber à l'administration. Il est important que l'administration mette en œuvre tout ce qui est en son pouvoir pour prévenir l'erreur de l'usager plutôt que de la tolérer. C'est aussi une des implications du droit à l'erreur : charger l'administration de prévenir les erreurs. Or, ce droit implique qu'il ne faut jamais considérer l'usager comme un expert en procédures administratives. Aussi développés que soient les sites internet des administrations ou l'intelligence artificielle, ces améliorations, pour salutaires qu'elles soient, ne feront jamais de l'usager un expert administratif. On ne peut pas reprocher à l'usager de ne pas être cet expert.

En matière de transport, ce sont 52 réclamations en 2025 pour le transport public – 49 en 2024 – et 13 pour le transport scolaire en 2025 – 10 en 2024.

Concernant les transports publics, j'ai peu de choses à dire. Les réclamations portent sur des thèmes récurrents : le respect des horaires, une offre jugée insuffisante, l'attitude des conducteurs ou des contrôleurs, les amendes ou la qualité de l'information au guichet. Le nombre de dossiers qui remontent aux médiateurs reste limité – ce qui est une bonne nouvelle. Cela veut dire que, notamment, le TEC dispose d'un service interne de gestion des plaintes qui absorbe un volume important de réclamations et les traite de manière centralisée, ce qui permet d'identifier plus facilement les dysfonctionnements récurrents et d'y apporter des corrections.

En matière de transport scolaire, c'est un problème récurrent qui revêt à mon sens deux aspects. Il y a l'aspect lié à l'organisation du transport au sens strict du terme. Ce n'est pas tellement sur cet aspect que je

voudrais développer ici mon exposé. La thématique est connue et on sait combien c'est une question extrêmement complexe en termes d'organisation.

Derrière cette question du transport scolaire, ce que je voulais surtout pointer, c'est que derrière les interpellations en matière de transport scolaire, ce que l'on interroge, c'est l'interaction entre le transport, certes, mais aussi le handicap et l'enseignement. Pourquoi certains enfants doivent-ils rester longtemps dans des bus ? C'est un problème d'accueil extrascolaire, c'est un problème de disponibilité, de manque d'enseignement adapté. Et l'on sait que c'est une problématique complexe, mais ancienne. C'est une problématique qui requiert de bien faire fonctionner la collaboration entre les Régions – le handicap, le transport – et la Communauté française – l'enseignement. C'est particulièrement interpellant. L'éparpillement de compétences entre ministres est normal dans un gouvernement, mais aussi dans l'espace intrafrancophone entre Région wallonne et Communauté française. Cependant, cet éparpillement ne peut jamais servir à justifier un coût supplémentaire ni une perte de qualité et de sens pour l'usager.

Le citoyen ne doit jamais pâtir de la manière dont on a pu choisir, historiquement, de répartir les compétences. On pense à des accords, à Saint-Quentin notamment. Or, les raisons avancées à l'époque pour justifier cette fragmentation n'ont pas résisté à l'épreuve du temps. Il faut pouvoir le dire. Cette répartition des compétences n'est pas moins coûteuse. C'est l'inverse. Non, ce n'est pas toujours au service du citoyen et cela peut même être tout à fait l'inverse.

Lorsqu'une organisation entrave même la coordination et génère des coûts, il faut avoir le courage de la réinterroger. Cela peut être choquant dans ce genre de matière, j'en conviens. Cela dépasse l'aspect purement transport, mais c'est un aspect qui rencontre la réalité des gens à travers les dossiers.

Je ne vais pas m'attarder sur les recommandations en la matière. On a maintenu trois recommandations dans l'attente d'une évolution de la réglementation ou d'un prochain contrat de service public de l'OTW. D'ailleurs, en la matière, nous pouvons tout à fait fournir des éléments de réflexion sur la base de nos constats issus de la pratique.

Je tiens d'ailleurs à signaler que l'un de nos experts du service du médiateur participe au groupe de travail du comité de satisfaction des usagers. Il insufflé donc déjà toute une série d'éléments concrets à partir de notre expérience vécue.

En matière de mobilité et infrastructures, on compte 111 dossiers en 2025, soit une légère hausse. Plusieurs cas sont mentionnés dans le rapport. Je ne vais peut-être pas les développer, pour ne pas abuser de votre temps. L'un d'entre eux concernait un véhicule ancêtre pour

lequel le médiateur est intervenu pour faire évoluer une décision lorsque des principes de bonne administration n'avaient pas été bien appliqués. Pour un autre cas également mentionné, la décision n'a pas évolué suite à l'intervention du médiateur, mais la qualité de l'information fournie à l'utilisateur a changé véritablement la relation que celui-ci entretenait avec l'administration. Un autre principe qui figure dans le guide de bonne conduite administrative que votre Parlement a adopté, c'est bien celui selon lequel le devoir de renseignement a en lui-même une valeur, quand bien même il ne modifie pas la décision quant au fond. C'est un outil de gouvernance à part entière, qui permet de rassurer un citoyen sur ce qu'il peut légitimement attendre de l'administration plutôt que de le laisser dans l'incertitude. De nouveau, la médiation, en ce sens, n'est pas un aveu d'échec, mais un outil de bonne gouvernance.

Un point plus structurel mérite d'être souligné. Environ 30 % des dossiers, pourtant bien relayés par les services aux usagers du SPW MI, nécessitent au moins un rappel avant réponse, et trois sont restés sans aucun suivi malgré cinq interventions du médiateur. Il y a donc eu une absence de réponse du côté des directions des routes régionales. Un contraste est ici à noter. Le SPW Secrétariat général relaie bien, mais ce sont certaines directions déconcentrées, en aval, qui ne répondent pas toujours. Là, on tombe aussi sur un autre principe du guide de bonne conduite administrative, à savoir la coordination interadministrations sur laquelle on attire l'attention. Le chapitre ne comporte cette année aucune recommandation formelle.

En matière de pouvoirs locaux, je voudrais vous parler de la médiation locale. Vous le savez, le médiateur est aussi compétent pour recevoir les réclamations de toutes les intercommunales qui n'ont pas leur propre service de médiation, ainsi que des communes, des CPAS et des provinces, mais cette fois-ci sur la base d'une convention – d'un partenariat. Je commencerai par un chiffre. En 2025, 140 réclamations concernant des pouvoirs locaux ont été déclarées irrecevables, faute de convention entre le médiateur et la commune. Derrière ce chiffre, on a, dans chaque cas, un citoyen qui est privé d'une possibilité de faire valoir son point de vue par rapport à la bonne application des principes de bonne administration ; et cela, par un pur accident de la géographie institutionnelle. En effet, selon qu'il habite telle commune conventionnée ou telle autre qui ne l'est pas, il a, ou il n'a pas, accès à une médiation indépendante pour le même type de problème. L'idée que je mettais en lumière dans le rapport à cet égard, c'est que garantir un égal accès à la médiation, quel que soit le lieu de résidence, c'est précisément un des principes qui figurent dans le guide de bonne conduite – c'est un principe constitutionnel, à savoir le principe de l'égalité – au même titre que l'accessibilité, d'ailleurs, que garantit l'article 19 du guide.

En la matière, on rappellera également que certains textes internationaux, et certaines recommandations au niveau international, recommandent d'étendre la médiation institutionnelle à tous les niveaux, en ce compris au niveau local. Notre recommandation est effectivement d'étendre cette médiation, de manière générale, à l'ensemble des communes, ce qui est aussi intéressant pour les communes. Outre le fait que c'est un service qui est gratuit, cela permet d'éviter les recours administratifs et juridictionnels, qui sont coûteux, en termes d'avocats et de charges de personnel. Cela permet aussi de s'offrir une chance, en plus de renouer cette confiance entre les usagers et l'administration. Cela offre également – c'est un point que je n'ai pas encore développé dans cet exposé – la possibilité d'améliorer le contrôle interne de l'administration.

À ce titre, certaines administrations communales ou régionales nous invitent à préciser chaque fois les principes de bonne administration sur lesquels on les interpelle. Quand on est saisi par un usager, on interpelle l'administration en disant : quel est votre son de cloche sur le sujet, surtout à la lumière de tels et tels principes ?

Un certain nombre d'administrations communales et régionales sont demandeuses, parce qu'elles utilisent ces interpellations dans le cadre de leurs contrôles internes, notamment grâce à l'intelligence artificielle, selon les explications de certains. Cela participe au contrôle interne des administrations, c'est-à-dire à leur trajet continu d'amélioration.

Enfin – ce n'est pas le moindre –, vous l'aurez vu à la lecture du rapport, le médiateur est là aussi pour faire valoir les bonnes pratiques. L'administration ne parle pas toujours à l'administration. Le médiateur est une de ces institutions commodes et nominatrices de plusieurs administrations et permet de faire valoir, de mettre en lumière certaines bonnes pratiques.

En matière de médiation locale, il y a eu 101 réclamations recevables, 52 pour les communes partenaires, 88 pour les intercommunales. En matière communale, c'est surtout l'urbanisme et la voirie qui sont interrogés. En matière d'intercommunales, ce sont souvent les déchets. On doit souligner la bonne qualité de la relation avec les intercommunales. Je voudrais souligner une évolution très positive.

Le nombre de communes conventionnées a encore augmenté depuis la clôture du rapport, passant à 64, c'est-à-dire +22 en un an, notamment grâce à un courrier envoyé aux communes avec le ministre. Vous vous souviendrez que c'était ici que l'on en avait parlé la fois passée. C'est une preuve concrète que la dynamique s'accélère et que l'on peut conjuguer les efforts.

Vous l'aurez compris : mon ambition n'est pas nécessairement de monter en puissance à tout prix, mais d'offrir cette qualité de service aux différentes administrations et usagers. Pour ce faire, on met l'accent sur la qualité de la relation avec les administrations dans le courant des mois qui viennent.

Il est temps de conclure. Comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire lorsqu'on s'est vu dans d'autres commissions – c'est important –, le médiateur offre des outils très concrets pour vous permettre, à vous notamment, dans le cadre du contrôle parlementaire, d'alimenter votre boussole de suivi de la qualité administrative. Sachez que c'est la ligne et l'intention que nous poursuivons jour après jour avec l'équipe.

Dans le cadre de ce dialogue – c'est important – avec les administrations et les ministres, pour tenir compte des réalités de la gestion administrative, ce rapport n'est pas un simple récapitulatif de réclamations. Il ouvre des perspectives en termes d'évolution. Je me présente parfois un peu comme le service après-vente du Parlement que vous êtes. Que deviennent les décrets que vous adoptez une fois qu'ils sont au contact de la réalité, des agents du terrain, des administrations ? Vous trouverez toute une série de réponses et d'éléments de réflexion concrets dans le rapport. C'est pourquoi votre attention est si précieuse.

M. le Président. – Je vous remercie, Monsieur le Médiateur. Je voulais préciser que nous avons reçu vos documents, que nous avons pu les analyser de fond en comble, et que vous avez fait une présentation qui restera dans les annales comme étant synthétique. Je vous en remercie au nom de toute la Commission parce qu'on a encore énormément de travail cet après-midi et ce soir, voire cette nuit.

Échange de vues

M. le Président. – Après avoir entendu M. le Médiateur, nous allons procéder à un échange de vues.

La parole est M. Lefèbvre.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Président, si vous le permettez, M. Crampont interviendra à la suite de mon intervention.

Monsieur le Médiateur, tout d'abord, je vous remercie ainsi que l'ensemble de vos équipes pour le travail réalisé. On a eu l'occasion de se voir la semaine dernière au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, et je vous ai évidemment remercié aussi dans ce cadre.

Votre rapport rappelle l'importance de la médiation dans la relation entre les citoyens et l'administration régionale, voire avec des entreprises autonomes comme le groupe LeTEC.

À la lecture de ce rapport 2025, relativement aux compétences de notre Commission, plusieurs éléments sont marquants. D'abord, et c'est un réel problème démocratique, l'inégalité existante sur l'accès à la médiation locale. On y reviendra. La participation démocratique évolue. Il convient que la médiation évolue avec elle et que chaque citoyen puisse avoir accès à cette médiation locale.

Le second élément que je souhaiterais mettre en évidence est un élément statistique. On constate une hausse de 72 % des dossiers en matière d'urbanisme. C'est énorme. Cela démontre que, si tous les ministres qui se succèdent à la tête de ce département depuis plus de 20 ans ont parlé de simplification administrative, ils se sont un peu trompés. Peut-être que M. Desquesnes a une solution à nous soumettre dans les semaines ou mois qui viennent. On l'attend avec beaucoup d'impatience.

Le volet « mobilité et infrastructures » de votre rapport met en lumière un paradoxe. D'un côté, le service aux usagers du SPW MI semble jouer correctement son rôle et collaborer efficacement avec le médiateur ; de l'autre, une fois les dossiers transmis aux services compétents – vous l'avez souligné –, trop de citoyens restent confrontés à des délais, des rappels, voire à l'absence totale de réponse.

Enfin, alors que la situation est documentée, dénoncée et débattue depuis plusieurs années, voire des dizaines d'années, la Wallonie a un problème structurel dans l'organisation du transport scolaire, plus particulièrement du transport scolaire pour les enfants fréquentant l'enseignement spécialisé, c'est-à-dire pour les plus fragiles d'entre eux. Cette situation est évidemment révoltante et inacceptable.

Avant de poser des questions de forme, nous avons besoin d'explications sur les statistiques des recommandations en termes de médiation locale. À la page 52, on peut lire : « En 2025, le médiateur a traité 101 réclamations recevables en lien avec des pouvoirs locaux, dont 52 concernant des communes partenaires et 88 relatives à des intercommunales affiliées ». Cinquante-deux plus 88, cela fait 140. Quelques lignes plus bas, on lit qu'il y a eu 140 réclamations irrecevables. Est-on certain que les statistiques données sont correctes ? Je vous laisserai regarder ces éléments.

À vos yeux, quels sont les principaux freins qui expliquent que seules 49 communes et un CPAS aient toujours adhéré au dispositif de médiation locale ? Est-ce qu'il n'existe pas de service de médiation locale, ce qui pourrait expliquer que bon nombre de communes ou de CPAS ne se dirigent pas vers vous ?

Relativement au volet « aménagement du territoire et urbanisme », vous soulignez l'utilité croissante des médiations en présentiel. Selon vous, faut-il encore renforcer ou formaliser ce dispositif pour éviter qu'il dépende trop de la bonne volonté des cabinets ministériels successifs ?

Dans le CoDT, on voulait anticiper ce genre de situation grâce à la réunion de projets. Le succès des médiations en présentiel n'est-il pas une forme de reconnaissance de l'échec de ce dispositif ?

Vous insistez également sur les difficultés liées à la motivation des décisions et aux notions de centralité ou de comblement. À vos yeux, où se situe aujourd'hui le principal problème ? Est-ce dans le CoDT, dans les lignes directrices ou, plus singulièrement, dans la pratique administrative ?

Concernant les infrastructures, vous saluez le travail du service aux usagers du SPW MI, mais vous pointez des difficultés persistantes dans certaines directions. Le problème principal est-il organisationnel, lié aux effectifs ou à une culture administrative du suivi des réclamations qui, aujourd'hui, est relativement absente ? Trois dossiers sont restés sans suivi malgré cinq interventions. À vos yeux, faut-il prévoir un mécanisme plus contraignant lorsque certaines directions ne répondent pas au médiateur ?

Enfin, sur le volet « transport public », on constate que le nombre de réclamations reste limité, notamment en raison du service interne du TEC. Pensez-vous que les données du médiateur et celles du TEC devraient être davantage croisées pour disposer d'une vision complète des difficultés rencontrées par les usagers ?

Enfin, pour ma partie sur le transport scolaire, vous insistez sur la frustration des parents et l'application rigide des règles. Avez-vous le sentiment que les commissions de dérogation disposent aujourd'hui d'une marge suffisante pour prendre en compte les situations humaines particulières ? Avez-vous été consulté dans le cadre des groupes de travail qui doivent piloter la réforme du transport scolaire initié par le Gouvernement ?

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie, Monsieur Lagasse, pour la présentation de votre rapport. Évidemment, toutes ces informations nous sont précieuses et nous permettent d'avoir une vision globale de la situation.

Monsieur le Ministre, j'ai quelques questions vous concernant, suite à la présentation de ce rapport. Le Gouvernement entend-il soutenir l'extension du dispositif à l'ensemble des communes wallonnes ? Êtes-vous favorable à une évolution décrétable permettant au médiateur d'intervenir auprès de tous les pouvoirs locaux sans devoir attendre une convention commune

par commune ? À défaut, quelles mesures comptez-vous prendre pour encourager rapidement davantage de communes à adhérer à ce dispositif ?

Le nombre de dossiers en aménagement du territoire augmente fortement. Quelle analyse faites-vous de cette hausse et des difficultés persistantes de motivation des décisions ? Vous considérez la dématérialisation des permis comme une réponse au besoin de transparence. Comment, Monsieur le Ministre, garantissez-vous qu'elle ne se traduira pas par une charge administrative supplémentaire pour les citoyens, les architectes et les porteurs de projet ?

Comment expliquez-vous également, monsieur le ministre, qu'environ 30 % des dossiers relayés au sein du SPW MI nécessitent encore au moins un rappel avant réponse ? Entendez-vous prendre des mesures à l'égard des directions qui ne répondent pas, y compris après plusieurs interventions du médiateur ?

Le rapport pointe également un manque d'effectifs à la Cellule de contentieux général du SPW MI avec des conséquences sur les délais d'indemnisation. Comptez-vous y remédier ?

Le médiateur maintient sa recommandation demandant plus de souplesse dans la dérogation aux transports scolaires. Comment comptez-vous adapter le cadre actuel afin d'éviter des décisions contraires au bon sens et à l'équité ?

Le rapport pointe également une coordination insuffisante entre transport, enseignement et handicap. Quelles initiatives comptez-vous prendre avec la Fédération Wallonie-Bruxelles pour réduire les trajets excessifs, améliorer l'accompagnement et garantir ainsi un transport réellement adapté aux enfants de l'enseignement spécialisé ?

Enfin, en ce qui concerne les amendes de 10 euros en cas d'oubli d'abonnement, l'abonnement reste contesté au niveau du TEC. Le TEC peut vérifier qu'un usager est bien abonné ; dès lors, pourquoi maintenir une sanction qui assimile encore trop souvent l'oubli à une fraude à la faveur de l'examen du rapport précédent ? Vous vous étiez engagé, Monsieur le Ministre, à discuter de la situation avec l'OTW. Qu'en est-il exactement par rapport à cela ? Avez-vous pris langue avec l'OTW ?

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Médiateur. On s'est croisé régulièrement ces derniers jours. On a échangé longuement.

J'interviendrai sur la partie relative à l'aménagement du territoire et en partie sur le transport. Mon collègue, M. Dewez, interviendra sur les pouvoirs locaux.

Mon groupe prend acte de l'évolution du nombre de réclamations dans le domaine de l'aménagement du territoire. En 2025, 200 dossiers ont été instruits, soit une hausse d'environ 15 % par rapport à l'exercice précédent. Pouvez-vous indiquer si cette augmentation résulte d'un accroissement des difficultés, ou si elle témoigne d'une meilleure connaissance de l'institution du médiateur et du recours à la médiation ?

J'ai également pris bonne note de vos développements relatifs aux médiations en présentiel. Elles apportent – et j'en suis convaincu – de réels bénéfices, tant pour les citoyens que pour les autorités. Elles permettent d'abord au réclamant de mieux comprendre la position et les attentes de l'administration. Elles peuvent, ensuite, lorsqu'un dysfonctionnement administratif est constaté, conduire au retrait ou à une nouvelle délivrance de la décision. Enfin, elles offrent souvent une voie plus rapide et moins coûteuse qu'un recours devant le Conseil d'État.

À cet égard, je partage pleinement votre analyse relative au refus constructif qui permet d'explicitier les motifs et d'indiquer au demandeur les conditions dans lesquelles un nouveau projet pourrait être valablement envisagé lorsqu'une médiation ne relève pas d'éléments de nature à justifier la révision d'une décision. Il s'agit, selon moi, d'une plus-value importante qu'un recours juridictionnel n'offre pas nécessairement, même lorsque le demandeur obtient gain de cause.

Je partage également votre point de vue sur la dimension humaine de la procédure. La rencontre directe entre les parties dans un cadre informel contribue à lever certaines incompréhensions et, pour reprendre vos termes, à restituer toute leur humanité à des enjeux souvent perçus comme purement administratifs.

Tout ceci ne doit pas occulter les difficultés qui subsistent, notamment en matière de motivation de certaines décisions. Il est essentiel que les décisions reposent sur des critères lisibles, cohérents et prévisibles. Au-delà d'une exigence de bonne administration, il en va de la sécurité juridique et de la prévisibilité nécessaire pour les citoyens, les communes et les porteurs de projet.

Quant à la partie relative au transport, je vois que vous faites ressortir trois enjeux majeurs : la fiabilité du service, de l'efficacité et de l'équité, et enfin de la modernisation.

Sur le premier enjeu, la fiabilité, nous avons toujours plaidé pour que la priorité soit donnée à la qualité réelle du service – des bus qui passent à l'heure, une offre adaptée aux besoins et une information fiable pour les usagers. C'est là que nous devons mesurer la performance de nos transports publics. D'autres parlent essentiellement de moyens supplémentaires, mais mettre toujours plus d'argent dans un système qui fonctionne

mal ne constitue pas une politique de mobilité, et certainement pas lorsque ces moyens sont prioritairement consacrés à une forme de quasi-gratuité qui ne garantit ni davantage de bus, ni davantage de ponctualité, ni davantage de qualité du service. Je plaide pour que chaque euro public produise un résultat concret pour l'utilisateur.

Le deuxième enjeu, c'est celui de l'efficacité et de l'équité. Votre constat, Monsieur le Médiateur, sur le transport scolaire, notamment pour les élèves à besoins spécifiques, montre qu'une organisation trop fragmentée – vous l'avez sous-entendu tout à l'heure – peut produire de l'inefficacité et parfois de l'injustice. Là aussi, nous privilégions une approche plus pragmatique, avec moins de rigidité administrative, davantage de souplesse et surtout une responsabilité clairement identifiée avec une attention particulière aux situations individuelles.

Enfin, le rapport souligne l'importance de la modernisation, notamment de la billetterie intégrée. Mon groupe et mes collègues ont toujours défendu cette logique. La simplification tarifaire engagée par le ministre constitue déjà une étape importante dans cette direction. Elle rend le système plus lisible et prépare une approche davantage intégrée, mais nous devons aller plus loin. Le véritable objectif doit être un billet unique, permettant d'utiliser les différents réseaux de transports publics du pays, qu'il s'agisse du TEC, de la SNCB, de la STIB ou de De Lijn. C'est à cette condition que nous créerons une véritable rupture en matière d'intermodalité. Tout compte fait, pour le citoyen, peu importe qui exploite le bus, le tram ou le train, ce qui compte, c'est de pouvoir se déplacer simplement avec un seul titre de transport.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je vais être très bref parce que vous avez quasiment répondu à ma question sur les pouvoirs locaux. Vous vous étiez engagé, avec M. le Ministre, à envoyer un courrier. Apparemment, cela a été fait.

De plus, vous avez parlé de l'évolution du nombre de communes partenaires, à savoir 64, ce qui est positif. Pour préciser, était-ce le nombre au début de l'année 2026 ou est-ce le nombre à ce jour ?

Par ailleurs, vous avez parlé d'une bonne relation avec les intercommunales. Est-ce le cas avec les communes de manière générale ? La relation est-elle aussi positive ? Vous investissez sur la qualité de la relation qui doit être là, mais est-elle positive à l'heure actuelle ?

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Médiateur, pour votre présentation et la concision dont vous avez fait preuve.

Ma première question regroupe celle d'un autre député. C'est par rapport au nombre de communes et au nombre de CPAS. Un seul CPAS est membre et a signé la convention, un cinquième des communes à la grosse louche en sont membre et ont signé la convention.

Quelle est, selon vous, l'explication de cette faible représentativité ? Serait-il intéressant de réaliser une enquête de satisfaction vis-à-vis des communes qui ont franchi le pas pour voir si elles trouvent ce service intéressant et le considèrent comme étant une plus-value ou pas, et s'il y a une méconnaissance de la part de celles qui n'adhèrent pas à ce service ? Le chiffre est interpellant, et je ne vais pas plus loin dans les conclusions qu'il y aurait lieu d'en tirer.

Au niveau des communes, y a-t-il une répartition géographique qui apparaît ? Y a-t-il des tendances – une taille de communes, un nombre d'habitants commun par rapport aux communes qui sont membres et par rapport à celles qui ne le sont pas ?

Concernant les transports, quand on voit le nombre d'usagers transportés, le nombre de plaintes ou de requêtes qui vous sont attribuées et qui vous sont dirigées – en valeur absolue – est très faible. Ce serait intéressant de voir par rapport aux services internes de l'entreprise autonome LeTEC...

(Réactions dans l'assemblée)

On l'aura sans doute plus tard sur le développement. J'imagine qu'il faut le placer à un moment donné ou à un autre, sinon ce n'est pas une vraie commission.

Le pourcentage de requêtes qui se dirigent vers vous le sont-elles près avoir épuisé le premier filtre ou vont-elles en direct chez vous ? La question peut être identique par rapport aux communes. Est-ce après avoir « épuisé » les voies de recours dites classiques ou vers la première autorité que l'on vient chez vous en dernier recours, ou est-ce une première chambre vers laquelle on se dirige ?

Je lis dans votre recommandation numéro 2 sur la suppression des amendes liées à l'abonnement que vous invitez à supprimer la sanction de 10 euros lorsque l'utilisateur oublie son abonnement, en prenant en compte le principe de confiance légitime selon lequel l'oubli d'un abonnement ne devrait pas être apparenté à une tentative de fraude. La base de données du TEC permet de vérifier les titulaires d'abonnement.

J'entends bien et je trouve cela sympathique vis-à-vis de l'utilisateur, mais pourquoi devrait-il prendre son abonnement s'il sait qu'aucune sanction n'y est associée ? Il faudrait voir comment on arrive à cette conclusion. Si l'on sait par essence qu'une non-présentation n'amène qu'une remontrance – et pas d'amende –, je crains qu'il y en ait beaucoup qui le prennent ou ne le prennent pas. Bien que la volonté soit plus que bienveillante et très humaine, cela pourrait

amener à un résultat contraire à celui souhaité, à savoir une bonne organisation, un bon fonctionnement du transport et une facilité de contrôle pour tout un chacun. On en revient – que ce soit l'abonnement ou autre – à avoir soit une dématérialisation qui peut être de plus en plus poussée, soit – c'est annoncé – un paiement direct par application bancaire ou carte bancaire directement à l'intérieur.

Je ne voudrais pas abuser du temps de mes collègues. Je ne vais pas plus loin dans mes questions.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Médiateur. On vous a croisé plusieurs fois, et j'ai eu le plaisir de vous croiser aussi. Votre mission est primordiale, parce que vous venez nous faire rapport du contact entre l'administration wallonne, entre la Wallonie et les citoyens. C'est éminemment important.

Je commencerai, comme beaucoup de mes collègues, par l'aménagement du territoire. Le nombre de dossiers est impressionnant : 200, une hausse de 15 %. L'aménagement du territoire est une matière complexe, mais au moins, on en est sûr. Soixante-trois réunions de médiation avec le cabinet suite à des décisions de refus ou d'accord conditionné de permis d'urbanisme, ce n'est pas rien par rapport à l'ensemble des permis délivrés.

Il y a un point d'attention, vous mettez en évidence que des concepts ne sont pas compréhensibles, comme la règle du comblement ou de centralité, pour reprendre ceux que vous évoquez dans le rapport. Expliquer et faire de la pédagogie autour de la notion de comblement, on s'en passera. La notion de centralité, cela devient plus intéressant pour lutter contre l'étalement urbain et contre l'imperméabilisation des sols.

Cette notion est très importante. Ce n'est pas M. le Ministre qui va dire le contraire. On entend aller vers le Stop béton grâce à cet outil ; quand on dit qu'il est compris de deux personnes, cela fait un peu peur.

Selon vous, Monsieur le Ministre, qu'est ce qui amène à ce que l'on soit dans cette situation et, en particulier, par rapport aux centralités ? À quel niveau faut-il faire œuvre de pédagogie ? Par rapport aux citoyens ? Sur les mesures de l'urbanisme ? Il y a déjà eu plein de missions sur le sujet menées par l'administration. En définitive, que faut-il faire pour améliorer l'information sur le sujet ? En effet, plus le concept sera appréhendé par chacun et chacune de façon claire, mieux cela ira, et plus on saura ce que l'on peut y faire.

Soit dit en passant, par exemple, il circule autour de cette notion de centralité – j'y reviendrai plus tard – des notions qui n'y sont pas attachées. Ainsi, affirmer que

dans telle centralité, c'est une zone rouge et tout est constructible, c'est absolument faux. On imagine bien que si toutes ces centralités étaient bétonnées, ce serait l'asphyxie. Il est évident que des espaces verts doivent être protégés, par exemple.

J'assiste moi-même à ce genre de discussions. Elles pourrissent le chemin de la décision, ou en tout cas la pédagogie qui devrait entourer ce genre de décisions.

Monsieur le Médiateur, quand vous reprenez ces réunions en présentiel, des autorités y participent certainement. Vous citez les autorités communales, l'administration, des fonctionnaires délégués, vous-même, le demandeur qui a reçu soit un refus conditionné et qui vient, dès lors, en rediscuter et remettre son dossier sur la table. On est déjà tard dans la procédure. Or, il y a une étape prévue en amont, c'est la réunion de projet. Normalement, cette réunion doit avoir eu lieu anticipativement. Beaucoup de collègues en ont parlé parce que, souvent, des rapports émanant du secteur de la construction ou de l'ordre des architectes nous disent que cette réunion de projet est concrètement souvent refusée par les communes. Dès lors, elle n'a souvent pas lieu et elle entraîne tout ce processus supplémentaire de réunions en présentiel.

Monsieur le Ministre et Monsieur le Médiateur, que pensez-vous de la réunion de projet ? Vous étiez peut-être inattentif, mais l'ordre des architectes mentionne souvent que cette réunion de projet est trop souvent refusée, alors qu'elle est de droit. Dès lors, cela améliorerait-il le *process* si l'on prévoyait une action visant une revalorisation de cette réunion de projet ?

Monsieur le Médiateur, je me rappelle avoir évoqué ce sujet avec M. le Ministre, mais pas avec vous : le cas d'un poulailler à Leignon où cette décision a effectivement été revue. Une médiation a eu lieu, elle impliquait le réclamant, les représentants du cabinet ministériel accompagnés de fonctionnaires de l'administration, des représentants communaux. Dans ce cas précis, comme souvent, le processus peut déboucher sur l'envoi au ministre d'un courrier qui recommande une révision de sa décision. Comment prenez-vous en considération les intérêts et les préoccupations des tiers ? C'est une dimension très importante dans l'aménagement du territoire.

En d'autres termes, dans la réunion en présentiel que vous relancez très tard, puisqu'elle arrive en fin de procédure – même si c'est très intéressant d'avoir une médiation à ce moment-là –, comment prend-on en considération l'avis des tiers ? En effet, dans le suivi de la décision générale qui n'a pas fait l'objet d'une médiation, il y a souvent des enquêtes publiques. Comment réintègre-t-on l'avis des tiers et des citoyens ?

Quand vous recommandez d'inscrire une procédure formelle dans le CoDT – ce n'est pas la première fois que cette recommandation est faite – pourquoi ne

pensez-vous pas à la réunion de projet plutôt que d'insérer une nouvelle procédure dans le CoDT ? Ne faudrait-il pas plutôt valoriser et faire fonctionner celle qui est prévue et qui manifestement ne porte pas ses effets ? On en voit le résultat avec ce que vous nous présentez ici, et encore une fois, avec les avis des professionnels du secteur qui s'expriment.

Par rapport à cette recommandation, M. le Ministre répond qu'il estime plutôt que la dématérialisation permettra d'améliorer le fonctionnement actuel. Moi, je ne vois pas comment. Ce n'est pas parce qu'il y a une dématérialisation qu'il y a une médiation en présentiel après une décision. Je ne vois pas le lien que vous faites. C'est votre réponse dans le rapport. Comment faites-vous le lien ? « M. le Ministre estime plutôt que la dématérialisation permettra d'améliorer le fonctionnement actuel, notamment grâce à la possibilité déjà existante de modifier ou compléter un dossier en cours de procédure. » Très certainement, ce n'est pas la même chose que ce que M. le Médiateur propose. Cette médiation en présentiel ne va pas nécessairement avoir lieu.

En quoi estimez-vous que la dématérialisation va particulièrement améliorer cette situation ? C'est pour l'aménagement du territoire. Au vu du nombre de dossiers et de ce que cela implique dans la vie des citoyens, et que la procédure proposée et ce qu'il y a comme recommandations pour l'aval de la procédure, c'est-à-dire que la décision est déjà donnée. Je suis foncièrement convaincue qu'il faut agir plus tôt pour que le citoyen se sente en confiance par rapport à l'administration et aux pouvoirs publics en général, voire au pouvoir politique si l'on veut envisager la chose de façon plus large.

Concernant le SPW MI, on lit dans votre rapport, Monsieur le Médiateur, qu'il existe « un manque de personnel imputable au moratoire sur les engagements actuellement en vigueur et qui génère une surcharge de travail notable ». Monsieur le Ministre, prenez langue avec Mme Galant et mettez cela sur la table en tant que vice-Premier ministre, par rapport à ce vrai déficit, par rapport au SPW MI. On entend des moratoires généralisés sans distinction nécessairement des missions.

Pouvez-vous nous garantir que, pour le SPW MI, quelque chose de particulier sera fait, ou en tout cas, que vous allez donner une réponse aux remarques du médiateur ?

Enfin, par rapport au transport scolaire, cela rejoint les questions des collègues tellement ce sont des situations humaines complexes pour beaucoup de raisons – vous le savez tous aussi bien que moi. Je parle notamment de l'application rigoureuse de la règle de la distance minimale d'un kilomètre entre le domicile et l'école, sans prise en compte de situations particulières – humainement, c'est insupportable –, difficultés

persistantes du transport des enfants en situation de handicap. Le médiateur renvoie évidemment aux recommandations du DGDE, d'Unia et de la Ligue des familles. Qu'en est-il ? D'autres collègues ont aussi évoqué cette transversalité nécessaire à ce dossier qui touche humainement à des situations hyper importantes. Je vous remercie d'avance pour vos éléments de réponse.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je voudrais d'abord remercier M. le Médiateur qui doit faire, cette semaine, un très grand nombre de speeches courts ou longs. On a l'occasion de le revoir de commission en commission. Je vous remercie pour ces prises de parole et pour le travail et le rapport que vous avez réalisés avec votre équipe.

Pour revenir sur les compétences de cette Commission, derrière les dossiers présentés, des personnes sont confrontées à des problèmes très concrets : une famille attend une indemnisation, des parents cherchent un transport adapté pour leur enfant, un habitant ne comprend pas pourquoi son permis a été refusé. Plusieurs constats dans les compétences du ministre Desquesnes nous préoccupent particulièrement.

D'abord, les conséquences du manque de personnel du SPW Mobilité. Vous constatez qu'à la Cellule du contentieux général du SPW Mobilité, le manque de personnel lié au gel des recrutements surcharge les agents et retarde anormalement le traitement des demandes d'indemnisation. Ces retards peuvent entraîner des difficultés financières sérieuses pour les citoyens. Il faut signaler également trois dossiers restés sans aucun suivi aux directions des routes de Mons et de Liège, malgré cinq interventions de votre part.

Pour le PTB, ces constats montrent pourquoi il faut donner au service public les moyens de travailler correctement. Les agents surchargés et les citoyens qui attendent une réponse subissent les conséquences des choix du Gouvernement.

Ensuite, le transport scolaire des enfants en situation de handicap. Les difficultés persistent : des trajets trop longs, un accompagnement insuffisant, des refus de prise en charge. Vous soulignez que la coordination entre les autorités tarde depuis trop longtemps à produire des solutions. Les enfants et leurs parents ne peuvent pas continuer à subir ces blocages. J'imagine que là-dessus, pour faire une parenthèse, je ne suis pas le seul député à recevoir des témoignages réguliers – et nombreux – de la part de parents qui sont en grande difficulté.

Certains éléments reviennent régulièrement : les départs trop matinaux et les retours trop tardifs, alors qu'en principe, la règle, c'est que celui qui a été cherché le premier doit aussi être ramené le premier. Or, ce n'est

pas ce qui se passe. Ce que l'on constate, c'est que pour certaines familles, pendant deux ou trois jours, les horaires prévus sont respectés, et puis, les jours suivants, ils ne le sont plus. Et on est souvent face à des enfants qui ont besoin d'une grande stabilité pour fonctionner malgré leur handicap ou leurs difficultés. Cette stabilité est remise en question par ce type de fonctionnement.

Un témoignage m'a frappé particulièrement : un enfant qui non seulement a besoin de stabilité, mais qui a des problèmes de sommeil certaines nuits et se retrouve à devoir partir de chez lui à 6 heures 30 du matin et rentrer à 17 heures 45, alors que le contrat de base était qu'il pouvait partir en principe une heure quinze plus tard. Il arrive qu'il ne s'endorme qu'à 1 heure 30 ou à 2 heures du matin, alors qu'il doit se lever déjà aux aurores – vers 5 heures 30 ou 5 heures 45 pour être prêt à partir.

Ce sont des fonctionnements qui ne vont pas. Plusieurs personnes ici ont des enfants, que j'espère évidemment en très bonne santé, mais même un enfant en très bonne santé ne peut pas fonctionner pendant la journée s'il n'a pas dormi – nous non plus, en général. Il y a là une difficulté à résoudre. On constate que les parents, malgré tous les justificatifs qu'ils doivent présenter, malgré les situations qui sont connues année après année, sont toujours confrontés aux mêmes difficultés. De ce point de vue, il faut vraiment avancer et apporter des réponses.

Le troisième point concerne l'accès à vos services, l'accès au médiateur. En 2025, vous n'avez pas pu examiner 140 réclamations parce que le pouvoir local concerné n'avait pas conclu de convention avec votre service. Pourtant, chaque habitant devrait pouvoir bénéficier de votre aide en cas de problème avec son administration locale, quelle que soit sa commune.

Enfin, en urbanisme, vous saluez les efforts du cabinet pour améliorer la médiation, mais vous constatez encore des décisions mal expliquées, qui empêchent les citoyens de comprendre pourquoi leur projet est refusé et comment le modifier. Vous demandez aussi qu'il puisse répondre aux avis administratifs avant la décision sur leur permis. Le ministre mise sur la digitalisation, sans prévoir de procédure formelle dans le Code du développement territorial. Vous maintenez votre recommandation.

Monsieur le Médiateur, je voudrais d'abord vous poser deux questions. Depuis la rédaction du rapport, avez-vous constaté des améliorations dans le traitement des demandes d'indemnisation et obtenu des réponses pour les trois dossiers restés sans suivi ?

Je vous demanderai aussi de revenir sur le transport scolaire et d'évoquer les principaux blocages, pour pouvoir résoudre les situations urgentes dans lesquelles se retrouvent les familles.

Monsieur le Ministre, ces constats appellent également des engagements de votre part sur le personnel. Quelles mesures prenez-vous pour renforcer le service chargé des indemnisations et réduire les retards ? Avez-vous demandé des dérogations au gel des recrutements, et avec quels résultats ?

Sur le transport scolaire, quelles mesures allez-vous prendre avec les autres autorités concernées pour réduire les trajets trop longs et améliorer l'accompagnement ? Dans quels délais les familles pourront-elles constater un changement ?

Sur la médiation locale, êtes-vous prêt à proposer les changements nécessaires pour garantir cet accès à tous les habitants, en tenant compte des pouvoirs locaux qui disposent déjà de leur propre médiateur indépendant ?

Sur les permis, pourquoi ne pas inscrire clairement dans les textes le droit de répondre aux avis administratifs avant la décision ? Comment garantirez-vous ce droit aux personnes qui maîtrisent mal les outils numériques ? Nous souhaitons des réponses précises, avec des mesures et des dates.

Pouvez-vous également transmettre à notre Commission le tableau de suivi des recommandations du médiateur qui concernent vos compétences ? Cela nous permettra de vérifier les avancées et de revenir sur les problèmes qui restent sans solution. Je vous remercie.

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

M. Nicolas Lagasse, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne. – Je vous remercie pour vos questions et l'intérêt réservé au rapport. Le nombre de dossiers a été évoqué. Que les choses soient claires : le nombre de dossiers n'est pas un hit-parade des administrations. On est souvent dans la nuance et dans des réalités parfois difficiles. Cela ne veut pas nécessairement dire que les administrations dysfonctionnent. Cela veut parfois dire, comme cela a été évoqué, que le Service du médiateur est mieux connu. Ce n'est pas parce que le nombre de dossiers, ici en matière d'urbanisme, augmente qu'il y a nécessairement plus de problèmes. Il y en avait peut-être davantage auparavant – on n'en sait rien ; on n'a pas d'outil de comparaison.

Ce qui est important, c'est que le recours au médiateur existe parce que le médiateur est un service de deuxième ligne. On intervient uniquement lorsque l'utilisateur s'est d'abord adressé à l'administration et a épuisé les voies de recours internes. C'est une exigence de recevabilité d'ailleurs prévue dans le décret, et que l'on applique systématiquement. Cela relève de la logique et de la philosophie du médiateur. Est-ce un problème ? Non. C'est un filet de sécurité qui n'empêche pas qu'il y ait par ailleurs des procédures internes prévues – procédures qui peuvent, le cas échéant, être améliorées. Il est toutefois important de

garder ce contrôle externe à l'administration, parce que les procédures dont vous parlez sont internes à l'administration, ou à l'autorité – quand le ministre intervient, notamment comme organe de recours. Cette fonction externe est également importante pour le Parlement, parce qu'elle vous permet d'avoir ces retours sur le fonctionnement de l'administration, ce qui enrichit comme je l'évoquais votre capacité de contrôle dans le cadre du contrôle sur le Gouvernement.

De notre côté, nous agissons comme un *stress test* de l'administration, sur la base du guide de bonne conduite que vous avez adopté dans votre Parlement. Dans certains cas, l'administration devrait-elle mieux communiquer avec l'utilisateur ? Certainement, que ce soit au niveau local ou au niveau régional ; et cela va dépendre d'un service à l'autre, et parfois même d'une personne à l'autre. C'est dans ce contexte que s'inscrit toute l'importance de la culture administrative, du feedback que nous rendons et du contact que nous avons avec les administrations. Nous contribuons à cette démarche – évidemment, nous n'allons pas tout régler à nous seuls. C'est très difficile à régler par la loi, au travers de prescrits qui diraient, par exemple : « Bon, vous, les fonctionnaires en matière d'urbanisme, vous devez être plus gentils, plus accessibles envers les usagers ». Dans certaines communes, vous allez avoir de très bons services de l'urbanisme, avec des personnes très intègres, très compétentes et très accessibles, avec tout ce que cela implique en termes de suivi de dossiers. Dans d'autres, vous allez avoir des personnels fermés, avec leur conception du monde, et qui fonctionnent parfois en marge du cadre légal.

Ce qui est important, c'est de dire que le médiateur ne se substitue pas à l'administration. C'est un satellite du Parlement, avec des implications au niveau du contenu de notre démarche. Cela conditionne la finalité souhaitée, qui est notamment d'éclairer le Parlement.

Le médiateur est – j'ai envie de parler pour les médiateurs en général, parce que quand je parle à des collègues, soit en Belgique, soit à l'étranger, la situation est comparable – une fonction qui souffre généralement d'un déficit de notoriété. Je pense que le médiateur est sans doute déjà mieux connu que par le passé – et mon prédécesseur, notamment, a œuvré en ce sens. Il est parfois encore très mal connu, et j'en veux pour preuve – et je fais un lien avec la médiation locale ; même si je n'ai pas ici la réponse de l'ensemble des communes, et qu'il faudrait toutes les interroger – que nombre de communes nous indiquent, lorsqu'on leur demande les raisons pour lesquelles elles ne sont pas des communes partenaires du médiateur, qu'elles ne savaient pas. Elles ont été sans doute plusieurs fois invitées à conclure un partenariat par le passé ; il n'en demeure pas moins que, de bonne foi, c'est une réponse qui nous est régulièrement apportée. De la même manière, certaines communes qui ont un partenariat historique avec nous, et pour lesquelles les majorités ou le personnel au sein

de l'administration ont entre-temps changé, ignorent qu'elles ont ce partenariat.

Nous retournons vers elles en disant que nous aimerions bien nourrir qualitativement ce partenariat. Elles nous demandent : « De quoi parlez-vous ? C'est quoi, le médiateur ? Que venez-vous faire ? » Nous avons ce rôle permanent de réexpliquer la nature et l'utilité de notre démarche, pour les communes comme pour l'utilisateur.

Je reviens à l'urbanisme. On pointait le nombre de dossiers, et je vous disais : « Attention, ce n'est pas un hit-parade des administrations ». Dans un certain nombre de cas – ce n'est pas un nombre majoritaire –, il y a le principe du retrait-délivrance. On pointe une irrégularité dans la décision, parce que la motivation est manquante ou parce qu'il y a une erreur manifeste de droit. Le ministre ne peut retirer un acte que s'il est irrégulier. À nous, collectivement, dans la médiation, de préciser quelle est cette irrégularité, quel est le principe de bonne administration qui est heurté. Parfois, il y a des dossiers où c'est juste malheureux, mais il n'y a pas de principe. On ne peut pas dire que l'administration a manqué à l'un des principes de bonne administration. C'est vraiment cela, la démarche.

Je vous le disais pas plus tard que la fois dernière, un dossier qui était un bon dossier avait été refusé pour de bonnes raisons. En cours de procédure, l'utilisateur, alors qu'il était outillé – parce qu'il avait un architecte avec lui – n'a pas mentionné à l'administration un certain nombre de faits susceptibles de soutenir son dossier. Très concrètement, la décision dit qu'il est hors centralité, loin de tout service, commerce, arrêt de bus, et cetera. Or, il est juste à côté du centre d'une commune, il y a un arrêt de bus juste à côté, et cetera. Si l'utilisateur n'amène pas ces éléments pour que le ministre puisse statuer, le ministre statue sur base de ce qu'il y a dans le dossier. S'il y a des éléments qui arrivent a posteriori, il ne peut pas retirer son acte.

Vous voyez que, parfois, le dialogue doit aussi être nourri par l'utilisateur. L'origine du problème de dialogue entre l'utilisateur et l'administration peut être multiple, et tant mieux. Le médiateur permet de retrouver, « refaire la synthèse » – pour reprendre le terme utilisé par quelqu'un ce matin dans une autre commission – entre les intentions et le fait. Tout cela pour expliquer l'intérêt de la démarche qui, bien qu'elle ne se situe pas nécessairement au cœur du processus administratif lui-même, puisque l'on n'est pas dans le cœur de l'administration.

Par ailleurs, le nombre de communes augmente : +22 communes en un an et deux CPAS. Cela représente +100 %. Le médiateur est une institution de seconde ligne, en ce compris pour LeTEC. Cela vaut pour LeTEC, où l'on s'assure toujours que le service de première ligne a bien été saisi. Il y a une logique, là derrière : l'administration est l'experte en la matière.

Nous, nous sommes une petite équipe. L'administration, c'est souvent une grosse machine. C'est elle qui est la plus outillée pour apporter la réponse au plus près de la réalité administrative. Par ailleurs, quand il y a un service de première ligne, cela permet également d'utiliser les réclamations dans le cadre du contrôle interne, c'est-à-dire de ce processus d'amélioration continue. Il est important de renvoyer vers cette première ligne quand elle n'a pas été saisie avant d'arriver chez nous.

Vous m'avez interrogé sur la question de la centralité. En quoi est-ce un problème ? Je ne sais pas si c'est un problème, mais c'est une question qui mérite notre attention. Un certain nombre de règles prévoient des orientations assez générales et abstraites. Vous avez des règles qui disent : « Si vous remplissez les trois conditions, vous avez droit à tel avantage ». Le pouvoir discrétionnaire de l'administration est extrêmement limité. À ce moment-là, on peut concevoir que la motivation soit extrêmement limitée aussi. « Remplissez-vous les trois conditions ou non ? » C'est blanc ou noir. Par contre, si l'on dit que c'est la centralité – je sais que cela a été précisé, il y a des cartes de centralité que l'on utilise aussi –, c'est un concept beaucoup plus vague.

Dans ce cas, quand l'administration a un réel pouvoir discrétionnaire, ce n'est pas un souci en soi, mais sa motivation doit être d'autant plus développée. De la sorte, le citoyen, les utilisateurs du droit peuvent mieux comprendre dans quel sens ce principe va s'affiner progressivement, un peu comme en chimie quand on fait décanter une formule. C'est ainsi que cela va prendre forme concrètement, décision après décision.

On attirait l'attention là-dessus parce que les motivations n'étaient pas toujours évidentes dans certains dossiers. C'est normal qu'une administration commette des erreurs ou s'améliore. Cela fait partie des points d'attention que nous relevons en tant que service de seconde ligne par rapport à cette appréciation de la notion concrète de motivation à travers ce principe de centralité. C'est toujours cette idée de prévisibilité de l'action administrative qui est derrière.

On m'a interrogé sur les mesures contraignantes à prendre sur les directions locales. C'est difficile de dire qu'un service qui dépend du Parlement va donner des instructions à l'administration. À chacun son métier, à l'administration de donner les instructions sur sa chaîne hiérarchique et à améliorer ses processus internes.

Par contre, il est vrai – cela ne concerne pas nécessairement cette direction, mais dans d'autres matières – que certaines administrations se sont demandé si elles pouvaient donner au médiateur leur rapport d'enquête annuel, et cetera.

Je demandais ce rapport qui était transmis à d'autres organes, comme le Conseil économique et social. Ils se

demandaient s'ils pouvaient vraiment me le donner, et cetera. J'ai dit : oui, vous devez me le donner. Si vous ne le faites pas, je pourrai potentiellement utiliser mon pouvoir d'enquête et exiger que vous me le transmettiez. Transmettez-le-moi avant que l'on doive arriver à ce genre d'expédient.

Le cas échéant, je pourrais imposer ce type de mesure. Je ne l'ai jamais fait. Généralement, cela passe par un bon dialogue, une rencontre. On s'explique, on explique.

De nouveau, toutes les administrations ne comprennent pas toujours bien la portée et la nature de la fonction du médiateur. Cela implique beaucoup de travail, de pédagogie, de rencontres, de là l'importance des personnes focales au sein de l'administration – SPOC –, des personnes de contact. C'est très précieux pour tout le monde, c'est gagnant-gagnant.

Je fais une petite parenthèse, mais cela permet aussi, quand on a besoin d'une clarification, parfois sur un point de détail, de prendre contact avec le SPOC. Cela va beaucoup plus vite que de mobiliser toute une chaîne via la hiérarchie, et cetera.

Par ailleurs, je suis content que dans cette Commission, on ne m'ait pas demandé de solutions générales pour sauver l'administration en général. Parfois, cela m'est arrivé, notamment à la Communauté française la semaine passée. L'expert, c'est l'administration. Ce n'est pas à nous de lui dire comment travailler. C'est spécifique, administration par administration. Une administration n'est pas l'autre.

Par contre, lorsqu'on nous l'a demandé – je réponds à une question sur des informations particulières –, il est arrivé, par exemple dans le cadre de la préparation du contrat de gestion de l'ONE, qu'on nous demande des inputs. On peut donner des éclairages sur la base de notre expérience, comme on le fait en matière d'usagers.

En matière de statistiques, il y a peut-être bien une erreur dans le rapport, je dois vérifier. Je peux tout à fait vous le concéder. On fera parvenir les bons chiffres au Parlement.

Dans la qualité de la relation avec les communes, je vous confirme qu'on a de bons contacts avec les communes partenaires. Je souhaite promouvoir la qualité de ces contacts. Comme je l'ai dit, certaines communes sont partenaires historiquement et ne savent parfois plus qu'elles sont partenaires, pour les raisons que j'ai évoquées tout à l'heure.

On ne fait pas d'enquête de satisfaction. Par contre, j'ai demandé aux services – il faut leur laisser du temps, parce qu'on n'est pas 3 000 dans le service – d'avoir au moins un contact annuel avec chaque commune sur la base d'une grille d'analyse. C'est un peu une évaluation à 360 degrés. C'est aussi intéressant de connaître les intentions et les attentes des communes. Cet élément me

semble d'ailleurs beaucoup plus qualitatif que quantitatif, parce que, si l'on faisait une enquête tous azimuts, ce serait difficile à analyser. Cette approche prend plus de temps, mais elle est certainement pertinente.

Vous m'avez également interrogé sur des recommandations en termes d'abonnement. Non, il ne s'agit pas simplement de faire de la bienveillance. D'autres services de transport, comme la SNCB, ont fait évoluer leur système. Ils viennent d'un système analogue à celui du TEC. Si un abonné présente son abonnement dans les sept jours au guichet, on fait sauter les 10 euros. C'est tout à fait possible. Ici, la question n'est pas tellement une question d'antifraude, mais davantage une question de statistique. C'est la motivation à la base de la mesure.

Vous m'interrogez également sur la manière de tenir compte du point de vue des tiers, si je fais de la médiation en présentiel. Je vous répondrai que l'avis des tiers entre en ligne de compte dans l'enquête publique et que toutes les décisions qui doivent être prises doivent répondre à l'enquête publique. Les recours se font contre la décision du ministre et non pas contre la décision prise en premier degré, au niveau de la commune. Nous devons tenir compte de ces principes de bonne administration à ce niveau. En reprenant une décision, le ministre doit tenir compte de l'avis des tiers exprimé lors de l'enquête publique, notamment.

Je pense que je devais encore répondre à une question sur les dossiers de suivi en matière de mobilité. Il y avait trois dossiers non suivis et, à ce stade-ci, nous n'avons toujours pas reçu de réponse de la part des services concernés.

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. – Concernant les pouvoirs locaux, je me réjouis que le courrier conjoint que nous avons adressé voici une année ait porté ses fruits. C'est positif. J'invite chacune et chacun comme mandataire local à s'interroger ou à interroger son exécutif sur cette possibilité puisqu'il s'agit d'un service offert et financé par les Parlements. En effet, le service de médiation est un organe collatéral du Parlement wallon et du Parlement de la Fédération Wallonie Wallonie-Bruxelles. En aparté avec M. le Médiateur, nous avons évoqué la possibilité, lorsqu'une demande citoyenne arrive au médiateur et que la commune n'a pas conventionné, d'avoir un accord ponctuel sur ce dossier ; une fois le dossier réglé, la capacité ou la conviction plus forte pour la commune d'adhérer de façon plus large. Je pense que c'est une méthode pragmatique qui respecte l'autonomie communale, d'une part, et qui permet d'avancer et de répondre concrètement aux attentes des citoyens d'autre part.

Pour ce qui concerne le SPW MI, j'entends que certains services ne répondraient pas dans les délais aux médiateurs. Cela ne va pas. Je vais clairement l'indiquer au directeur général du SPW MI pour que cette situation ne perdure pas.

Par ailleurs, je suis un peu étonné que ce soit à la direction territoriale que les éléments soient renvoyés, puisque, normalement, la gestion des plaintes est centralisée au SPW MI. C'est une question d'efficacité dans les ressources des moyens, même s'il s'appuie quelquefois sur les données locales.

Par ailleurs, je m'inscris en faux concernant le fait qu'il y aurait un moratoire dans la fonction publique wallonne. Ce n'est plus le cas depuis de très nombreux mois. Il y a bien une trajectoire budgétaire pour contenir la dépense, certes, mais cela ne correspond pas à un moratoire.

Sur les enjeux de recours en ce qui concerne les permis, je salue le fait que le médiateur reconnaisse que le renfort au cabinet ait permis d'avoir un dialogue et d'être à jour sur l'ensemble de ces dossiers. Je rappelle les séquences. Les permis peuvent être délivrés en première instance par la commune ou le fonctionnaire délégué. Ils peuvent aller en recours chez le ministre. Après la décision du ministre, ils peuvent gratuitement aller chez le médiateur pour contester la décision.

Souvent, il y a un aspect pédagogique – M. le Médiateur l'a bien expliqué –, les cas qui peuvent amener à revoir la décision nécessitent qu'il y ait soit une erreur de droit soulevée, soit qu'il y ait, dans l'appréciation des faits, une erreur suffisante pour changer la décision. Il faut l'une de ces conditions pour qu'il y ait la possibilité d'un acte de retrait-délivrance. Je donne instruction, en particulier à mon équipe, de faire en sorte que les décisions de refus – puisque les gens vont souvent chez le médiateur parce qu'ils ne sont pas contents de la décision ; c'est souvent un refus, une condition ou un permis sous condition – soient le plus clairement motivées et que la décision, lorsque c'est possible – ce n'est pas le cas pour tous les dossiers – soit une décision qui indique la piste de solution à l'avenir, dans le cadre d'un dépôt d'une nouvelle décision.

Concernant l'enjeu du lien avec les centralités, c'est sans doute un lien avec une des dispositions – D.IV.58 – du CoDT concernant la capacité pour une commune, qui a ouvert un dossier de SDC avec optimisation spatiale, de refuser pendant trois ans des permis. Aujourd'hui, le CoDT de mon prédécesseur permet cet élément. C'est un élément dans lequel les enjeux de centralité peuvent revenir. Je reconnais cet élément de façon très claire.

La dématérialisation et la médiation, ce n'est pas du tout la même chose. La dématérialisation est le processus par lequel le permis est délivré. L'objectif – je l'ai déjà dit il y a un an – est que la dématérialisation

permette aux demandeurs de découvrir quasiment en temps réel les avis qui lui sont adressés sur leur projet, de façon à ce qu'ils puissent, dans le cadre de la procédure, par exemple, contester une appréciation matérielle.

Je reprends un exemple : si le plan indique RF 30 minutes, et que le Service régional d'incendie dit qu'il faut que pour les portes, ce soit 60 minutes, le demandeur peut réintroduire ou compléter ses plans dans la procédure ou, s'il n'y a pas d'information, donner cette information et prendre cet engagement.

C'est trop stupide de ne pas permettre ces éléments. C'est vrai que nous devons poursuivre une série d'éléments dans la dématérialisation. Les choses se font progressivement. C'est un dossier en cours, peut-être sera-t-il nécessaire d'intervenir en amont.

J'entendais le médiateur concernant le travail en amont à réaliser par les services publics, il y a là de la place pour mettre de l'intelligence artificielle et pour aider le citoyen lambda à retrouver son chemin dans les procédures. Voilà certainement un champ d'investigation qui ne remplace pas le travail des agents de l'administration, mais qui permet un peu d'élargir le chemin du demandeur au point de départ et d'éviter de s'enfoncer dans une procédure non concernée.

La médiation intervient après la décision. Évidemment, ce n'est pas du tout la même temporalité. Concernant LeTEC, le médiateur a indiqué que c'est un recours ultime après les recours et les plaintes traitées par LeTEC. C'est une chose.

Venons-en à la sanction des 10 euros si l'on ne présente pas son abonnement. J'avais été enclin à m'interroger sur la possibilité de maintenir cela. Je m'en suis ouvert à la direction générale. La direction générale m'a dit : « Monsieur le Ministre, ne faites surtout pas cela ». Pourquoi ? Parce que je réitère ce que M. Bastin a dit tantôt, on fait disparaître toutes normes, on rend des choses ouvertes et, on risque, à un moment donné, de nous dire : « On a le droit à une erreur une fois, et tout le monde se balade non seulement sans son abonnement, mais aussi – et c'est important – sans pointer ». Ce qui est important, c'est que LeTEC puisse avoir de l'information, savoir où les gens montent. Vous savez, j'ai exigé – c'est inscrit dans le cadre du nouveau contrat de service public – que l'on puisse également compter les gens qui sortent avec un système de comptage caméra. Aujourd'hui, l'OTW est à moitié aveugle sur les données, on sait qui monte pour autant que les personnes pointent – d'où le débat ici –, mais il faut aussi que l'on sache où les gens descendent. C'est comme cela que l'on peut optimiser l'offre, le déploiement de l'offre de LeTEC. Cela n'empêche pas, dans la façon dont les choses sont mises en œuvre, au contrôleur d'avoir aussi une forme d'appréciation *in concreto*.

Enfin, sur le transport scolaire, c'est un dossier complexe, je l'ai déjà dit plusieurs fois. En effet, 27 000 enfants bénéficient du service. Oserais-je dire que c'est un service public qui est décliné 27 000 fois ? Et là, on a toutes les limites du droit qui doit encadrer des situations familiales, personnelles, d'enfants en garde alternée, d'enfants qui partent un jour, le matin chez les grands-parents, le lendemain chez l'un des deux conjoints, et cetera. Ce sont des changements quotidiens qui rendent particulièrement complexe ce service.

Je sais qu'il y a des difficultés et, comme le médiateur l'a dit, il y a une partie qui relève du transport scolaire, de son organisation et de son optimisation, avec les difficultés du fait que chaque dossier est un dossier personnel, individuel. À partir du moment où l'on dit « oui » à quelqu'un sur tel élément, on doit aussi avoir un traitement d'égalité. Dès lors, la décision de servir une personne peut aussi avoir un impact sur des droits ou des demandes de beaucoup d'autres. On doit être particulièrement attentifs, de ce point de vue. D'autre part, une partie de la solution se trouve à la Fédération Wallonie-Bruxelles pour les enfants qui fréquentent l'enseignement spécialisé. C'est bien là le cœur de la mission du transport scolaire, ce sont les enfants de l'enseignement spécialisé, en plus de ceux dont il n'y a pas d'offre de transport en commun à un kilomètre de distance. Quelquefois, l'offre d'enseignement spécialisé correspondant à l'enfant est trop lointaine. Dans de tels cas, on a beau optimiser les parcours, s'il faut faire 40 ou 50 kilomètres pour atteindre la bonne école, on ne sait pas faire de miracles en termes de temps de trajet.

Je voulais abonder dans le sens de M. le Médiateur par rapport au transport scolaire. Il y a donc également une question du côté de la Fédération Wallonie-Bruxelles sur l'organisation de l'offre scolaire correspondant aux typologies d'enfants fréquentant l'enseignement spécialisé. Certes, ce n'est pas facile parce que vous savez que l'on a une forme de liberté scolaire et, dans l'organisation des offres, et il faudrait peut-être que – je ne sais pas comment – la Communauté française soit un peu plus directive vis-à-vis de certains établissements. C'est là un sujet sensible et je me garderai bien de faire la moindre recommandation sur un niveau de compétence qui n'est pas celui qui relève de la Wallonie.

Enfin, 12 pistes ont été identifiées conjointement par le Gouvernement wallon et le Gouvernement de la Fédération. Nous nous employons à les mettre en œuvre progressivement, sachant que tout changement est un changement qui impacte la vie concrète de 27 000 familles. Si l'on doit avancer de façon résolue, il faut aussi le faire de façon prudente, parce qu'il peut y avoir aussi dans le changement des impacts qui sont difficiles à anticiper. Raison pour laquelle nous progressons, mais avec prudence et *step by step*.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je voulais très brièvement remercier M. le Médiateur et M. le Ministre pour les éléments de réponse. Je n'ai pas les réponses à toutes mes questions, mais j'ai suffisamment d'éléments pour vous réinterpeller prochainement.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je vous remercie pour les réponses qui ont été apportées, singulièrement par rapport aux communes, et rendez-vous l'année prochaine pour voir s'il y a ce retour à 360 degrés tel qu'évoqué.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je souhaite vous remercier tous les deux pour les éléments de réponse apportés.

J'ai peut-être été distraite, mais je n'ai pas entendu parler de la réunion de projet, ni dans le chef de l'un ni dans le chef de l'autre. À ce sujet, j'insiste parce que je pense que c'est vraiment important, Monsieur le Médiateur et Monsieur le Ministre, d'avoir une procédure qui permet, en amont du « conflit », de régler la problématique et que ce soit un peu plus explicite pour les uns et pour les autres.

Comme vous l'avez dit, la situation en aménagement du territoire – singulièrement autour de cette centralité – n'est pas binaire. La décision n'est pas de dire que l'on ne peut pas construire hors des centralités. Il y a donc matière à explication – pour moi, à négociation – envers les citoyens et citoyennes, et les administrations éventuellement, s'il le fallait, pour que cela se passe mieux. Je ne pense pas avoir reçu de réponse, mais j'ai peut-être été distraite.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je ne vais pas improviser, Madame la Députée, sur un sujet que je ne maîtrise pas assez en termes de données et de mode de fonctionnement. Je vous invite à revenir avec une question orale sous quinzaine, ce qui nous permettra, à moi et à mon équipe, de faire le point sur cet enjeu. Ce n'est pas pour esquiver la question, mais je ne vais pas improviser ou inventer des choses.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je vous remercie pour votre honnêteté. Ce n'est pas pour vous titiller, mais parce que je pense que le rapport du médiateur nous aide à identifier une vraie problématique. Les schémas de développement communaux, vous le savez mieux que quiconque en tant que ministre de l'Aménagement du territoire, vont se

déployer dans toutes les communes. Il est dès lors intéressant d'avoir le débat ici sur le fond. Je vous remercie et ne manquerai pas de vous interroger pour avoir ce débat.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je vous remercie, Monsieur le Médiateur et Monsieur le Ministre, pour les réponses que vous avez données.

La fragilisation, par ce Gouvernement, de la fonction publique, a forcément des conséquences dans la gestion des problèmes auxquels sont confrontés les citoyens. C'est un élément qu'il faudra continuer à creuser, puisque – on l'a dit dans d'autres commissions – le lien entre l'administration et le citoyen réside dans la capacité de l'administration à résoudre les difficultés auxquelles les citoyens sont confrontés. C'est un enjeu très important en termes de confiance et de lien.

Concernant le transport scolaire pour les enfants de l'enseignement spécial, j'imagine, Monsieur le Ministre, que les 12 pistes que vous avez évoquées sont disponibles quelque part, sinon éventuellement via une question écrite.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Non, il y a déjà beaucoup de questions sur le sujet. Une note d'orientation est passée au Gouvernement conjoint il y a plus d'un an, en décembre 2024, me semble-t-il.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Donc, on pourra revenir sur tous ces éléments.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Tous les éléments sont largement documentés ; un plan d'action est en cours, notamment.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Je vous remercie pour la réponse.

Enfin – peut-être ai-je été distrait –, j'ai aussi évoqué le fait d'avoir un tableau de suivi des recommandations du médiateur. Un tel document existe-t-il ? Où peut-on aboutir à un tel document pour faire le suivi, dans cette commission, des recommandations du médiateur ?

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je pense avoir répondu à une série d'éléments. Je ne compte pas juste formuler des réponses, juste comme cela, notamment sur les dossiers en souffrance en ce qui concerne les infrastructures. Qu'il n'y ait pas de tableau de suivi précis, voilà, si le Parlement veut en faire un, il est libre de le faire. Le médiateur est un organe collatéral du Parlement, pas du Gouvernement.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – On aura peut-être l'occasion de revenir là-dessus dans une discussion de méthode, mais moi, je pense que c'est intéressant, pour vous, mais certainement pour nous. Il faut voir si la Commission doit s'en charger une fois qu'on a accueilli le médiateur et qu'un rapport revient avec une série de recommandations. Cela a déjà été fait dans d'autres dossiers, sur d'autres thématiques. Il est intéressant d'avoir un tableau de suivi pour voir dans quelle mesure des recommandations sont réalisées, en difficulté ou à moitié réalisées. Vous avez fourni des réponses, personne n'en doute, mais la question, c'est : comment va-t-on suivre la réalisation de ces recommandations ?

M. le Président. – Si je peux me permettre, pour avoir suivi tous les échanges, M. le Médiateur est déjà revenu aujourd'hui avec des solutions de l'année passée, notamment par rapport à la médiation communale et le courrier qui avait été envoyé par le ministre.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Donc, lui, il fait le suivi.

M. le Président. – Non, c'est à lui de venir l'année prochaine, dans son rapport, avec son équipe, nous dire quelles recommandations ont été suivies ou ne l'ont pas été ; c'est à nous, en tant que parlementaires, de vérifier dans le rapport ce qui est suivi et ne l'est pas. Je pense que c'est un devoir collectif, certes, mais aussi individuel au sein de cette Commission.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Président, chacun a son opinion sur la question. Si j'étais à la place du ministre ou des partis de la majorité qui doivent rencontrer les recommandations du médiateur, en tout cas celles avec lesquelles ils sont d'accord, ce serait utile d'avoir un tableau de suivi. Maintenant, si vous estimez que c'est plutôt à chaque parlementaire de le faire, il n'y a pas de souci.

M. le Président. – Y a-t-il d'autres prises de parole ? Non.

Je propose de remercier M. le Médiateur pour ces échanges plus qu'intéressants. On lui souhaite encore un bon travail parce qu'il est attendu dans la Commission de l'environnement. Donc, il n'a pas fini non plus. Merci aussi à son équipe qui l'entoure presque toute cette semaine de présentations. À l'année prochaine. On pourra faire d'ici là le suivi de toutes vos recommandations.

Confiance au président et au rapporteur

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

Proposition de décret modifiant le Code du développement territorial en vue d’imposer la végétalisation et le verdissement des espaces urbanisés, déposée par M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Tillieux, M. Witsel et Mme Morreale (Doc. 653 (2025-2026) N° 1)

M. le Président. – L’ordre du jour appelle l’examen de la proposition de décret modifiant le Code du développement territorial en vue d’imposer la végétalisation et le verdissement des espaces urbanisés, déposée par M. Lefèbvre, Mme Hanus, M. Crampont, Mme Tillieux, M. Witsel et Mme Morreale (Doc. 653 (2025-2026) N° 1).

Désignation d’un rapporteur

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

La parole est à Mme Fafchamps.

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

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

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

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, chers collègues, avec ce texte, nous abordons un autre aspect essentiel de l’adaptation climatique : l’habitabilité de nos villes, de nos villages et de nos espaces publics.

Les événements des dernières années nous obligent collectivement à changer d’échelle – les inondations de 2021, les canicules de juin et juillet 2026, l’incendie des Hautes-Fagnes –, tout cela nous rappelle que le réchauffement climatique n’est plus une perspective lointaine. Il transforme déjà nos territoires, nos services publics, notre quotidien et notre façon de vivre.

Il y a 34 ans, à Rio, se tenait le Sommet de la Terre. Les alertes scientifiques sur les conséquences du réchauffement climatique étaient adressées aux dirigeants du monde. En réponse, le président des USA de l’époque, George W. Bush, leur a dit que le mode de vie des Américains n’était pas négociable. Aujourd’hui, l’heure n’est plus à la négociation, elle est à l’adaptation de ce qui peut l’être.

Devant le défi climatique, je pense sincèrement que nous devons essayer de sortir d’une logique classique majorité-opposition. L’adaptation climatique du territoire doit devenir une cause régionale. Elle concerne les villes, les villages, les quartiers populaires, les écoles, les places, les voiries, les parkings, les arrêts de bus. Elle concerne toutes les Wallonnes et tous les Wallons.

C’est dans cet esprit que nous présentons ce texte. Ce n’est pas un texte à prendre ou à laisser ; c’est une base de travail. Nous sommes prêts à le discuter, à l’amender, à entendre les remarques du Gouvernement, des communes, des auteurs de projet, des administrations et des acteurs de terrain. On peut même envisager de le soumettre au Conseil d’État. Nous pensons que nous pouvons, dans cette Commission, mener un travail sérieux et utile pour nos concitoyens.

La question est simple : comment continuer à vivre dignement dans des espaces urbanisés qui surchauffent ? L’été 2026 doit nous servir d’électrochoc. Les vagues de chaleur ont provoqué près de 3 000 décès supplémentaires en Belgique. Ce chiffre n’est pas une statistique abstraite. Il parle de personnes âgées, de personnes isolées, d’enfants, de travailleurs exposés, de personnes malades, d’habitants de quartiers trop minéralisés et trop peu arborés.

Quand une rue devient invivable à 40 degrés, quand une cour d’école se transforme en plaque chauffante, quand une place publique n’offre pas un seul coin d’ombre, quand un parking devient une nappe d’asphalte brûlante, on ne parle plus seulement d’aménagement, on parle de santé publique, de dignité et de qualité de vie.

C’est cela, le sens de notre proposition : faire de la végétalisation un outil d’adaptation, pas une option décorative. Un arbre, ce n’est pas seulement un paysage : c’est de l’ombre, de la fraîcheur, de l’eau mieux absorbée, de la biodiversité, du bien-être et parfois même une protection vitale.

Je veux le dire de manière constructive : cette idée progresse dans tous les groupes politiques. Un éminent membre de la majorité, M. Nicolas Janssen, Député MR, a récemment mis en avant la règle des 3-30-300 : trois arbres visibles dans son lieu de vie ; 30 % de couvert arboré dans le quartier ; un espace vert à moins de 300 mètres. Je m’en réjouis. Cela montre que nous pouvons trouver des convergences. Quand un député de

la majorité défend publiquement l'accès aux arbres, aux espaces verts et à la végétalisation, cela veut dire que le débat est mûr. Nous avons peut-être des différences sur les outils, sur les seuils, sur les modalités, mais le cap peut être partagé. C'est précisément ce que nous proposons, à savoir transformer une intuition largement partagée en cadre clair, progressif et opérationnel.

Aujourd'hui, tout le monde reconnaît l'importance de la nature en ville, des îlots de fraîcheur et de la désimperméabilisation. Beaucoup de communes ont déjà commencé à agir. Ainsi, Liège, Charleroi, Namur, Ath et d'autres développent des projets de végétalisation, de déminéralisation ou de nature en ville. Ces initiatives doivent être saluées, mais elles restent encore trop dépendantes de la volonté locale, des moyens disponibles ou de la sensibilité des porteurs de projet. L'objectif n'est pas de sanctionner ceux qui avancent déjà. Au contraire, il est de soutenir, d'harmoniser et de généraliser les bonnes pratiques.

Notre texte propose de changer la norme de départ. Il inscrit explicitement dans le CoDT l'adaptation climatique, le bien-être des habitants, la lutte contre les îlots de chaleur, la désimperméabilisation, la gestion intégrée des eaux pluviales, la biodiversité et la végétalisation des espaces publics et privés ouverts au public. Il demande l'intégration, dans le Guide régional d'urbanisme, de normes obligatoires concernant les plantations et les essences locales, les surfaces de pleine terre, la perméabilité des revêtements, l'ombrage, la continuité écologique, ainsi que la résilience des infrastructures publiques et scolaires. Il prévoit que les projets d'aménagement ou de réaménagement significatifs d'espaces publics urbanisés soumis à permis intègrent des mesures de végétalisation, de désimperméabilisation, de gestion de l'eau et de lutte contre les îlots de chaleur. Il vise, en outre, les parkings à ciel ouvert de 20 emplacements ou plus, parce que les grandes surfaces asphaltées sans arbres, sans ombre et sans infiltration ne peuvent plus être le modèle par défaut.

Le texte tient compte des contraintes. Il prévoit des mesures proportionnées. Il permet de mobiliser les impossibilités techniques, patrimoniales, de sécurité, d'accessibilité ou de pollution des sols. Il ne s'agit donc pas de bloquer les projets ni d'imposer une réponse uniforme partout.

Nous sommes conscients que les communes ont déjà des réalités différentes, que certains centres anciens sont contraints, que les réseaux souterrains posent parfois des difficultés, que le patrimoine doit être respecté et que chaque projet a ses spécificités. C'est justement pour cela que le texte prévoit une approche proportionnée. Nous voulons fixer un principe : chaque fois que l'on aménage, on doit se poser la question de l'ombre, de l'eau, de la pleine terre, de la végétalisation et de la fraîcheur.

C'est un changement culturel autant qu'un changement réglementaire ; et c'est sur ce changement culturel que nous pouvons, je l'espère, nous rejoindre. La majorité peut considérer que certains points doivent être précisés. Très bien, discutons-en. Elle peut proposer des adaptations sur les délais, les modalités, les normes ou l'articulation avec le Guide régional d'urbanisme. Très bien, travaillons-les.

Ne ratons toutefois pas l'essentiel. La Wallonie doit passer d'une logique d'incitation à une logique d'adaptation systématique. En effet, végétaliser, ce n'est pas verdir les discours, c'est protéger les vies ; c'est protéger les enfants dans les cours d'école ; c'est protéger les personnes âgées dans les quartiers sans ombre ; c'est protéger des habitants confrontés au ruissellement et aux inondations ; c'est protéger la biodiversité dans des territoires trop artificialisés ; c'est améliorer la qualité de vie.

Après les inondations de 2021, après les canicules de 2026 et après l'incendie des Hautes-Fagnes, nous ne pouvons plus traiter l'adaptation climatique comme un supplément facultatif. Notre main est tendue. Nous ne demandons pas à la majorité de reprendre notre texte mot pour mot ; nous lui demandons de reconnaître l'urgence, de partager l'objectif et de travailler avec nous à une réponse utile pour les Wallonnes et pour les Wallons. La résilience du territoire doit devenir une cause commune, et cette proposition peut être une première pierre concrète pour rendre nos villes et nos villages plus habitables.

Discussion générale

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, chers collègues, je voudrais tout d'abord remercier les auteurs de cette proposition de décret pour avoir souhaité ouvrir le débat sur cette question importante. La lutte contre les îlots de chaleur, le verdissement de nos espaces et plus largement l'adaptation de nos territoires aux changements climatiques sont des enjeux auxquels nous devons être particulièrement attentifs. Ils concernent directement la qualité de vie de nos citoyens et la manière dont nous concevons aujourd'hui l'aménagement de nos villes et de nos communes.

Il me semble toutefois que si l'objectif poursuivi mérite d'être débattu, plusieurs éléments de cette proposition appellent encore des précisions et des approfondissements. La première difficulté concerne certaines des notions utilisées dans le texte. Plusieurs concepts mériteraient d'être davantage définis. Les obligations qui en découlent doivent notamment être comprises et appliquées de manière suffisamment claire et uniforme.

En matière d'aménagement du territoire, la précision des règles est essentielle. Les communes, les administrations, mais aussi les porteurs de projet doivent savoir exactement ce que l'on attend d'eux. Ainsi, à l'article 5, on parle de projets d'aménagement ou de réaménagement significatifs. Pour la bonne compréhension des porteurs de projet de l'administration, il est nécessaire de préciser le terme « significatifs ».

Une deuxième question qui me paraît importante est celle de l'articulation avec les outils qui existent déjà. Avant de créer de nouvelles mesures ou de nouvelles obligations, ne devrions-nous pas commencer par évaluer les outils dont nous disposons actuellement ? Il existe déjà un cadre réglementaire et des instruments de planification qui permettent d'intégrer des objectifs liés au verdissement, à la végétalisation ou encore à la lutte contre les îlots de chaleur. Cette évaluation préalable me semble d'autant plus nécessaire que nous devons éviter d'ajouter des couches successives de réglementation sans mesurer leur réelle plus-value. Toute nouvelle obligation en matière d'aménagement peut avoir des conséquences sur les délais, sur les coûts, sur la faisabilité technique ou encore sur la viabilité économique d'un projet. Nous devons être capables d'en mesurer les effets, pour les projets publics comme privés.

Enfin, je voudrais aussi insister sur la situation particulière des communes qui sont déjà engagées dans différents travaux de planification. Certaines travaillent notamment à l'élaboration de leur schéma de développement communal. Dans ce contexte, ajouter de nouvelles obligations, de nouveaux documents ou de nouvelles contraintes sans examiner suffisamment leur articulation avec les démarches déjà engagées risque de complexifier encore le travail des pouvoirs locaux. Je pense qu'il serait prématuré, à ce stade, d'adopter de nouvelles obligations sans disposer d'une évaluation plus complète des dispositifs existants, sans clarifier les notions utilisées et sans mesurer les conséquences concrètes pour les communes et les porteurs de projet. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il faille fermer la porte au débat, bien au contraire.

M. Lefèbvre s'est d'ailleurs dit ouvert à une discussion et une réflexion plus globale – geste que nous apprécions. Je proposerais que nous laissions à ce stade les communes et le Gouvernement poursuivre leur travail afin d'identifier les besoins réels, d'évaluer les outils existants et de voir comment les objectifs de verdissement et de lutte contre les îlots de chaleur peuvent être renforcés sans créer une nouvelle strate de contraintes inutilement complexes.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Rappelons que face au réchauffement climatique, au dérèglement climatique que nous sommes en train de subir,

l'aménagement du territoire est la base essentielle sur laquelle il faut agir. Cela concerne d'ailleurs la majorité des points et des objectifs stratégiques du plan d'adaptation du Gouvernement. Il faut adapter le territoire.

Cette proposition touche le cœur de cible, comme je le rappelais tantôt, contrairement à celle du PS sur les zonings. La vraie problématique, c'est de ne pas continuer à les étendre. Ici, cela touche le cœur de cible. Nous soutenons l'approche par rapport à la lutte contre les îlots de chaleur, par le fait de réintroduire du végétal, de gérer les eaux pluviales, l'ombrage, la biodiversité et la résilience des bâtiments publics et des écoles. Non seulement c'est intéressant, mais c'est surtout indispensable.

Pour nous, cette proposition est en plus bien calibrée parce qu'elle agit en deux temps. Tout d'abord, elle agit au niveau du règlement général d'urbanisme. C'est important si l'on veut introduire des principes forts. Madame Fafchamps, je peux déjà m'imaginer ce que le MR va dire. Oui, Monsieur Chintinne, je lis dans vos pensées. Nous allons voir ce que vous allez dire, mais je suppose qu'il faut voir exactement quels sont les paramètres, les critères, et cetera.

De notre point de vue, il faut reconnaître que c'est exactement le bon endroit où il faut introduire cette réglementation, c'est-à-dire le règlement général d'urbanisme. En effet, c'est là que l'on va donner une impulsion générale à tout le territoire. Cela ne signifie pas l'absence de déclinaison en fonction du projet, de la localité et de la commune. Si un règlement ne pouvait pas être décliné, cela se saurait et ce ne serait évidemment pas efficient pour quelques règlements que ce soit d'ailleurs.

En d'autres termes, ce n'est pas parce qu'on l'introduit dans le règlement général d'urbanisme qu'il ne peut pas y avoir une déclinaison appropriée au contexte. D'ailleurs, Madame Fafchamps, vous nous dites qu'il y a déjà des réglementations existantes en la matière. Pour ma part, je n'en connais pas, mais je ne sais pas exactement ce que vous visez.

Jusqu'à aujourd'hui, j'ai plutôt l'impression que l'on a fonctionné par appel à projets en matière de verdurisation. Cela me semble être une constante pour tous les partis qui ont exercé le pouvoir, sauf le PTB. Vous ne vous y êtes jamais investis, Monsieur Mugemangango, c'est un fait. Tous les partis qui ont participé au pouvoir ont, en ce compris le cdH à l'époque, fonctionné par appel à projets. Ne faudrait-il pas passer le cran au-dessus et l'introduire dans le règlement général d'urbanisme ? Pour Ecolo, la réponse est oui. Certes, on peut rediscuter de ce qu'il faut y mettre exactement, mais il faut acter qu'il faut changer de vitesse. Maintenant, l'urgence est là, on ne peut plus se permettre de fonctionner comme cela, sauf si, M. le Ministre ou des collègues de la majorité nous

affirment que cela va être beaucoup plus efficace en fonctionnant par appel à projets.

De la part du Gouvernement, ce serait opportun d'au moins évaluer, parce qu'on y va un peu à la politique du doigt mouillé en privilégiant des appels à projets où chacun peut un peu faire ce qu'il veut. Des arguments qui sont avancés ne sont pas nécessairement relayés sur le terrain ; c'est le cas, par exemple, de l'autonomie communale. Quantité d'acteurs communaux locaux sont pour le fait de se reposer sur un règlement général d'urbanisme qui donne le la. Ce n'est évidemment pas les priver de leur autonomie communale que de donner un objectif ambitieux.

La force de ce texte, c'est non seulement de mettre la règle au bon endroit, mais aussi de viser les projets. Chez Ecolo, on veut bien travailler avec vous par rapport à ces propositions, parce que non seulement c'est le règlement, mais le règlement pour le règlement sans viser dans la partie des permis les projets qui vont être soumis à ce règlement, serait une solution un peu bancal. Ici, au contraire, la proposition est assise sur ses deux pieds. Je ne développe pas mes arguments pour faire la publicité du texte du Parti socialiste. Pour ma part, j'ai déjà fait plusieurs propositions sur le règlement général d'urbanisme et je rejoins complètement ce texte. On a pris le temps de lire cette proposition et on ne voudrait pas que, dans la majorité, vous bottiez en touche trop facilement en arguant que ce n'est pas possible, c'est compliqué, c'est difficile à implémenter. Ce n'est pas vrai. Il y a des éléments de réflexion que l'on doit creuser et il faut le faire tous ensemble. Si on ne le fait pas maintenant, je ne sais pas quand on le fera parce qu'il faut changer de vitesse et de masse critique. Il faut que ce territoire s'adapte endéans la fin de la décennie, voire plus rapidement. Nous ne sommes plus dans un objectif à long terme.

Si vous avez d'autres suggestions, pourquoi pas ? Je suis ouverte à entendre celles de la majorité. Ici, on a une piste concrète d'amélioration qui pourrait massivement amener à verduriser, à développer des espaces verts, à les entretenir, à les améliorer en considérant leur perméabilité et leur capacité à retenir de l'eau.

Je vais juste faire une petite incise : la désimperméabilisation des terres, c'est sympathique, mais cela coûte extrêmement cher. Dès lors, la première action à privilégier est de ne pas bétonner les terres pour ne pas devoir à les désimperméabiliser par après. La désimperméabilisation est un mot un peu mis trop à toutes les sauces, en ce compris dans les documents d'adaptation produit par le Gouvernement actuel. La désimperméabilisation doit intervenir à la marge. Il ne faut pas croire que l'on va avoir un impact réel sur la résilience du territoire et sur l'adaptation du territoire au dérèglement climatique et à toutes les catastrophes qui vont de pair, en désimperméabilisant, sauf si les collègues ou un membre du Gouvernement, voire le

ministre de l'Aménagement du territoire lui-même, arrivent à me démontrer l'inverse. Autrement, ce n'est jamais qu'une solution à la marge. Ce qu'il faut d'abord et avant tout, c'est redéployer des espaces verts, les conserver quand ils sont là – cela va de soi –, et je pense que ce texte pourrait y contribuer.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je ne sais pas si je dois m'exprimer : Mme Cremasco a lu dans mes pensées.

Plus sérieusement, je remercie M. Lefebvre pour le dépôt de ce texte. Si les objectifs poursuivis par cette proposition de décret sont louables en matière d'adaptation au changement climatique, nous avons un certain nombre de difficultés au niveau de ce texte. Je vais les énumérer.

Premièrement, le SDT et le CoDT offrent déjà une architecture complète pour développer l'infrastructure verte, limiter l'artificialisation, lutter contre les inondations et améliorer le cadre de vie. À l'échelle locale – et c'est à ce niveau qu'il faut réfléchir aussi –, les communes disposent de leurs propres schémas, guides et outils d'instruction des permis. Les autorités communales sont les mieux placées pour identifier les priorités de végétalisation selon les contraintes du terrain, des réseaux, de la mobilité et du patrimoine. Remplacer cette planification locale par des normes régionales obligatoires risque de multiplier les dérogations et la lourdeur administrative. Au MR, nous privilégions un cadre régional clair et un soutien technique et financier aux communes plutôt qu'une recentralisation.

Deuxièmement, on a parlé tout à l'heure de la révision du Guide régional d'urbanisme. La révision de ce guide impose un parcours réglementaire strict : rapport sur les incidences environnementales, enquête publique régionale, consultation d'expertise, avis des communes, sans compter la définition scientifique des normes et la formation des agents. Vouloir mener l'ensemble de ces travaux pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2028 me paraît extrêmement ambitieux et insuffisamment étayé.

Troisièmement, les normes envisagées imposeront une documentation complexe lors des demandes de permis : surfaces imperméabilisées et désimperméabilisées, pleine terre, essence, capacité d'infiltration, volume de sol, et cetera. Cela surchargera les porteurs de projet, les communes et la Région. De plus, toute impossibilité de respecter ces normes obligatoires nécessitera évidemment une procédure de dérogation, procédure qui sera lourde, évidemment, avec enquête publique, avis conforme du fonctionnaire délégué ; de facto, cela allongera les délais d'instruction.

Quatrièmement, plusieurs notions mériteraient une meilleure définition. Ma collègue Fafchamps en a parlé.

Enfin, bien que le texte fixe des obligations d'entretien de végétalisation – arrosage en période de sécheresse, curage des ouvrages, diagnostic de santé des arbres –, il reste muet sur les moyens financiers et techniques apportés. Imposer ces exigences sans compensation financière ni soutien technique risque d'impacter les budgets communaux et de conduire à l'échec des aménagements écologiques projetés. Je vous avoue que je fais partie d'une commune où, malheureusement, on a voulu mettre en place ce genre de chose et où le résultat n'était pas celui escompté. Ce n'est pas pour cela qu'il ne faut pas persévérer et tenter de mettre des choses en place, mais voilà.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Comme pour plusieurs textes examinés aujourd'hui, cette proposition nous rappelle une chose : prendre la mesure du changement climatique est une urgence. Les canicules et les inondations ont des conséquences bien réelles sur la vie des habitants. Nous devons continuer à lutter contre le réchauffement, mais aussi adapter nos villes et nos villages.

Nous savons que les arbres apportent de l'ombre et de la fraîcheur. Nous savons que des sols qui laissent entrer l'eau permettent de limiter le ruissellement. Nous ne pouvons plus faire comme si nous ne savions pas. Quand on aménage une place, une rue, un parking ou une cour d'école, ces besoins doivent être pris en compte dès le départ. Se protéger de la chaleur doit être possible pour tout le monde, quels que soient ses revenus ou son lieu de vie.

Le PTB soutiendra toujours l'initiative qui permet de répondre au défi climatique et de protéger la population. Nous voterons donc pour cette proposition, mais il reste maintenant à passer du texte aux actes. Cela demande des moyens financiers et du personnel pour les communes et les services publics. Le texte ne prévoit pas de financement spécifique. C'est un point auquel il faudra répondre. Il faut maintenant transformer l'essai pour protéger les habitants et éviter de nouveaux drames.

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 vous remercie pour les échanges des uns et des autres sur le sujet, et pour la proposition portée par M. Lefèbre et consorts. Je pense modestement, même si je ne l'ai pas voté, que le CoDT et le SDT – approuvés il n'y a pas si longtemps que cela, c'était au premier semestre 2024 – contiennent quand même un certain nombre d'éléments qui tiennent compte de

l'adaptation climatique. Ou alors, sous la précédente législature, la majorité et le Gouvernement auraient travaillé de façon inconsidérée. Je n'oserais pas le dire. Je ne l'ai même pas dit quand j'étais dans l'opposition. C'est un premier élément.

Aujourd'hui, dans les outils, il y a une multitude de choses. Cela va-t-il assez loin ? C'est une vraie question que l'on peut se poser. On peut toujours aller plus loin. J'ai de l'ambition. Bien sûr, tout cela doit s'inscrire dans une certaine forme d'ordre et de méthode, je l'ai expliqué tantôt pour d'autres textes. Le Gouvernement a validé, fin août, une stratégie d'adaptation. Cette stratégie d'adaptation contient plusieurs objectifs stratégiques – Mme Cremasco l'a dit. Les trois premiers objectifs stratégiques impactent, incluent les outils et les leviers du territoire.

Le premier est de réduire les risques associés aux inondations et aux ruissellements sur tout le territoire, qui plaide pour une approche intégrée de l'aménagement du territoire amont-aval.

Le deuxième objectif stratégique est de réduire la vulnérabilité du territoire face aux vagues de chaleur. Je cite : « Il est nécessaire de poursuivre l'intégration d'objectifs liés aux risques naturels dans les outils d'urbanisme et d'aménagement du territoire. »

Le troisième volet est lié avec la ressource en eau et les risques de sécheresse. Là encore, le lien avec le territoire était clairement inscrit : « Le territoire wallon est capable d'accueillir une intensification des périodes de sécheresse, tout en garantissant les usages essentiels de l'eau. Il convient donc d'adapter les outils ».

On le voit bien, la stratégie qui a été validée par le Gouvernement wallon pointe du doigt les leviers du territoire sur ces trois enjeux. Il y a d'autres éléments qui sont plus connexes, mais sur ces trois éléments, c'est clair.

Le mandat que le Gouvernement a donné à chacun des ministres, c'est d'amener maintenant des mesures opérationnelles. Certaines d'entre elles seront décrétales, d'autres seront opérationnelles, d'autres encore réglementaires. Je tiens, de ce point de vue, à rappeler – je pense qu'il y a eu un peu de confusion – qu'il n'y a plus de règlement régional. C'est mon prédécesseur, sous la précédente législature, qui a fait basculer sa logique de guide. C'est donc bien un guide régional en la matière.

(Réaction de Mme Cremasco)

On va éviter de rentrer dans un débat.

Je prends la proposition portée par M. Lefèbre et consorts comme étant une contribution constructive de l'opposition à la réflexion que mène le Gouvernement aujourd'hui. Je ne vais pas rentrer dans l'analyse détaillée du texte, mais sur le plan juridique, je pense

que le texte n'est pas vraiment abouti. Une série de notions ne correspondent pas à celles du CoDT, sont non définies, s'enchevêtrent. Il n'y a pas eu d'évaluation des outils existants qui démontrerait ce qu'il faut rajouter. Il y a une série de confusions entre les objectifs et les normes ou les mesures. J'ai une note de quelques pages qui m'indique tous les éléments sur le plan juridique, mais ce n'est pas l'objectif, parce que je ne veux pas faire le reproche par rapport à une contribution qui se veut constructive de l'opposition.

J'ai envie de vous dire que je vous donne rendez-vous après le débat que nous aurons et les décisions que nous prendrons sur le plan opérationnel du Gouvernement wallon qui, nécessairement, se traduira par des mesures réglementaires, par des initiatives de type décretal et par des dispositions de type organisationnel et opérationnel. C'est à ce moment-là que les éléments mis dans votre texte pourront utilement être confrontés. Ce que je peux vous dire en tout cas, c'est que j'ai lu votre proposition et que j'y trouve quelques éléments d'inspiration.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, effectivement, c'est le règlement général d'urbanisme et le guide régional d'urbanisme. J'ai employé le mot règlement parce que, dans la proposition, on parle de normes. Dans ce guide régional d'urbanisme, vous savez comme moi qu'il y a une partie qui est normée. Du coup, c'est la partie réglementaire de ce fameux guide. Cela peut paraître – je vous vois lever les yeux au ciel – un détail, mais cela n'en est pas du tout un...

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je ne lève pas les yeux au ciel. Je regarde mon collaborateur, qui est mon conseil en la matière.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Le guide a une valeur dite indicative, qui n'est pas une valeur juridique faible, mais qui donne une indication, une obligation d'objectif. Par contre, il y a la partie normée qui en fait une norme. C'est en cela que je trouvais le texte intéressant : venir ouvrir cette porte de la norme. Si chaque fois que l'on a un projet – il faut lister les projets en question, et cetera –, on a cette norme qui s'applique. Par exemple, on dit qu'il faut absolument maintenir x pourcentage de pleine terre, il faut recourir à des revêtements perméables, et cetera. Là, d'un coup, tout change parce que la norme change.

C'est à cela que je voulais, sérieusement, vraiment très constructivement, ouvrir la discussion et remercier les auteurs. Cela agit au bon endroit et cela peut être un levier puissant pour changer tout et vite. Or, c'est ce que l'on doit faire : on doit aller vite. On ne peut pas se permettre d'attendre deux ou trois ans. On ne peut pas se permettre d'attendre du tout.

Monsieur Chintinne, je n'avais pas lu dans vos pensées jusqu'au délai de modification du guide et du code. Il faut activer la procédure. S'il faut le faire, il faut le faire. Ce n'est pas vous, membres du MR, qui voulez aller systématiquement très vite – parfois pas super bien, mais en tout cas très vite – qui allez dire que la proposition est trop rapide à leurs auteurs. Ce ne serait juste pas recevable comme argument.

(Réactions dans l'assemblée)

Vous avez parlé d'un temps.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je devrais d'abord remercier les différentes réactions des membres, même si je regrette que l'on soit à nouveau dans un petit jeu majorité-opposition alors qu'il y a urgence climatique. Cet été nous a à nouveau démontré à quel point nous devons être proactifs en la matière.

Évidemment, ce texte n'est pas parfait et je vous proposerai, en fin d'intervention, de le soumettre au Conseil d'État pour avoir un avis sur les difficultés qu'il peut mettre sur la table. En tout cas, dès le départ, on a dit que c'était une pierre à casser, qu'elle devait être coconstruite avec l'ensemble des membres de la Commission. Nous reconnaissons qu'il y avait bien urgence en la matière et qu'il fallait avancer.

Madame Fafchamps, vous dites dans votre intervention qu'il existe aujourd'hui toute une série de dispositifs qui peuvent répondre à ce qu'il y a dans mon texte. Si vous pouviez nous les évoquer, cela nous arrangerait parce qu'on ne les a pas trouvés. On n'a pas compris ce qui existait déjà en la matière et qui était repris dans notre texte.

Je rappelle que l'on va sur une démarche plus réglementaire, mais notre texte insiste aussi sur la proportionnalité des mesures. C'est vraiment important aussi. Ce n'est pas bêtement ou aveuglément une réglementation nouvelle.

Je remercie Mme Cremasco de son intervention.

Pour revenir à la question de M. Chintinne, vous évoquez qu'il faut y mettre des moyens si l'on veut appliquer le texte tel qu'il est présenté aujourd'hui. Ne pensez-vous pas qu'aujourd'hui, si l'on ne met pas des moyens pour avancer en matière de difficultés climatiques, cela va nous coûter beaucoup plus cher d'ici quelques années ? Ne pensez-vous pas que l'on a suffisamment d'éléments aujourd'hui qui démontrent que, faute de prendre des mesures, on va se retrouver devant une situation qui sera impayable ? Vraiment, cette remarque était inappropriée parce que l'on doit avancer aujourd'hui. On sait que cela va coûter de l'argent, mais il faut le faire.

Monsieur le Ministre, c'est sympathique de nous dire que notre texte va peut-être vous inspirer dans le plan opérationnel que le Gouvernement a voté. Merci beaucoup. Toutefois, je pense qu'il faut avancer. Ne traînons plus. Je ne dis pas que notre texte est le meilleur, loin de là. On doit le coconstruire, on doit y travailler rapidement, on doit avancer rapidement et l'on n'est plus en mesure d'attendre des mois. Tant mieux si votre plan opérationnel avance beaucoup plus vite, c'est notre objectif.

Il faut vraiment que nous prenions les choses en main. On a vécu des choses terribles cet été. La plupart des experts – dont un qui est aujourd'hui dans la Commission du ministre Coppieters – nous expliquent que la situation est grave, que le temps et que les secondes sont comptées. Alors, allons-y, les amis ! On vous propose d'avancer de manière conjointe. Ne nous contentons pas de dire que cela ne va pas, que c'est un texte de l'opposition et que nous allons faire mieux. On doit avancer tous ensemble. Notre chef de groupe vous l'a suggéré il y a quelques semaines encore. Le moment est venu de se mettre tous ensemble autour de la table. Il s'agit d'un problème qui nous concerne toutes et tous.

Enfin, concernant les demandes d'avis, nous souhaiterions que cette proposition soit envoyée au Conseil d'État pour voir quelles notions doivent être précisées et peut-être à l'Union des villes et communes pour avoir un avis en la matière. Cela peut être intéressant.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Président, je ne voulais pas dire qu'il y avait des outils spécifiques, techniques précis pour la question de la verdurisation, mais qu'il existait déjà différents lieux de réflexion et de cadrage, notamment, comme M. le Ministre l'a dit, en termes de CoDT. Ici, on entend créer une nouvelle législation alors qu'on pourrait l'intégrer dans le Guide régional d'urbanisme.

Je n'ai pas senti de clivage entre l'opposition et la majorité, puisqu'on a tout de suite dit que votre réflexion était...

M. Bruno Lefèbre (PS). – Notre volonté est de l'intégrer dans le Guide régional d'urbanisme.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Pas de créer un nouveau processus, de nouveaux outils juridiques précis.

Je reviens sur ce clivage entre l'opposition et la majorité que vous avancez : ni M. Chintinne ni moi-même n'avons soutenu cela. La majorité a dit d'une seule voix que le débat était intéressant et qu'il méritait d'être ouvert.

M. le Ministre a aussi dit qu'il entendait des choses intéressantes dans vos réflexions, mais il y a déjà un

Plan de résilience sur la table et qu'il n'y a pas spécialement besoin de modifier le CoDT – ni les autres codes.

On peut avoir cette réflexion. Comme vous l'avez dit, le CESE est une bonne idée ; l'Union des villes et communes de Wallonie, c'est ce que j'allais vous proposer, parce qu'il serait très intéressant d'avoir leur avis ; et gardons, comme je l'ai dit dans ma première intervention, une réflexion commune en la matière.

Ici, le texte ne nous semble pas assez abouti pour le voter en l'état. Quand vous dites que l'on ferme la porte juste parce que cela vient de l'opposition, ce n'est pas du tout l'état d'esprit dans lequel nous étions.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – L'intervention de Mme Fafchamps me laisse pantoise. Je ne vois pas comment on va pouvoir changer de vitesse, nous adapter et pouvoir agir à l'aune de ce qu'il faut faire urgemment – notamment stopper des tas de projets qui vont à l'encontre de l'adaptation du territoire au réchauffement climatique – si l'on ne change rien.

Je ne comprends pas la logique. Vous vous êtes montrée relativement ouverte au texte dans les mots, mais je ne vois pas concrètement l'ouverture que vous faites. Tant mieux, c'était juste pour essayer de vous convaincre qu'il va falloir diamétralement changer et qu'on est loin d'avoir tous les outils pour s'adapter. Je suis étonnée par vos propos : je crois qu'on l'a bien ressenti en Wallonie, malheureusement.

Vous dites qu'il ne faut rien changer : ni le code, ni quoi que ce soit. Comment allons-nous changer le territoire alors ? Comment allons-nous nous adapter ? Je ne comprends pas votre propos.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Il y a une clause de rendez-vous qui est donnée par le ministre avec le Plan de résilience. Il dit qu'après le débat qu'on aura ici en commission, avec les avis qui sont demandés et le travail parallèle du Gouvernement, il s'agira, le cas échéant, de modifier le Guide régional d'urbanisme.

Je ne vois pas ce qui n'est pas correct dans mes propos ou qui empêche la réflexion que vous souhaitez avoir. Le décret annoncé par le ministre est pour 2028 ; c'est demain, c'est imminent.

On ne saurait pas aller beaucoup plus vite pour l'implémentation d'un décret qu'en 18 mois. Je ne veux fermer aucune porte, donc je ne comprends pas ce qui vous laisse pantoise.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – C’est assez paradoxal de dire qu’il ne faut pas toucher au Guide d’urbanisme et puis de dire finalement que l’on peut. Si vous voulez, si, vous êtes déterminés à travailler – au début c’était non, et puis maintenant c’est oui –, c’est mieux, moi je trouve que l’on va peut-être pouvoir vraiment travailler.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je propose que l’on avance avec la proposition de M. Lefèbvre.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Président, ce n’est pas pour surenchérir, mais j’espère que Mme Fafchamps s’est fourvoyée et que le ministre va bien proposer une modification du Guide régional d’urbanisme dans le cadre des mesures à prendre, sinon on n’avancera jamais.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – J’ai dit que dans trois objectifs stratégiques validés par le Gouvernement dans la stratégie opérationnelle d’adaptation, partant du constat que le précédent Gouvernement a mis en place un CoDT et un SDT dans lequel il y a déjà des éléments, je n’oserais pas croire que la précédente majorité a fait fi du climat dans le levier majeur que constituent les règles et les orientations en matière de territoires.

Je vous regarde, Madame Cremasco, M. Henry, qui était vice-président du Gouvernement wallon.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – M. Henry n’était pas ministre de l’Aménagement du territoire.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C’est un dossier qui a été validé par le Gouvernement, tant sur le SDT que sur le CoDT par la majorité parlementaire, et vous l’avez vous-même voté. Je regarde M. Lefèbvre, je lui dis la même chose.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Ce n’est pas cela que l’on remet en cause.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Non, non, j’apprécie M. Di Rupo et je ferais la même chose vis-à-vis du groupe MR. Je n’oserais pas croire que dans la réforme portée par la précédente majorité, il n’y avait rien en matière de territoire concernant l’adaptation au risque climatique.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – On n’a peut-être pas été assez loin.

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 prends acte. Donc ma volonté est bien d’aller plus loin. C’est la raison pour laquelle ma volonté, c’est celle du Gouvernement. C’est la raison pour laquelle, dans les trois objectifs stratégiques de la stratégie d’adaptation validés par le Gouvernement wallon, lancés depuis novembre 2025. C’était avant l’été ; on n’a pas commencé à s’exciter parce qu’il y avait le feu dans les Fagnes. Ce n’est pas cela la réalité. La réalité, c’est qu’on y travaille depuis l’année passée de façon pleine et entière.

Aujourd’hui, le dossier arrive à un stade de cristallisation, c’est-à-dire les mesures opérationnelles et dans les mesures opérationnelles, je l’ai dit et je le redis, il peut y avoir des dispositions et des leviers de type modification du CoDT, il peut y avoir des adaptations de type réglementaire via le Guide régional d’urbanisme, et il peut y avoir des mesures opérationnelles et organisationnelles concrètes.

Je rappelle aussi que vous avez voté – pas tous, je le regrette – une modification du CoDT en mars dernier, qui visait à ce que les schémas de développement communaux s’insèrent dans les principes du SDT. Ce n’était pas prévu dans la précédente réglementation, et dans le SDT, il y a des éléments de résilience territoriale.

Demain, je serai particulièrement attentif, *in tempore non suspecto*, et j’ai redit encore aux fonctionnaires délégués il y a quelques jours – j’anticipe une réponse à une question parlementaire – que je souhaitais que tous les SDC qui me sont soumis à approbation identifient clairement les mesures d’adaptation à l’échelle locale. Je refuserai les SDC qui n’identifient pas, que ce soit dans un chapitre particulier ou dans la lecture du texte, de façon à pouvoir bien les identifier, et qui n’intègrent pas les mesures d’adaptation du territoire. Cela me semble logique et cohérent.

On peut aussi, dès à présent, agir avec des outils et des modifications du CoDT que j’ai portés, que je regrette d’ailleurs que certains ou certaines d’entre vous ne l’aient pas voté, bien qu’ils aient exprimé un soutien.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Il s’agit juste de revenir brièvement sur les propos de M. Lefèbvre. On a un texte qui est à l’étude, on émet des remarques. C’est tout de même notre rôle de parlementaires d’émettre des remarques et d’avoir un échange.

Dès le départ, il y a un certain nombre de difficultés. Voilà, je n’ai rien dit d’excessivement vexant ou autre.

Par contre, ce qui est assez étonnant concerne les moyens. Il est temps, certainement. Le ministre vient de faire la démonstration que des moyens ont été mis, entre autres, au niveau des SDC. De plus, la notion d'adaptabilité du territoire a été intégrée. On ne peut pas dire que rien n'a été fait, maintenant et par le passé. Je pense que votre formation politique, Ecolo, comme la nôtre, ont voté la version du CoDT.

M. le Président. – Je vais essayer de résumer. J'entends la demande du primo-signataire de solliciter l'avis du Conseil d'État ainsi qu'une demande concernant l'avis de l'Union des villes et communes de Wallonie. Y a-t-il d'autres demandes ? La Commission peut-elle marquer son accord sur ces deux sollicitations d'avis ?

(Assentiment)

Je vous remercie.

En conclusion, la Commission décide de solliciter l'avis écrit de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) et de demander à M. le Président de solliciter l'avis du Conseil d'État dans un délai de 60 jours.

**Proposition de résolution
visant à définir et implémenter un plan
Canicule pour le groupe LeTEC,
déposée par Mme Hanus, MM. Devin,
Crampont, Mme Lambelin, M. Spies
et Mme Morreale
(Doc. 652 (2025-2026) N° 1)**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à définir et implémenter un plan Canicule pour le groupe LeTEC, déposée par Mme Hanus, MM. Devin, Crampont, Mme Lambelin, M. Spies et Mme Morreale (Doc. 652 (2025-2026) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Hanus.

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

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

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

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

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

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Chers collègues, avant toute chose, mes collègues l'ont exprimé avec leurs mots : nous venons aujourd'hui, en cette rentrée parlementaire, avec différents textes qui touchent à la fois la canicule, la sécheresse et les incendies ; en bref, cet été particulier que nous avons connu en 2026 et qui nous a conduits à vivre des situations humaines et environnementales tout à fait singulières, qui ont touché nombre d'aspects de notre fonctionnement sur les territoires wallon et européen. Sous le prisme des matières sur lesquelles je travaille depuis que je siége dans ce Parlement, je vous propose aujourd'hui une proposition de résolution qui vise à adopter un plan canicule spécifique au TEC.

Durant la période d'été que nous avons connue, les usagers et le personnel du TEC ont fait partie des catégories de personnes qui ont été particulièrement touchées par les conséquences de la canicule, par la vague de chaleur et les températures extrêmes. Cela a mené à certaines dispositions tout à fait exceptionnelles : des lignes ont été suspendues pendant certaines périodes, à certaines heures de la journée, pour éviter que les chauffeurs et les usagers se retrouvent dans des transports non climatisés, surbondés, dans des situations de transports bondés qui auraient pu être invivables ou en tout cas extrêmes pour les personnes concernées, avec la conséquence que l'on sait.

Le corollaire, c'est que des navetteurs ont dû par conséquent rester à quai à la suite de ce type de décision. D'un côté, on peut le comprendre et, d'un autre côté, il faut entendre que certains usagers restés à quai n'ont pas eu l'occasion de se déplacer, que ce soit pour rejoindre leur travail, pour assister à leurs cours ou singulièrement pour avoir accès à des services publics.

Toujours sur les situations que nous avons connues, nous avons remarqué que lorsque ce type de décision a été prise, il y avait des disparités fortes entre les circonscriptions ou entre les régions concernées en Wallonie. Une certaine partie de la flotte de bus était mieux « armée » pour transporter les personnes lors de températures extrêmes. Pour le dire simplement, une partie disposait d'une climatisation et pouvait donc assurer le transport des personnes dans des conditions décentes. On a ainsi constaté des disparités très fortes entre les régions concernées.

La conséquence, c'est que des transports étaient, pour certaines régions, fortement suspendus, tandis

qu'ils étaient maintenus pour d'autres régions. Face à ces constats interpellants qui ont été relevés dans le cadre de la canicule d'été, nous avons voulu mettre sur la table des pistes de solutions que nous devrions discuter ensemble et communément envisager pour éviter qu'à l'été 2026, le département du TEC soit insuffisamment préparé face à de nouvelles conditions météorologiques extrêmes qui pourraient survenir à l'avenir.

Au cœur de cette proposition de résolution se trouve l'adaptation climatique avec, en son cœur, la continuité du service public du transport en période de canicule. Un territoire résilient est un territoire où les services essentiels continuent de fonctionner, même de manière adaptée et même lorsque les conditions climatiques peuvent devenir extrêmes. C'est tout l'enjeu de l'adaptation du territoire et de l'adaptation de nos pouvoirs locaux – MM. Lefèbvre et Crampont en ont parlé tout à l'heure –, mais aussi de consacrer cette adaptation pour nos services du TEC et pour les navetteurs wallons.

L'été 2026 nous a montré que dès que les températures dépassent les 30 ou 35 degrés, le réseau de transport public est mis sous pression. Pour un automobiliste lambda, la canicule peut déjà être difficile, mais pour un usager du bus, elle peut devenir un véritable parcours d'épreuve. On imagine les scènes : devoir attendre en plein soleil, en plein cagnard, monter dans un véhicule surchauffé, rester dans un bus surbondé, subir un trajet long avec une ventilation insuffisante – voire inexistante –, et ce, parfois avec des retards ou des correspondances qui peuvent faire défaut, ce n'est évidemment pas une gêne passagère, et cela peut devenir un vrai risque sanitaire pour les usagers du TEC.

À cet égard, la canicule a révélé de vraies inégalités ; des inégalités de situations, des inégalités de traitements. En effet, celui qui dispose d'une voiture climatisée, d'horaires souples ou d'alternatives de mobilité ne vit pas la chaleur et les conditions climatiques extrêmes comme celui qui dépend du bus non climatisé pour aller travailler, pour aller étudier, pour se soigner, pour rejoindre une gare ou pour accéder tout simplement à un service public.

Je répète que le transport public doit véritablement s'adapter aux canicules et aux conditions climatiques extrêmes. Je l'ai introduit tout à l'heure : cet été, LeTEC a dû adapter son offre dans plusieurs régions durant les heures les plus chaudes. Dans certains cas, des lignes ont été suspendues pour protéger les voyageurs et le personnel. Ces décisions ne peuvent que se comprendre, étant donné à la fois l'urgence et le caractère tout à fait inédit de certains jours de chaleur extrême que nous avons connus au début de l'été, et eu égard au manque de préparation dans ce cadre.

Ces situations démontrent aussi le manque de cadre structurel, le manque de préparation. On ne peut pas gérer les canicules *business unit* par *business unit*, dépôt par dépôt, bus par bus, avec des solutions improvisées sur le moment. Lors de la séance plénière du 1^{er} juillet 2026, Monsieur le Ministre, vous avez reconnu qu'il n'existait pas de véritable plan Canicule pour LeTEC. Vous avez indiqué qu'un travail devrait être mené sur le sujet. Dès lors, notre résolution vise précisément à donner un premier contenu politique opérationnel et même budgétaire à ce plan Canicule.

Notre démarche, comme celle de mes collègues de mon groupe, est constructive. Nous ne venons pas avec un texte figé : il s'agit ici d'une base de travail, d'une pièce à casser. Elle peut être discutée, amendée et complétée, mais elle pose une conviction claire : la canicule doit désormais devenir un paramètre normal de l'organisation du service public de transport. Nous demandons d'abord une gouvernance claire avec un référent canicule au niveau du groupe LeTEC, des référents dans les directions territoriales pour avoir une véritable approche de proximité et adéquate, avoir une cellule de suivi chaleur et trois niveaux d'activation : vigilance, avertissement et alerte.

L'objectif de ce type de plan est de faire en sorte que tout le monde sache quoi faire au bon moment, qu'il s'agisse des conducteurs, des services de maintenance, des directions territoriales, tout comme des communes et des usagers. Nous demandons ensuite une gestion plus juste du matériel roulant. Je l'ai dit tout à l'heure en introduction, toutes les directions territoriales ne disposent pas du même taux de bus climatisés. C'est l'état de la situation. Le Hainaut et le Brabant wallon accusent un retard important sur le sujet. En temps normal, il pourrait s'agir de questions ou de différences qui seraient plutôt du ressort du confort, mais en période de canicule, c'est une inégalité qui relève plutôt du champ de la sécurité.

Nous demandons ainsi de maintenir le service public autant que possible. Pour cela, un calendrier de rattrapage du taux de bus climatisés par direction territoriale semble être une voie à suivre. C'est le sens de l'une des propositions que nous portons dans le cadre de cette résolution.

Sur le maintien du service public, certaines suspensions peuvent être nécessaires, peuvent être étudiées lorsque les situations se présentent pour protéger à la fois les chauffeurs et les voyageurs, cela va de soi, mais elles doivent être ciblées, objectivées et aussi anticipées. Pour le dire autrement, la suppression générale du service ne peut pas devenir la réponse automatique à chaque épisode de chaleur. Quand une ligne doit desservir un hôpital, une gare, une école, une zone d'emploi ou un quartier où les usagers sont captifs, elle doit être considérée comme prioritaire. Il faut également protéger les travailleurs. Les conducteurs sont en première ligne, ils subissent la chaleur, mais

doivent aussi assurer la sécurité, gérer le trafic, les horaires, les passagers, les incidents et parfois – il faut le dire – les tensions. Leur garantir des pauses, des temps de battement suffisants, une tenue adaptée, une procédure claire lorsqu'un véhicule devient dangereux ou « limite » à conduire, ce n'est pas du confort ; c'est, au contraire, de la prévention, de la sécurité et même du respect.

Il faut également protéger et informer les voyageurs. L'information doit arriver avant la perturbation et pas après. Les usagers doivent savoir quelles lignes sont maintenues, adaptées, suspendues.

Le plan doit, en outre, concerner les infrastructures : arrêts, gares de bus, pôles d'échange. Trop d'usagers – on l'a vu cet été – attendent encore en plein soleil, sans aucune ombre, sans abribus, sans banc, sans point d'eau pour les points d'arrêt les plus importants. Chaque nouvel aménagement lié aux transports publics devrait intégrer l'ombrage, la végétalisation et la protection solaire.

Cette résolution ne demande pas l'impossible ; elle demande des aspects opérationnels pour faire en sorte que les épisodes caniculaires ne deviennent plus invivables au sein de LeTEC, comme ce fut le cas pour une partie de l'été. Elle demande d'organiser ce qui deviendra, en réalité, de plus en plus nécessaire. Organiser et anticiper sont les maîtres mots qui s'inscrivent en toile de fond de cette proposition de résolution.

Les canicules – on n'a pas cessé de le dire dans cette Commission, mais également hier, dans la Commission Dalcq, pour ceux qui étaient éventuellement présents – ne seront plus des exceptions. Elles feront au contraire partie de la réalité normale, et ce, également dans le service public. La vraie question est simple : veut-on subir chaque été, avec des lignes supprimées, des chauffeurs en difficulté et des usagers mal informés ou veut-on, au contraire, préparer le service public aux conditions climatiques qui arrivent l'année prochaine et dans les années qui suivent et ainsi de suite ? Là encore, nous tendons la main à la majorité pour travailler ensemble, de façon consensuelle, constructive sur cette proposition de texte.

Nous savons que des contraintes budgétaires existent. C'est toujours la sempiternelle question. Nous savons également que le matériel roulant ne se renouvelle pas en un jour. Nous savons que l'exploitation d'un réseau est une question complexe. C'est précisément pour ces raisons qu'il nous faut un plan comprenant des priorités, un calendrier et, in fine, un financement. L'adaptation climatique ne peut pas être une cause que l'on cite dans les discours et que l'on reporte dans les budgets.

Notre proposition vise à protéger les travailleurs, les usagers et la continuité du service public. Elle vise

également l'égalité entre les territoires : un usager de Mons, de Charleroi, de La Louvière, du Brabant wallon, de Namur, de Liège ou même d'Arlon doit avoir un même niveau de protection.

Après les inondations de 2021, après les canicules de 2026, après l'incendie des Hautes-Fagnes, la Wallonie doit faire de la résilience une cause commune. Nous sommes prêts à travailler sur ce texte, mais nous demandons à la majorité de prendre sa part. Les Wallonnes et les Wallons attendent un service public préparé, protecteur et fiable.

Discussion générale

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Président, chers collègues, cet été, la chaleur n'a pas seulement été exceptionnelle, elle a été un véritable signal d'alarme : 15 jours à plus de 30 degrés, 30 jours de vagues de chaleur cumulées et, le 27 juin, un thermomètre qui a atteint plus de 40 degrés à Houyet. Ce qui, hier encore, pouvait paraître exceptionnel est en train de devenir une nouvelle réalité climatique. Face à cette réalité, nous devons nous demander si notre transport public est réellement prêt. C'est un sujet particulièrement important, que vous avez raison de soulever.

LeTEC, comme tous les autres services publics, doit s'adapter et faire preuve de résilience. C'est pour cette raison que, le 27 août dernier, le Gouvernement a adopté sa stratégie wallonne d'adaptation au changement climatique. Celle-ci identifie notamment plusieurs enjeux majeurs pour la Wallonie :

- l'adaptation aux vagues de chaleur ;
- la gestion de la ressource en eau en période de sécheresse ;
- la protection de la population et des infrastructures essentielles ;
- le renforcement de la résilience des différents acteurs.

Dans cette perspective d'adaptation, le ministre a indiqué, en réponse à Mme Hanus, avoir demandé à l'OTW de lui remettre, pour le 15 septembre, un état des lieux des mesures actuellement en place ainsi qu'une feuille de route destinée à renforcer la résilience du réseau face aux phénomènes climatiques extrêmes.

Monsieur le Ministre, avez-vous déjà reçu cet état des lieux – c'était pour aujourd'hui – et cette feuille de route ? Comment LeTEC a-t-il vécu ces épisodes de chaleur cet été ?

Enfin, le ministre a précisé que le futur dispositif devra permettre :

- de mieux anticiper les épisodes climatiques ;

- de renforcer la continuité du service ;
- d'améliorer l'information aux usagers ;
- d'adapter les transports scolaires ;
- d'améliorer progressivement les conditions de transport, notamment grâce au déploiement de véhicules climatisés.

Concernant ces véhicules climatisés, le contrat de service public fixe des objectifs clairs et une stratégie d'investissement précise en matière d'électrification de la flotte, avec 72 % de véhicules intégralement climatisés d'ici 2029 et 100 % en 2032. Le ministre a fixé un cadre à travers le récent décret modifiant le décret de 1989 et à travers le nouveau contrat de service public. Ce cadre est clair : il permet de travailler sereinement avec une trajectoire budgétaire engageante.

Laissons dès lors LeTEC travailler à l'élaboration de cette feuille de route et au renforcement de la résilience de notre réseau. C'est LeTEC qui est au plus près des réalités ; c'est lui le plus compétent pour fixer la trajectoire.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – La proposition qui nous est soumise part d'une préoccupation que nous partageons tous : on doit protéger les voyageurs et les conducteurs pendant les épisodes de chaleur intense.

La canicule n'est pas un sujet secondaire pour les transports publics, on est bien d'accord avec vous. Elle pose des questions, non pas de confort, vous avez raison, mais de santé, de sécurité, de conditions de travail et de continuité de service. Elle concerne tout particulièrement les personnes âgées, les enfants, les personnes fragilisées ainsi que tous ceux qui dépendent du bus pour se rendre au travail, à l'école, à l'hôpital ou encore à la gare.

Reconnaître la réalité d'un problème ne dispense pas d'examiner la pertinence de la réponse proposée. Cette résolution laisse entendre que rien n'existerait aujourd'hui, que le texte serait dépourvu de capacité d'action et qu'il faudrait partir d'une page blanche. Selon nous, ce n'est pas exact. Lors de la vague de chaleur de juin 2026, LeTEC a adapté de manière temporaire et ciblée son offre dans certaines régions sur des parcours assurés par des véhicules non climatisés pendant les heures les plus chaudes. Ces mesures étaient réévaluées quotidiennement et visaient explicitement la protection des voyageurs et du personnel. L'information des usagers a également été assurée au moyen de canaux habituels de l'opérateur. Tout était-il parfait ? Non, certainement pas, mais il existe des choses et LeTEC travaille dessus. On ne peut pas non plus se le cacher.

Surtout, la réponse structurée est réellement engagée. Depuis 2017, tous les nouveaux bus acquis sont équipés d'une climatisation complète, tant pour le conducteur que pour les voyageurs. Les nouveaux bus

électriques qui entrent progressivement en service répondent à la même exigence. La flotte de LeTEC comptait 1 945 véhicules en 2025. Ce renouvellement est un travail industriel, financier et opérationnel de longue haleine et il suppose la commande et la livraison de véhicules, l'adaptation des dépôts et l'électrification des infrastructures et l'organisation des services. Les dépôts sont déjà en cours d'adaptation et les livraisons de nouveaux véhicules sont prévues jusqu'en 2019. On ne va pas remplacer aujourd'hui un bus qui a trois ans, alors qu'il a une durée moyenne de 11 ans de vie. Je pense qu'il faut faire les choses progressivement.

Le ministre avait par ailleurs déclaré qu'il demandait à LeTEC d'élaborer un plan d'action chaleur comme à l'ensemble du réseau. Ce travail doit améliorer l'anticipation, l'information des voyageurs, la protection des conducteurs et le maintien de services, notamment par une utilisation prioritaire des véhicules climatisés, là où les besoins sont les plus importants.

Dès lors, quel est le problème de la résolution qui nous est soumise aujourd'hui ? Elle ne se limite pas à fixer un objectif politique. Elle entend organiser de manière extrêmement détaillée l'exploitation de LeTEC : les pauses, les tenues, les équipements de cabine, les réaffectations entre dépôts, les suppressions de lignes, les points d'eau, les aménagements d'arrêts, les modalités de communication et la ventilation des budgets. Ce niveau de détail – je rejoins Mme Fafchamps – n'est ni le rôle ni la valeur ajoutée du Parlement.

Les décisions d'exploitations doivent rester prises par l'opérateur, avec les travailleurs, les services de prévention, les responsables techniques et les autorités locales, sur la base de réalités du terrain. Nous devons demander de la transparence, des résultats et un suivi. Nous devons veiller à ce que les écarts historiques entre territoires soient progressivement résorbés, ce qui est en cours.

Nous devons également éviter les résolutions « catalogue », les promesses non chiffrées et les injonctions opérationnelles qui risquent de rigidifier la réponse au lieu de la rendre plus efficace. La bonne voie est celle qui a déjà été engagée : un plan Chaleur commun pour l'ensemble du réseau, une concertation avec les acteurs de terrain, le renouvellement progressif du parc, l'électrification, l'adaptation des dépôts, la maintenance des équipements et une information fiable des voyageurs.

Pour ces raisons, tout en partageant l'objectif de protection des travailleurs et des usagers, nous ne soutiendrons pas cette proposition de résolution.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Nous voterons en faveur de cette proposition de résolution.

Juste avant les vacances, j'avais interrogé, en question orale, le ministre sur les conditions dans les bus pendant les fortes chaleurs et sur les suppressions de trajets. Je dois dire que sa réponse m'avait un peu surpris. Les chiffres étaient parlants, puisque seuls 53 % des bus étaient entièrement climatisés sur le réseau, mais seulement 29 % dans le Hainaut. Je l'avais rappelé : derrière ces différences, il y a des chauffeurs qui travaillent dans des conditions difficiles et des voyageurs qui subissent la chaleur ou se retrouvent sans bus.

Monsieur le Ministre, vous aviez annoncé un objectif de 72 % de bus entièrement climatisés en 2029, puis de 100 % en 2032. C'est nécessaire. Cependant, comme je vous l'avais dit, les canicules ne vont pas attendre 2029. Maintenir les bus le matin et le soir ne suffit pas : les personnes qui dépendent du bus ont également besoin de se déplacer en pleine après-midi.

Vous aviez reconnu l'absence de plan Canicule commun à tout LeTEC et annoncé avoir demandé sa préparation. Cette résolution va donc dans le bon sens. Elle demande des mesures concrètes : de l'eau fraîche, des pauses adaptées pour les chauffeurs, davantage de bus climatisés, de nombreux arrêts et une meilleure information. Surtout, elle demande d'inscrire ce plan dans le contrat de service public, avec un financement spécifique, des objectifs chiffrés et un suivi annuel. C'est essentiel pour passer de l'annonce aux améliorations concrètes pour les travailleurs comme pour les voyageurs. C'est pourquoi nous soutenons ce texte.

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. – Mme Hanus a correctement évoqué la réponse à la question parlementaire. C'est vrai, Monsieur Mugemangango, les chiffres sont la réalité : je ne peux que constater des différences entre les *business units* historiques. Ces différences, LeTEC doit les gommer progressivement. Certaines régions ont bénéficié d'investissements plus importants, bénéficient d'une couverture plus importante. LeTEC est aujourd'hui une entreprise autonome unifiée depuis 2019. Dès lors, année après année, les différences s'estompent, les cultures d'entreprise s'harmonisent, même s'il reste encore beaucoup de travail. Je donne mon plein soutien à la fois à la direction générale et aux responsables des *business units*. Il y a encore des éléments de culture, de pratique et d'historique d'investissement qui sont différents, c'est un fait, je ne peux pas le nier.

En réponse à la question parlementaire qui m'avait été adressée, j'avais également indiqué que je trouvais anormal que LeTEC n'ait pas de plan Canicule pour ces services ; c'est la raison pour laquelle j'avais immédiatement écrit, même avant la question, à

l'attention de la Direction générale de l'OTW. Ma volonté était de le faire matériellement quelques jours après la question parlementaire. J'ai reçu le 31 août dernier – je l'avais demandé pour le 1^{er} septembre – un résumé du plan d'action. C'est un courrier en quatre pages que je peux donner bien volontiers à la Commission et qui décrit l'organisation à court terme de l'OTW face aux situations climatiques exceptionnelles.

C'est un mode d'organisation provisoire. Il fait effectivement écho aux chiffres que j'avais donnés, les 53 % de bus totalement climatisés, voyageurs et postes de conduite. J'ajouterais quand même que 73 % des bus ont toutefois un poste de conduite climatisé – pas pour les voyageurs, mais pour les conducteurs –, et que, depuis maintenant deux ou trois ans, les bus sont tous commandés avec une climatisation intégrale. Cette dernière sera atteinte à hauteur de 72 % en 2029 et 100 % en 2032 pour l'ensemble du bus. Pour les postes de conduite, ce sera 83 % en 2029 et 100 % en 2032.

LeTEC m'indique que des mesures opérationnelles sont déjà prises. Un mode de calcul, que vous pourrez lire, est prévu pour évaluer le moment où l'on déclenche techniquement par *business unit* le seuil de fortes chaleurs et de canicule. Les actions opérationnelles prévues sont les suivantes :

- pas de circulation de 13 heures 30 à 17 heures pour les véhicules non climatisés cabine conducteur ;
- circulation assurée concentrée sur les lignes structurantes pour les véhicules climatisés cabine conducteur – pour autant évidemment que la climatisation fonctionne ;
- arrêt de la circulation à 13 heures 30 pour le métro léger de Charleroi. Vous verrez qu'il y a des particularités concernant les moteurs du métro léger de Charleroi.

Sur la gouvernance, il est bien prévu de mettre en place un comité de crise dès que les alertes météo annoncent un phénomène de canicule. Des mécanismes sont prévus pour les communications aux clients.

C'est l'organisation qui est déjà effective au sein du TEC. Pour les étapes suivantes, je vais lire ce que l'administrateur général m'adresse comme conclusion de son courrier. « Toutes les mesures détaillées ci-dessus restent à date de l'ordre de l'exceptionnel. Elles doivent être éprouvées sur base de réalités à venir » – bref, on va tester l'outil – « et consolidées dans des processus nominaux de l'entreprise ». C'est l'objet de la temporalité pérenne évoquée précédemment, sur laquelle mes équipes travaillent actuellement en concertation avec les organisations syndicales – puisque les travailleurs sont en première ligne dans ce dossier. Il m'indique qu'il est prévu d'aboutir sur le plan Forte Chaleur pour le 31 mars 2027 et que dans la foulée, je recevrai les détails de ces éléments.

Voilà ce que je puis dire. En l'occurrence, je me félicite que l'OTW ait pu réagir à l'absence de plan Canicule, ait mis en place une organisation temporaire en la matière, et travaille à la mise sur pied d'une organisation plus structurelle qui fera l'objet d'une négociation avec les représentants des travailleurs et dont l'aboutissement m'est annoncé au 31 mars prochain.

M. le Président. – Nous mettrons effectivement le courrier sur la plateforme.

La parole est à Mme Hanus.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les éléments que vous nous avez apportés suite aux informations qui vous ont été transmises par l'OTW. Avant de réagir sur le plan politique, j'aurais souhaité revenir, par souci de clarté, sur les propos de Mme Fafchamps concernant l'objectif de pourcentage de bus climatisés. Pouvez-vous redire les chiffres que vous défendez au nom de cette majorité en termes de transformation de la flotte de véhicules de transport en commun ?

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Si je peux me permettre, j'ai lu ces chiffres.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Mme Fafchamps les a évoqués. Je souhaiterais qu'elle puisse répéter le propos simplement pour pouvoir éclaircir la question...

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Ne me coupez pas la parole, Monsieur le Ministre. Cela vous a déjà été reproché en plénière. Le président m'a cédé la parole. C'est à mon tour de parler. Si vous avez une réaction...

M. le Président. – J'avais même cédé la parole à Mme Fafchamps, à la base.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Si Mme Fafchamps souhaite me répondre, très bien, elle me fait signe de la tête, elle va pouvoir répéter juste son propos, et ensuite je pourrais introduire ma réplique dans ce dossier, parce que la question de la clim dans les véhicules du TEC, c'est évidemment un point très important de ce sujet. Je vous remercie, Madame Fafchamps.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Ce sont les chiffres du nouveau contrat de service public, qui sont disponibles sur le site de l'entreprise LeTEC : 72 % de véhicules intégralement climatisés en 2029 et 100 % en 2032.

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. – La réponse de l'OTW monte à 73 % en 2029. C'est mécanique : les bus ont une durée de vie de 16 à 18 ans, donc il y a un remplacement de la flotte mécaniquement à cette échéance. Les travaux sont organisés de cette façon et les investissements du TEC sont à cette vitesse. Dès lors, ce que prévoit le contrat de service public se concrétise et se confirme dans la note que l'administrateur général de l'OTW m'a adressée en réponse à ma demande.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je vous remercie, Madame Fafchamps, d'avoir répété votre propos pour qu'il y ait de la clarté sur les chiffres et les intentions de cette majorité, de ce Gouvernement en ce qui concerne la transformation de la flotte. Maintenant que c'est clair pour tout le monde, permettez-moi tout de même, Monsieur le Ministre et chers collègues de la majorité, d'émettre un doute sur la capacité dont disposera l'OTW d'avoir seulement un bus sur deux climatisé et, dans six ans, 100 % des bus climatisés. Le doute demeure. Aujourd'hui, M. Mugemangango a redit les chiffres : aux alentours de 50 % des bus sont climatisés, donc seulement un sur deux dispose de la clim, avec les disparités territoriales que nous avons évoquées en la matière.

Sur base également de l'état des lieux fourni par l'OTW à la demande du ministre, pour tirer les enseignements de cet été sur l'adaptation de nos bus aux conditions climatiques extrêmes, si les difficultés auxquelles nous avons été confrontés cet été, avec des températures au-delà de 30 ou 35 degrés, avec des pics à 40 degrés sur certaines prises de températures à certains endroits, et en l'absence de véhicules climatisés – en tout cas un seul sur deux –, s'il y a des suspensions de lignes prévues, tel qu'évoqué par M. le Ministre, sur base du courrier qui lui a été transmis par l'OTW, pendant certains horaires lors de fortes chaleurs, cela signifie que, l'été prochain, l'été suivant, jusqu'à ce qu'il y ait un renouvellement de la flotte, que ces suspensions risquent de toucher la bonne partie du territoire. En effet, actuellement un véhicule sur deux est non climatisé. À nouveau, il y a véritablement un travail de préparation des services pour éviter qu'il y ait une paralysie partielle du service public pour les navetteurs.

Je rejoins peut-être, pour une fois, un point de vue proposé par mon collègue du MR sur le sujet. On ne demande pas que la flotte soit renouvelée du jour au lendemain, ce serait illusoire. Par contre, préparer l'ensemble du service actuel aux nouveaux épisodes de canicule est tout à fait nécessaire. On ne peut pas se permettre des suspensions, ne serait-ce que partielles –

c'est une partie de la journée, on est bien d'accord –, mais sur un champ de la flotte qui est aussi important eu égard au pourcentage de bus qui sont actuellement non climatisés.

Lorsque le ministre avait évoqué pour la première fois ce chiffre aux alentours de 50 % seulement de bus climatisés – il y a un peu de nuance sur la question du poste du chauffeur –, si un bus est bondé et qu'il n'y a que la clim pour le chauffeur, on peut tout à fait aller préjuger que la situation sanitaire pour les navetteurs dans un bus bondé, dans des conditions de chaleur extrême, peut être problématique.

Par conséquent, lorsque le ministre avait, pour la première fois, dans la Commission de la mobilité, évoqué ce pourcentage, j'étais interpellée. Je ne m'attendais pas du tout à ce que seulement un bus du TEC sur deux en Wallonie soit équipé de la clim. Il y a un vrai chantier à mener ; le plus vite sera le mieux, eu égard aux réalités budgétaires et à la nécessité de pouvoir, comme cela a été dit par mon collègue du MR, faire le meilleur usage d'un bus toujours fonctionnel en l'absence de clim. Il faut avoir une logique et du bon sens dans ce cadre. Dès lors, travaillons véritablement ensemble sur une préparation organisationnelle de ces circulations de bus lors du prochain été.

Monsieur Dewez, vous dites, en essayant de me paraphraser, que j'aurais dit que rien n'a été fait. Je suis désolé, ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. Par trois fois dans mon intervention, j'ai dit que des décisions d'urgence avaient été prises pour protéger les navetteurs, avec les conséquences que cela peut avoir : lignes supprimées, et cetera. Le sens de notre résolution est d'aller un cran plus loin et éviter qu'il y ait des décisions d'urgence qui doivent être prises et qui se cantonnent à suspendre des lignes.

Sur la réponse, même si le sujet traite de la canicule, je sens bien que la majorité n'est pas très chaude à avancer sur ce texte. C'est dommage. J'ai entendu les éléments. Le ministre va essayer de faire la synthèse des divers enseignements, notamment par l'OTW. Une clause de rendez-vous est prise pour un plan Forte Chaleur pour mars 2027. Pour nous, le rendez-vous est pris. On n'hésitera pas, si c'est nécessaire, à redéposer notre texte, peut-être quelque peu amendé en fonction des premières discussions de ce jour.

Sur la méthode, c'est un peu dommage parce qu'il y a quand même des éléments de fond où l'on aurait déjà pu esquisser une ligne politique commune pour l'aspect relatif à la préparation des bus en cas de canicule, d'autant que, en réalité, sur les constats et sur une partie de la trajectoire, nombre de points m'apparaissent se rejoindre entre majorité et opposition. Dans chaque introduction, les constats se croisent. On ne peut pas revivre un été comme nous l'avons connu au sein de nos services publics, singulièrement pour LeTEC –, eu égard aux risques reconnus sur le plan de la santé.

Malheureusement, on n'a pas de réponses concrètes aujourd'hui. Cette résolution, telle que je l'entends, est plutôt un signal d'alerte pour vous, membres de la majorité. Vous voulez avancer avec les retours de l'OTW pour début de l'année prochaine. Pour nous, les risques à la fois opérationnels et sanitaires qui ont été une forme de témoignages des situations individuelles et collectives qui sont ressortis de cet épisode 2026 doivent nous permettre de tirer des leçons et de mieux préparer l'été 2026, ainsi que les étés qui vont suivre. Il faut le faire jusqu'au moment où, on l'espère, il y aura un renouvellement complet de la flotte où, on espère un jour, on aura effectivement 100 % des bus climatisés. Pour nuancer un petit peu, je tiens juste à rappeler que la proposition de résolution va au-delà de la question de la climatisation dans les bus, même si c'est une question centrale. Sur le sujet, il y a nombre d'aspects sur les plans de la préparation et de la communication qui font partie de la résolution et qui doivent impérativement être traités dans ce cadre.

Je me répète, pour nous, la clause de rendez-vous est notée. On attend ce plan Forte Chaleur pour mars de l'année prochaine et, si besoin est, on remettra notre proposition à l'ordre du jour.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – On arrive à la fin de la discussion concernant les quelques textes du Parti socialiste concernant la canicule. Je dois dire que le sentiment que j'ai après ces discussions qui ont eu lieu est que l'on n'est pas encore tous animés par le même sentiment d'urgence que l'on devrait avoir quand on voit les conséquences en termes de décès, cela a été rappelé, avec 3 000 personnes décédées au niveau de cette canicule.

Pour revenir sur le texte, notamment au niveau du TEC, je crois que l'on doit essayer de se rendre compte de quoi l'on est en train de parler. Dans un bus, au mois de juin, au moment de la canicule, il faisait entre 40 et 50 degrés. Cela veut dire que des conducteurs, des enfants, des personnes âgées, des personnes qui seraient porteuses de handicap ou simplement n'importe quel citoyen lambda en Wallonie devaient faire des trajets de bus par cette température.

Dans la plupart des voitures, on a encore la chance d'avoir une forme de climatisation, mais dans un bus sur deux, ce n'est manifestement pas le cas. Le ministre a confirmé les chiffres. Cela a eu des conséquences. Par exemple, toute une série de conducteurs ou de conductrices, à juste titre, ont fait œuvre de leur droit de retrait et ne sont pas allés travailler parce qu'il faisait trop chaud. Une série de trajets et de lignes ont été supprimés, notamment pour protéger les conducteurs et les passagers. Nous n'avons pas vécu ce qu'il s'est passé à Paris, heureusement. Le 25 juin dernier, à 9 heures, un bus sans climatisation a foncé dans un

arbre à Saint-Cloud, parce que le chauffeur avait eu un malaise. Cela a des conséquences, c'est très sérieux.

J'entends les chiffres qui sont évoqués, et nous devons effectivement avancer avec le rythme qui est possible. On a eu deux canicules cette année, ce qui veut dire que l'on aura probablement plus de canicules dans six ans, d'ici 2032. Que fait-on pendant ce temps ? Il faut urgemment prendre des mesures pour protéger les navetteurs, les conducteurs et simplement rendre possible la mobilité via les transports en commun malgré ces canicules. C'est un élément important et c'est une question à se poser. Je crois que le niveau d'urgence doit être un peu plus élevé que ce que nous avons vu pendant ces dernières heures de discussion.

Monsieur le Ministre, vous l'avez dit : les chiffres sont les chiffres ; il y a de grandes différences entre les unités d'exploitation et entre les régions, que l'on va aller vers l'égalisation. J'ai une question très concrète. Vous dites que le plan, c'est d'arriver à 100 % en 2032. Or, le même Gouvernement a demandé 20 millions d'euros d'économies au TEC. Que cela veut-il dire ? Les bus dont nous parlons sont-ils déjà préfinancés ? Cela veut-il dire qu'il n'y aura pas d'économies en la matière ? J'aimerais bien être rassuré par rapport à cela. Au moment où l'on sortira du conclave budgétaire et que le Gouvernement va expliquer où il va aller chercher 900 millions d'euros, le risque est que les décisions qui ont été prises, les lignes de conduite qui ont été déterminées, soient remises en question. Quand vous dites que l'on va arriver en 2032 à 100 % de bus climatisés, cela veut-il dire que c'est un investissement protégé, sanctuarisé, qui ne sera pas remis en question ? Sinon, ce que nous sommes en train de discuter ici ne va pas avoir d'effets concrets.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Personne n'a nié les constats. Mme Hanus l'a d'ailleurs souligné. J'ai commencé mon intervention par ces constats alarmants et qui ne doivent pas être niés. Le ministre a été clair : il nous a présenté la réponse du TEC avec une feuille de route provisoire. Je vous remercie d'avoir donné les premiers éléments de cette feuille de route provisoire ; nous suivrons cela de près.

De plus, Monsieur le Ministre, vous avez indiqué qu'un plan Forte Chaleur était prévu pour mars, avant les potentiels nouveaux épisodes de chaleur et les beaux jours. Nous prenons aussi cette clause de rendez-vous.

J'ai la chance de venir de la belle métropole liégeoise, où la majorité des bus sont climatisés et j'avoue que c'est très confortable. Quand la climatisation n'est pas mise, on sent la différence. J'en ai fait l'expérience pas plus tard qu'hier, car le système ne fonctionnait pas.

Je me permettrai, Monsieur le Ministre, de vous adresser une question écrite sur les modalités

d'enclenchement de ces dispositifs, que vous avez commencé à aborder, parce que cela m'intéresse de savoir quelles sont les conditions pour que ces processus soient lancés. En effet, hier, même si ce n'était pas une journée spécialement chaude, il faisait très chaud dans le bus quand la climatisation ne fonctionnait pas. Je trouve cela tout à fait normal, et je salue votre volonté de mettre les prochains investissements dans les zones où c'est moins le cas. Cela me paraît être de la bonne gestion, comme dans le Hainaut ou dans le Brabant wallon. On doit mettre les premiers investissements sur ces unités pour atteindre un objectif de pourcentage plus élevé.

Je répète que les objectifs de la proposition de résolution sont parfaitement louables, mais le TEC, à la demande du ministre, a pris les choses en main, et je suis certaine que nous veillerons tous, ici, autour de la table, à ce que ce plan Forte Chaleur se concrétise.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Je trouve le dernier propos de Mme Fafchamps tout à fait intéressant. Le témoignage qu'elle nous apportait hier, avec l'usage du bus en l'absence de climatisation et l'inconfort qu'il peut y avoir dans un bus qui dysfonctionne ou absent, dépourvu de climatisation dans une température relativement acceptable. Vous imaginez la situation à laquelle étaient confrontés les navetteurs avec 10, 15, voire 20 degrés supplémentaires dans le cadre des épisodes les plus prenants.

Par ailleurs, je vais rebondir sur le propos de mon collègue, M. Mugemangango, qui me semble tout à fait pertinent. On arrive dans les prochaines semaines au conclave budgétaire. On entend de la part de la majorité et du ministre cette volonté claire d'avancer de manière très importante sur le renouvellement de la flotte des bus en Wallonie. Budgétairement, y a-t-il déjà une trajectoire scellée, figée, qui peut nous être confirmée, que l'on puisse avoir des éléments de garantie à ce stade, pour éviter que des trajectoires soient de l'ordre de l'intention ?

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je le répète, cette problématique est importante et urgente, on en est tous conscients. Nous l'avons exprimée, elle pose des questions de santé et de sécurité. Néanmoins, le ministre a été clair et surtout très réactif sur le sujet. Le TEC avance aussi opérationnellement dans la mise en place de solutions par rapport à ce problème. Des actions structurelles ont été exprimées et sont mises en place. On doit s'en réjouir et l'on doit continuer dans cette direction.

En effet, les investissements sont importants dans le renouvellement de la flotte. Des priorités doivent être données, j'imagine qu'elles le sont sur les bus les plus

anciens, qui sont souvent ceux qui ne sont pas climatisés. Cela va de pair. Il en va aussi d'une bonne gestion de l'argent public. On doit faire confiance au ministre sur la question qui a pris la balle au bond et qui avance sur le sujet.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Il me semble que moi-même et Mme Hanus avons posé une question très claire au ministre : le 100 % en 2032 est-il garanti ou pas sur le plan budgétaire ? Si ce n'est pas le cas – une non-réponse est aussi une réponse –, cela veut dire que les parlementaires de la majorité ont aussi parlé pour rien. J'aimerais avoir cette réponse de la part du ministre.

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. – Dois-je me répéter 15 fois ?

M. Germain Mugemangango (PTB). – Il n'y a pas eu de réponse à cette question, Monsieur le Ministre. Au lieu de dire que vous devez vous répéter 15 fois, dites oui ou non.

M. le Président. – Sans faire la transition avec ce qui nous arrive juste après, à savoir 70 questions orales, je vous propose de déposer une question orale à quinzaine sur le sujet.

Mme Mélissa Hanus (PS). – C'est le cœur du sujet, Monsieur le Président, et M. le Ministre n'a pas répondu.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Cela confirme que ce qui a été dit sur les 100 % de bus qui seraient climatisés n'est pas garanti. Vous avez de la chance, Madame Fafchamps, qu'à Liège il y a apparemment beaucoup de bus climatisés. J'habite Charleroi, donc le Hainaut, où seuls 29 % des bus sont climatisés. C'est très peu. Cela veut dire que tout ce qui a été dit sur le sujet est de la vaste blague.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Cela suffit maintenant. La trajectoire du contrat de service public est claire. Contrairement au précédent contrat de service public, le budget n'est pas indicatif : le budget est ferme. Je vous invite à relire le contrat de service public. Je l'ai déjà dit plusieurs fois au sein de cette assemblée, je me suis exprimé dans la presse et c'était très clair : on va vers l'électrification à 100 %. Il y a une trajectoire précise et des montants budgétaires.

À un moment donné, je ne sais pas quoi vous raconter d'autre.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Vous garantissez...

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Oui, c'est indiqué dans le contrat de service public.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Voilà, c'était la seule réponse à donner.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je ne vais pas répéter 15 fois les réponses.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Si vous préférez vous énerver au lieu de répondre aux questions qui sont posées... On sera tous comptables de cela.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Vous nous accusez de demander des garanties à chaque exercice budgétaire alors que, à chaque occasion, vos responsables de parti ne cessent de répéter les économies budgétaires qu'il faut faire partout. Vous pouvez comprendre le doute qu'il peut y avoir pour l'ensemble des services publics, singulièrement sur la question du TEC, avec – cela n'a pas encore été dit – une trajectoire qui est donnée pour le renouvellement de la flotte qui va au-delà de votre législature. Nous voulons, et c'était d'ailleurs le sens de l'intervention de mon collègue, avoir des garanties. Quand il y a des demandes, Monsieur le Ministre, il suffit simplement de répondre.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Il y a 70 questions. Vous pouvez en poser autant qu'à satiété. Je réponds à toutes les questions écrites et à toutes les questions orales. Si vous avez des questions, posez-les et je vous répondrai.

M. Germain Mugemangango (PTB). – C'est exactement ce que l'on a fait. Manifestement, cela vous énerve de répondre, mais je ne comprends pas pourquoi. Vous avez dit oui, cela veut donc dire que cette garantie devra être suivie d'effets, c'est tout.

M. le Président. – On était sur une proposition de résolution de Mme Hanus et consorts. J'ai entendu, il y a déjà 20 minutes, que ladite proposition de résolution était renvoyée à l'arrière. Il y a plus de 20 minutes que j'avais donc clôturé le point dans ma tête.

Je vous propose, dès lors, de passer à la suite de notre ordre du jour, à la demande d'ailleurs de Mme Hanus qui a dit à un moment donné très clairement : « Nous reviendrons, le cas échéant, avec notre texte, puisqu'un *momentum* a été fixé ». Le rendez-vous sera pris en 2027. Le prochain ou la prochaine ministre de la Mobilité viendra dans ces murs expliquer si, en 2031, il y a bien eu 100 % d'air conditionné dans les bus.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adaptation de la signalisation routière aux conditions hivernales plus rigoureuses à l'est de la Wallonie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'adaptation de la signalisation routière aux conditions hivernales plus rigoureuses à l'est de la Wallonie ».

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, l'été caniculaire s'étire longuement et l'hiver semble encore loin. Pourtant, le mois de novembre sera vite là.

La Belgique est majoritairement peu élevée en altitude, avec des reliefs globalement peu marqués. Par contre, en Wallonie, l'est de la province de Liège, la province de Luxembourg quasi dans son entièreté et le sud de la province de Namur sont beaucoup plus vallonnés, avec des altitudes allant, pour notre réseau routier, jusqu'à 694 mètres pour la N676 à Botrange – le point culminant – ou 647 mètres sur l'E25 à hauteur de la Baraque de Fraiture, à la frontière entre les provinces de Liège et de Luxembourg.

Ces altitudes n'ont rien de spectaculaire dans tout pays montagneux, mais cela signifie que, chaque année, il y a des épisodes neigeux pendant lesquels il me paraît toujours surréaliste – voire inconscient – de laisser des automobiles et des camions emprunter ces routes sans obligation d'avoir des pneus adaptés à l'état de la chaussée – comme c'est le cas chez nos premiers voisins, à savoir l'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg, dont pourtant le point culminant est moins élevé de 134 mètres que le nôtre, ainsi que la France qui, depuis 2021, a adopté la loi Montagne II. Cette loi permet de déployer un nombre d'obligations pour les automobilistes circulant dans des zones dites montagneuses, ainsi que l'entrée en vigueur de nouveaux panneaux de signalisation. Vous pourriez me dire, et à juste titre, que le relief alpin, jurassien, vosgien ou pyrénéen n'a rien à voir avec les reliefs ardennais. Vous avez parfaitement raison.

Pour l'hiver 2025-2026, 48 départements ont été concernés par la loi Montagne, dont la mise en place est soumise à la décision du préfet du département et peut s'appliquer totalement – en Savoie, par exemple – ou partiellement, commune par commune selon leurs

caractéristiques. Dans ces départements, on retrouve notamment la Moselle qui n'est pas particulièrement célèbre pour ses reliefs montagneux.

L'année dernière, plusieurs débats ont émaillé l'espace public quant à la pertinence ou non d'imposer le port de pneus d'hiver ou quatre saisons quand les chaussées sont en situation hivernale. À la réponse d'une de mes interpellations, vous aviez signalé que vous mettriez le point à l'ordre du jour de la conférence interministérielle de mars 2026 et que vous envisagiez de suggérer à vos homologues des autres Régions et au niveau fédéral, de permettre, dans le Code de la route – pas d'imposer –, à certains moments et à certains endroits, la possibilité d'imposer des pneus adaptés – neige ou quatre saisons – pour emprunter certaines chaussées. Monsieur le Ministre, avez-vous avancé sur ce point ? Quels furent les retours et les suites de la conférence interministérielle de mars ?

Par ailleurs, j'invite à ce que, à l'instar des panneaux B58 et B59 en France, des versions adaptées soient envisagées pour la Belgique. À titre illustratif, chaque week-end enneigé, des milliers de skieurs d'un jour ou d'un week-end viennent en voiture à la piste de ski d'Ovifat, dans la commune de Waimes. S'ils arrivent depuis l'autoroute E42 de Liège, leur système de navigation les enverra par la route du Bâillon, particulièrement pentue et avec une fréquentation touristique intense. Outre les panneaux indiquant une forte pente, il conviendrait, à tout le moins, de conseiller – à défaut d'imposer – le port d'équipements pneumatiques adaptés, et ce, via un panneau officiel sur la base, par exemple, des panneaux français B58 et B59. Je dis bien « adaptés », puisque ces panneaux stylisent une montagne, ce que nous n'avons pas chez nous, un pneu à gros dessins et le pictogramme 3 PMSF M+S qui indique que c'est un pneu neige, mais également le port de chaînes, ce qui n'est pas requis dans mon interpellation.

Vous aviez signalé que les bourgmestres ne pouvaient délivrer d'arrêté de police spécifique pour imposer de tels équipements, même localement. Je vous demande dès lors de pouvoir avancer dans la signalisation de manière proportionnée et localisée.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, j'ai bien fait inscrire ce point dans le cadre de la CIM Mobilité du mois de mars 2026.

À la suite des échanges en CIM, le ministre fédéral de la Mobilité, Jean-Luc Crucke, a demandé à Vias de procéder à une étude afin de déterminer l'impact entre la conduite avec et sans pneus d'hiver au regard des

enjeux de sécurité routière en Belgique. Cette étude devrait être disponible d'ici deux mois.

J'espère qu'elle nous permettra de poursuivre le débat et de convaincre le niveau fédéral de prendre en compte les particularités climatiques des hauteurs de notre pays.

Comme je vous l'indiquais le 20 janvier dernier, « les autorités communales peuvent, dans le cadre de mesures de police ponctuelles et sur base de la nouvelle loi communale, prendre des initiatives sur leur terrain, mais cela doit être dûment justifié et argumenté ».

Autrement dit, un mécanisme local pourrait être prévu sur une zone particulièrement sensible et qui, en cas de circonstances climatiques très particulières, pourrait être activé. L'administration régionale des Pouvoirs locaux et de la Mobilité peuvent bien sûr se mobiliser à la demande d'une autorité locale afin de les assister relativement aux conditions d'activation et d'encadrement d'un tel dispositif basé sur les compétences de police générale définies par la loi communale – vous les avez d'ailleurs rappelées en tant que bourgmestre.

Bien sûr, il ne pourrait s'agir que de mesures exceptionnelles motivées par des exigences de sécurité routière et très limitées géographiquement – vous vous réferez à une côte précise. Les mesures plus générales relèvent du législateur fédéral, en ce compris celles qui sont liées à la signalisation.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie d'avoir, conformément à vos dires, ajouté ce point à l'ordre du jour de la conférence interministérielle de mars dernier. Je me réjouis de lire l'avis de l'étude qui a été demandé par le ministre fédéral de la Mobilité à Vias, en espérant qu'il y ait cette souplesse.

Ceci me permet d'amener le deuxième point de ma réplique, à savoir que cette souplesse est désormais permise et autorisée dans le cadre de l'ordonnance de police administrative générale et sous la compétence des bourgmestres, pour autant que ce soit localisé, justifié et ponctuel dans des situations qui le justifieraient, avec une charge de la preuve pour l'autorité administrative qui prendrait cette décision. Cela me paraît tout à fait légitime.

Je suis heureux de voir cette avancée et j'espère que nous pourrions continuer avec un panneau de signalisation ad hoc qui permettrait d'avoir une bonne compréhension de cette situation par l'ensemble des usagers.

**Question orale
de M. Yves Evrard
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la réforme flamande du contrôle technique
et les perspectives d'évolution du
dispositif wallon »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Evrard à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme flamande du contrôle technique et les perspectives d'évolution du dispositif wallon ».

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

M. Yves Evrard (MR). – Monsieur le Ministre, depuis le début du mois, la Région flamande a sensiblement modifié son régime de contrôle technique des véhicules. La périodicité bisannuelle sera notamment généralisée aux voitures particulières, y compris aux véhicules de plus de 10 ans ou ayant dépassé 160 000 kilomètres. Cette réforme s'accompagne par ailleurs de plusieurs mesures de simplification des procédures de contrôle.

Ces mesures, de premier abord, semblent en phase avec les attentes, notamment celles des automobilistes. Je pense, par exemple, à l'augmentation des délais où l'on est tenu de représenter un véhicule. En Wallonie, le délai est de 15 jours et, en Flandre, le délai passera désormais à deux mois. Cela me semble être une mesure de bon sens puisqu'il est toujours très compliqué, même si l'on vit à l'heure d'Amazon – où l'on reçoit en 24 heures des colis –, de trouver des garagistes disponibles qui peuvent faire face à l'une ou l'autre réparation dans des délais très courts, au risque de voir les prix de ces réparations augmenter.

La Wallonie a, de son côté, élargi les conditions permettant à certaines voitures particulières de bénéficier d'une validité de deux ans du certificat de contrôle technique. Ce « bonus » reste toutefois soumis à plusieurs conditions, notamment en matière d'âge et de kilométrage du véhicule.

Ces évolutions conduisent ainsi à l'apparition de régimes sensiblement différents entre Régions pour des véhicules et des usages comparables. Je ne vous cache pas que cela m'inquiète, au même titre d'ailleurs que je vous avais interrogé il y a quelques semaines sur la question des contrôles techniques relatifs aux motos d'occasion, qui allaient probablement déréguler l'équilibre entre la Flandre et la Wallonie à ce niveau.

Cette question mérite également d'être examinée au regard des évolutions envisagées au niveau européen. Dans le cadre de la révision des règles relatives au contrôle technique, la Commission européenne a

notamment proposé de soumettre annuellement les voitures et camionnettes âgées de plus de 10 ans, dans un objectif de sécurité routière et de réduction des émissions.

On peut comprendre que, plus un véhicule est âgé et plus il parcourt un nombre élevé de kilomètres, plus il est indispensable de resserrer éventuellement le contrôle. Cependant, quand on parle de véhicules plus récents ou de véhicules qui n'ont pas l'occasion de parcourir beaucoup de kilomètres sur une année, on peut réellement s'interroger. Vous m'aviez dit que la sécurité routière est une priorité. La vie des usagers est fondamentale. Une vie en Flandre est équivalente à une vie en Wallonie. Ainsi, je m'interroge réellement sur ces processus qui vont être différents et qui risquent peut-être de conduire à des distorsions du marché.

Monsieur le Ministre, quel est votre avis sur cette question ? De quelle manière avez-vous pu éventuellement vous concerter avec vos homologues flamands ?

On avait aussi évoqué la CIM avec M. Bastin. Y a-t-il eu, à ce niveau, une forme de coordination pour essayer d'être tout aussi efficace et rationnel que nos amis du nord du pays ?

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 les différentes mesures, un partage de la route sûr et efficace afin de poursuivre les objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et ainsi diminuer le nombre de décès de blessés sur les routes wallonnes ». Il s'agit de la vision zéro à l'horizon 2050 auquel ont adhéré tant l'État fédéral que les trois Régions.

Le contrôle technique fait clairement partie des outils pour réduire les risques liés à l'insécurité routière. Au travers des nombreuses réponses déjà formulées dans cette assemblée, je suis avec une extrême vigilance la réforme menée en Flandre. Un premier paquet est passé ici avant l'été ; un deuxième paquet est annoncé, sans doute pour l'année prochaine. J'ai formulé, à trois reprises, au sein de la Conférence interministérielle de la mobilité – CIM –, mes questionnements et inquiétudes quant à l'impact de cette réforme sur la sécurité routière en Wallonie.

Je regrette que la décision flamande ne s'appuie sur aucune étude d'impact en termes de sécurité routière. Le contrôle technique ne peut être réduit à une simple formalité administrative. Toute évolution du dispositif doit reposer sur des données objectives, sur une analyse rigoureuse des risques ainsi que sur le maintien d'un niveau élevé de sécurité routière et de protection des consommateurs. C'est la raison pour laquelle, à ma

demande, le Gouvernement wallon a décidé de faire inscrire un point à l'ordre du jour du CODECO de la semaine passée, afin qu'une étude d'objectivation de la périodicité des contrôles soit réalisée conjointement aux différentes entités belges. Bruxelles et le Fédéral ont marqué leur accord de principe : je m'en réjouis. Le CODECO a renvoyé à la CIM pour les modalités de mise en œuvre. Ce sera donc à l'agenda de la prochaine réunion d'octobre. J'ai demandé au SPW MI et à l'AWSR de préparer d'ores et déjà un projet de cahier des charges.

En ce qui concerne le contrôle d'une validité de deux ans en Wallonie, il est encore prématuré de tirer des conclusions définitives quant à ses effets. En effet, les véhicules ayant bénéficié de la mesure entre quatre et huit ans et ceux bénéficiant de l'élargissement des conditions d'octroi du bonus – environ 7 000 par an – ne s'étant pas encore présentés une seconde fois au contrôle technique – ils ont été dispensés du contrôle intermédiaire –, il n'est donc pas possible d'identifier si ces véhicules présentent plus de défauts que des populations comparables lors du contrôle suivant. Il n'y a pas encore assez de recul.

Vous m'interrogez également sur la proposition de la Commission européenne visant à instaurer un contrôle annuel pour les véhicules de plus de 10 ans. Cette proposition est en cours de discussion au niveau européen. La Wallonie suit avec attention ces travaux et participe aux concertations nécessaires. À ce stade, il convient de souligner que cette orientation européenne repose précisément sur des conditions de sécurité routière et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, ce qui confirme la nécessité absolue, à mes yeux, d'évaluer avec prudence toute mesure visant à espacer davantage les contrôles techniques.

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

M. Yves Evrard (MR). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour vos éléments de réponse. Je partage, comme vous, le principe fondamental que la sécurité routière est une nécessité absolue et qu'il doit y avoir une tolérance zéro. J'entends bien que vous allez mettre en place une étude à travers le CODECO. C'est sage et raisonnable, mais vous me dites qu'elle va se réaliser au niveau belge. Je vous invite, en étant à vos côtés, à voir s'il n'est pas utile ou nécessaire d'élargir le benchmark à des pays qui sont relativement similaires : la Hollande ou le Grand-Duché, par exemple, qui a un réseau en meilleur état que le nôtre. Il serait peut-être intéressant d'avoir leurs chiffres.

En tant que vice-président du Benelux, je suis à vos côtés pour essayer de voir et d'objectiver encore mieux la situation parce qu'il y a un meilleur équilibre à trouver entre le nombre de kilomètres et l'âge des véhicules. Il y a sans doute un point qui permet, à travers les études, de faire les bons choix.

Permettez-moi aussi de vous inviter à réfléchir à ces délais de mise en conformité du véhicule. Quinze jours, c'est complètement impossible en Wallonie. Si l'on pouvait au moins changer des éléments pratico-pratiques tels que ceux-là, chacun y trouverait son compte.

**Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la surreprésentation des usagers faibles
dans les accidents impliquant des
véhicules électriques »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la surreprésentation des usagers faibles dans les accidents impliquant des véhicules électriques ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, selon une étude de Vias, les voitures électriques seraient nettement plus souvent impliquées dans les accidents avec des usagers vulnérables que les véhicules thermiques. En Belgique, 42 % des accidents impliquant une voiture électrique concerneraient un piéton ou un cycliste, contre 27 % pour l'ensemble des véhicules. Cette différence interpelle, alors que la part des véhicules électriques et hybrides est passée de 3 % à plus de 20 % au cours des cinq dernières années.

L'étude pointe notamment la discrétion acoustique de ces véhicules à basse vitesse. Pour un piéton ou un cycliste, et plus encore pour les personnes aveugles ou malvoyantes, le fait de ne pas entendre arriver un véhicule représente un risque supplémentaire.

Le système européen d'alerte acoustique constitue une avancée, mais les tests cités montrent que les véhicules ne sont pas détectés à temps et que le niveau sonore varie fortement d'un modèle à l'autre.

Dès lors, Monsieur le Ministre, quelle analyse faites-vous de ces données ? Disposez-vous de chiffres wallons sur les accidents impliquant des véhicules électriques ou hybrides, en particulier avec des piétons, des cyclistes, des enfants, des personnes âgées ou encore des personnes malvoyantes ?

Des actions spécifiques de sensibilisation sont-elles prévues à destination des conducteurs de véhicules électriques, mais aussi des usagers vulnérables ? Le cas échéant, votre collègue, M. le Ministre Coppieters, y sera-t-il associé ?

La Wallonie plaidera-t-elle pour une harmonisation plus stricte des dispositifs d'alerte acoustique aux niveaux belge ou européen ?

Enfin, comment ces nouveaux risques sont-ils intégrés dans la politique régionale de sécurité routière, notamment en milieu urbain, aux abords des écoles, des passages piétons et des zones 30 ?

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 transition vers une mobilité plus durable, notamment avec l'essor des véhicules électriques, doit s'accompagner d'une vigilance accrue en matière de sécurité routière.

L'étude de l'institut Vias souligne en effet qu'en Belgique, les usagers vulnérables sont proportionnellement davantage représentés dans les accidents impliquant des véhicules électriques. Les chiffres pour la Wallonie sont en cours d'analyse. Il est toutefois essentiel de replacer ces chiffres dans leur contexte. En l'absence de données précises sur les kilomètres parcourus, selon le type de motorisation et le type de voirie, il n'est pas possible d'établir que les véhicules électriques présentent intrinsèquement un risque d'accident plus élevé. La gravité des accidents impliquant ces véhicules peut également s'expliquer par des caractéristiques telles que leur poids, leur puissance, plutôt que par leur motorisation en elle-même – bien sûr, il y a un lien global.

L'étude de Vias montre que les véhicules électriques sont moins facilement détectés à basse vitesse en raison de leur faible niveau sonore. Ce constat constitue un élément de risque potentiel pour les usagers vulnérables. L'étude ne permet toutefois pas de conclure que cette moindre détectabilité est à l'origine des accidents observés. Le risque d'accident dépend en effet de nombreux facteurs. La discrétion acoustique des véhicules électriques constitue toutefois une caractéristique qui appelle à la plus grande vigilance. Depuis 2021, la réglementation européenne impose aux nouveaux véhicules électriques d'être équipés d'un système d'alerte acoustique AVAS, destiné à signaler leur présence à faible vitesse.

Toutefois, la réglementation laisse encore une certaine marge de manœuvre aux constructeurs quant aux caractéristiques précises et au niveau sonore du signal émis. Cette diversité peut avoir pour conséquence que les différents usagers ne reconnaissent pas toujours de la même manière le signal sonore émis par un véhicule.

Une harmonisation plus poussée des caractéristiques de ces dispositifs pourrait dès lors contribuer à renforcer l'efficacité. Il pourrait également être pertinent d'examiner l'opportunité de relever certaines exigences

minimales en termes de niveaux sonores, tout en veillant à ne pas contribuer à une augmentation inutile de la pollution sonore.

La Wallonie n'est cependant pas compétente puisqu'il s'agit d'une norme de produit. L'étude Vias a en effet montré qu'une proportion plus importante de véhicules étaient détectés trop tard, voire pas du tout, notamment quand le niveau de bruit ambiant était moyen ou élevé. Cette difficulté de détection peut être particulièrement problématique dans les environnements urbains.

Cet enjeu est ponctuellement abordé aujourd'hui par l'Agence wallonne pour la sécurité routière dans ses actions de sensibilisation, mais elle n'a jusqu'à présent pas fait l'objet d'une campagne spécifique de grande ampleur.

Compte tenu de l'augmentation du nombre de véhicules électriques sur nos routes, l'AWSR m'indique qu'elle veillera à renforcer la sensibilisation à ces enjeux, tant auprès des conducteurs de véhicules électriques qu'auprès des usagers vulnérables.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour tous ces éléments de réponse. Je constate que les chiffres sont en cours d'analyse et que différentes possibilités et différentes pistes sont sur la table pour répondre à cette problématique ; c'est une bonne chose.

Je ne manquerai pas de revenir vers vous en ce qui concerne les chiffres, pour que l'on puisse avoir cette analyse qui est importante pour amener de nouvelles pistes.

**Question orale
de M. Grégory Chintinne
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la sécurisation du carrefour du Phare
à Morville »**

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 « la sécurisation du carrefour du Phare à Morville ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, le carrefour du Phare, situé sur la N97, à hauteur de Morville, dans la commune de Florennes, inquiète de nombreux riverains quant à sa sécurisation.

Le 7 février dernier, à la suite de ma question sur le sujet, vous indiquiez qu'une CPSR s'était réunie le 4 juin 2024 et avait arrêté plusieurs mesures destinées à renforcer la sécurité de ce carrefour. Parmi celles-ci figurait la révision des marquages et de l'îlot séparateur de la rue des Meuniers, le remplacement des panneaux « Cédez le passage » par des panneaux Stop sur les voiries non prioritaires, ainsi que l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 70 kilomètres par heure de part et d'autre du carrefour. Vous précisiez également qu'une évaluation serait réalisée après la mise en œuvre de ce dispositif, notamment afin d'apprécier la pertinence des limitations de vitesse et leur respect.

Or, plus d'un an après cette réponse, plusieurs riverains continuent d'exprimer leurs vives inquiétudes quant à la dangerosité de ce carrefour. Ils rappellent que plusieurs accidents graves y sont survenus et estiment que les excès de vitesse demeurent fréquents. Certains s'interrogent sur l'absence de mesures complémentaires telles qu'un dispositif de contrôle de vitesse.

Monsieur le Ministre, l'évaluation annoncée a-t-elle été effectuée ? Dans l'affirmative, quelles en sont les principales conclusions en matière d'accidentologie, de vitesse pratiquée et d'efficacité des aménagements réalisés ?

Depuis l'abaissement de la limitation à 70 kilomètres par heure, quels enseignements en tire le SPW MI ? Au regard des préoccupations exprimées par les riverains, envisagez-vous de réunir à nouveau une CPSR afin d'examiner l'opportunité de nouvelles mesures de sécurisation, telles qu'un radar fixe ou tout autre aménagement susceptible de renforcer 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, après avoir relayé votre question à l'administration, voici en substance ce que m'indique le SPW MI. Depuis la mise en œuvre des mesures décidées en CPSR – commission provinciale de sécurité routière –, la zone de police Flowal n'a signalé aucun problème particulier à mon administration concernant le carrefour dit du Phare sur la nationale 97 à Morville.

Si la nationale 97 a connu effectivement plusieurs accidents sur cette section comprise entre Anthée et Philippeville, l'analyse des circonstances de ces accidents met en avant que ceux-ci trouvent leur origine dans le non-respect des règles de circulation et dans des comportements individuels inadaptés, plutôt que dans la configuration de la voirie elle-même.

Cette situation peut contribuer au sentiment d'insécurité exprimé par certains riverains. Toutefois, il importe de distinguer la perception du risque et son

origine réelle. Les éléments dont nous disposons ne permettent pas d'établir un lien entre ce sentiment d'insécurité et l'infrastructure, indique le SPW MI. À ce stade, aucun élément objectif ne justifie la mise en œuvre d'aménagements supplémentaires liés à la géométrie du carrefour, même si la situation continue naturellement à faire l'objet d'un suivi attentif par les services compétents.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Me voilà un peu rassuré. En effet, il y a la perception du danger et l'origine de celui-ci. Néanmoins, pour y passer de manière régulière, je vous avoue que ce carrefour reste tout de même particulièrement dangereux. Je m'en tiens évidemment à ce que le SPW MI a répondu. Je reviendrai vers vous un peu plus tard par écrit, parce qu'une demande spécifique avait été faite.

**Question orale
de M. Arnaud Dewez
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la sécurisation des trajets scolaires et le
suivi des recommandations des États généraux
de la sécurité routière »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dewez à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation des trajets scolaires et le suivi des recommandations des États généraux de la sécurité routière ».

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, à l'occasion de la rentrée scolaire, l'AWSR rappelle qu'en moyenne, quelque 400 enfants et adolescents âgés de 3 à 17 ans sont victimes chaque année d'un accident de la route sur le chemin de l'école en Wallonie. L'année 2025 s'est révélée particulièrement préoccupante, avec 488 victimes, dont près de 15 blessés graves et un décès.

L'AWSR souligne par ailleurs que plus de 90 % des accidents corporels impliquant des jeunes se rendant à l'école se produisent en dehors des zones limitées à 30 kilomètres par heure. Si les aménagements réalisés ont contribué à limiter le risque directement aux abords des établissements scolaires, celui-ci demeure présent sur l'ensemble du trajet. La sécurisation de ces itinéraires appelle une collaboration avec les villes et communes qui connaissent les réalités de leur territoire et les difficultés rencontrées autour des écoles, sur les voiries communales comme régionales.

En 2025, je vous avais déjà interrogé sur la prévention des accidents corporels sur le chemin de l'école et sur la sécurisation des itinéraires empruntés par les élèves. Dans votre réponse, vous indiquiez avoir demandé que cette problématique soit examinée parmi les priorités des États généraux de la sécurité routière. La proposition de plan d'action 2026-2030 du CSWSR prévoit désormais une action spécifique visant à sécuriser les trajets vers les écoles et jusqu'à leur entrée. L'échéance proposée pour la mise en œuvre des premières actions de sécurisation est fixée à fin 2028.

Confirmez-vous que cette action et son échéance ont été retenues par le Gouvernement ? Quel est le calendrier des différentes étapes et où en est leur mise en œuvre ? Une démarche auprès des pouvoirs locaux est-elle prévue pour inviter les villes et communes à réaliser ces analyses de terrain avec les écoles et identifier les points noirs et proposer des aménagements prioritaires ? Quel accompagnement la Région leur apportera-t-elle ? Des interventions rapides peuvent-elles déjà être engagées durant l'année scolaire 2026-2027 sur les itinéraires identifiés comme prioritaires ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le Gouvernement wallon a effectivement pris acte le 16 juillet, sur ma proposition, de la feuille de route des actions régionales du Plan d'action 2026-2030 issu des derniers États généraux de la sécurité routière, laquelle traduit les étapes de mise en œuvre de chaque action.

L'action visant, d'une part, à soutenir les écoles qui ont pour projet de soutenir les trajets à pied et à vélo et, d'autre part, à renforcer la sécurité des déplacements des enfants vers et autour des écoles, en particulier à pied et à vélo, a pour objectif de réduire le nombre d'accidents impliquant des enfants. Cependant, elle poursuit aussi l'objectif d'encourager la mobilité active vers l'école, en limitant le recours systématique à la voiture, donc de créer un cercle vertueux sur le *last mile* vers l'école.

Elle repose donc sur trois chantiers :

- mettre à disposition des communes un outil pour évaluer les trajets vers l'école et les abords de l'école elle-même en termes de conditions de sécurité ;
- toujours à l'échelle communale, sur la base de l'outil mis à disposition, évaluer ces trajets et les abords des écoles afin d'identifier les difficultés en termes de sécurité et surtout d'identifier quelles sont les réponses efficaces à y apporter ;
- à l'échelle communale ou régionale, sécuriser, soit rapidement via des mesures légères, soit à plus long terme via des réaménagements plus importants, l'infrastructure concernée.

L'administration m'informe que le travail est en cours, avec comme objectif de proposer une première version de l'outil d'ici la fin de l'année. Des communications seront ensuite prévues vers les pouvoirs locaux, afin qu'ils s'emparent de ce sujet et mettent en œuvre une stratégie locale avec les partenaires que sont les directions d'école, les associations de parents et les services communaux et les zones de police. L'administration régionale servira d'appui aux autorités communales en mobilisant ses directions territoriales, d'une part, et les conseillers de la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voiries du SPW MI, d'autre part.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Ce sont les réponses que j'attendais et je m'en réjouis. Cela va dans le bon sens. Vous faites bien de parler des différents partenaires à mettre autour de la table. En effet, en tant que parents, sans nous en rendre compte, nous sommes parfois les premiers à mettre en danger nos enfants ou les autres, en stationnant soit de manière inadéquate sur le chemin de l'école, soit à contresens. Associer toutes les parties est une très bonne chose.

(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 « les impacts régionaux liés à l'obligation du
port du casque en trottinette électrique »**

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 « les impacts régionaux liés à l'obligation du port du casque en trottinette électrique ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, il y a plusieurs mois, j'ai eu l'occasion de saluer la décision de votre homologue au Fédéral, Jean-Luc Crucke, concernant l'obligation du port du casque en trottinette électrique. Cette mesure m'est chère à plusieurs égards et, en plus, elle contribue largement à l'amélioration de la sécurité routière partout en Belgique. C'est une bonne nouvelle pour notre région, compte tenu des ambitions du Gouvernement en termes de réduction des blessés et des tués sur nos routes.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le rappeler, agir en faveur du port du casque, c'est répondre à une

problématique bien présente chez nous. Comme les États généraux de la sécurité routière avaient pu le montrer, le nombre d'accidents impliquant des trottinettes électriques est en hausse. Quelques mois plus tard, Vias mettait en avant des chiffres encore plus alarmants, puisque le nombre de tués en trottinette électrique avait augmenté de 225 % en un an, passant de 4 % à 13 %.

Après les paroles, le ministre Crucke au Fédéral est donc passé aux actes puisque, depuis ce 1^{er} septembre, les utilisateurs d'une trottinette électrique pouvant dépasser les 20 kilomètres par heure sont dans l'obligation de porter un casque. Bien que cette directive émane du Fédéral, elle aura également des conséquences au niveau régional.

Pouvez-vous nous en dire plus sur les impacts wallons de cette mesure ? Des actions de contrôle, de prévention – on sait à quel point elles sont utiles, parce que je ne sais pas si vous voyez beaucoup de personnes avec des casques – ou encore une adaptation de nos infrastructures routières sont-elles prévues ? Des discussions ont-elles lieu avec votre homologue au Fédéral pour définir des priorités d'action en la matière ?

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 sécurité des usagers les plus vulnérables est un enjeu important pour le Gouvernement, qui s'inscrit dans la vision zéro en 2050. Par ailleurs, la DPR indique clairement que le Gouvernement plaidera auprès des autorités fédérales en faveur du port du casque pour les cyclistes et les trottinettistes.

Vous connaissez également ma position et ma sensibilité sur cette question. J'estime que le port du casque devrait être généralisé pour tous les deux-roues, qu'ils soient assistés électriquement ou non. Cependant, comme vous, je me réjouis de cette première étape imposée aux trottinettes et autres engins similaires, s'ils ne sont pas bridés à 20 kilomètres par heure. Le nombre d'accidents impliquant des trottinettes électriques est en hausse, tant au niveau national qu'en Wallonie. En Wallonie, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant une trottinette électrique est passé d'un en 2024 à cinq en 2025.

Dans ce contexte, cette première obligation du port du casque pour les plus de 20 kilomètres par heure constitue une mesure qui ne pourra être que bénéfique en limitant les conséquences du choc, notamment en réduisant le risque de blessures graves à la tête. Porter un casque n'empêche toutefois pas la survenue d'un accident. Cette mesure doit donc s'inscrire dans une approche plus large de prévention. Pour réduire le

nombre d'accidents, il est nécessaire d'agir sur les comportements à risque, notamment le respect des règles de circulation et celles de la vitesse. Ce sont des enjeux particulièrement importants pour les utilisateurs de trottinettes électriques.

C'est précisément sur ces aspects que l'Agence wallonne pour la sécurité routière mène régulièrement des actions de sensibilisation. Plusieurs campagnes ont été menées depuis le printemps dernier et une nouvelle campagne sera déployée ce mois-ci. Elle permettra notamment de rappeler les principales règles applicables aux utilisateurs de trottinettes, ainsi que la toute nouvelle obligation depuis le 1^{er} septembre de cette année, il y a 15 jours exactement. Cette nouvelle règle est l'obligation du port du casque pour les engins dont la vitesse maximale par construction dépasse les 20 kilomètres par heure. Ce ne sont pas les engins qui roulent à plus de 20 kilomètres par heure, mais ceux qui, potentiellement, peuvent rouler à plus de 20 kilomètres par heure, même s'ils ne roulent qu'à cinq kilomètres par heure au moment où le contrôle est effectué.

En ce qui concerne les contrôles, ceux-ci relèvent des services de la police locale et nécessitent de disposer de curvomètres. J'ai pu lire que plusieurs zones de police renforçaient leurs moyens à cet égard.

Concernant la Région, dans le cadre de nos compétences, j'ai demandé au SPW MI de contacter toutes les entreprises qui disposent d'une licence de cyclopartage en flotte libre, afin qu'elles démontrent comment, concrètement, elles participent activement au respect de la nouvelle obligation légale. Des contacts seront également pris avec les communes dans lesquelles de telles flottes sont déployées, afin de s'assurer du bon alignement sur la nouvelle norme fédérale. Il y a des concessions, des autorisations locales ou des licences régionales qui sont données en la matière. Il convient de vérifier que dans les autorisations ou les concessions qui ont été faites, la règle est bien respectée.

Enfin, j'ai demandé à l'Agence wallonne pour la sécurité routière de réaliser une communication ciblée à l'attention des loueurs de trottinettes et engins similaires, dans le cadre d'activités de loisirs et de tourisme. Il existe aussi ce type d'usage. J'ai souhaité que les services régionaux me rendent un rapport sur cet important enjeu de sécurité routière et des démarches que j'ai sollicitées pour la fin de cette année.

L'AWSR a un rôle essentiel à jouer en matière d'information et de prévention afin que cette nouvelle règle soit connue et ensuite vérifiée, respectée et contrôlée, tout en poursuivant la sensibilisation aux autres comportements permettant de prévenir des accidents qui, malheureusement, peuvent être graves avec ce type d'engin.

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, on voit que vous avez été très concerné par le sujet.

Concernant l'enjeu de la vitesse, certaines zones de police sont complètement dépourvues de moyens. Peu disposent de ces curvomètres.

Vous travaillez sur des solutions à apporter non seulement aux zones, mais aussi dans les entreprises. C'est une excellente idée.

J'entends cette nouvelle campagne de l'AWSR qui sera très utile : on voit les gens sur les réseaux sociaux – ou asociaux – diffuser eux-mêmes des visuels réalisés par l'intelligence artificielle. Je me dis que ce sont des visuels officiels étatiques qui devraient être partagés en la matière. La règle doit encore être connue.

Je vous remercie pour l'ensemble des actions en la matière que vous avez déjà mises en œuvre et que vous allez encore mettre en œuvre.

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

M. le Président. – La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 17 heures 58 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 18 heures 7 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

**INTERPELLATIONS
ET QUESTIONS ORALES
(Suite)**

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

**Question orale
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'augmentation des tarifs du réseau
LeTEC »**

**Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la tarification du réseau LeTEC et le
nouveau contrat de service public »**

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

- M. Mugemangango, sur « l'augmentation des tarifs du réseau LeTEC » ;
- Mme Hanus, sur « l'augmentation des tarifs du réseau LeTEC » ;
- Mme Fafchamps, sur « la tarification du réseau LeTEC et le nouveau contrat de service public ».

M. Dewez se joint à l'interpellation.

La parole est à M. Mugemangango pour développer son interpellation.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, cela fait des mois que vous ne dites pas la vérité aux gens. En effet, depuis des mois, on vous interroge pour savoir si les tarifs du ticket de bus du TEC vont augmenter, et vous refusez de répondre. À présent, c'est devenu clair : même le directeur du TEC a annoncé que les tarifs allaient augmenter. C'est à votre initiative et à celle de votre Gouvernement, puisque vous demandez au TEC de générer 35 millions d'euros de recettes supplémentaires. En toute logique, s'il faut générer des recettes supplémentaires, il y aura une augmentation des tarifs.

Au début du mois d'octobre, un conseil d'administration va se tenir sur ce sujet au TEC et, à mon avis, ils ne vont pas diminuer le prix du ticket de

bus. Il s'agit d'une mauvaise solution pour plusieurs raisons.

Premièrement, cela revient à attaquer à nouveau le pouvoir d'achat des gens. Après l'augmentation des taxes communales, après toutes les attaques que votre formation politique ainsi que le MR menez contre le portefeuille des gens, que ce soit au niveau régional ou au niveau fédéral, voilà encore une nouvelle attaque contre le pouvoir d'achat des gens.

Deuxièmement, c'est aussi une mauvaise solution si vous dites que vous souhaitez attirer de plus en plus d'automobilistes vers les transports en commun. J'entends régulièrement Les Engagés dire qu'il n'existe pas d'études démontrant qu'une diminution du prix génère une attractivité vers le bus. Dans tous les cas, je n'ai jamais entendu parler du contraire non plus, à savoir que l'augmentation du prix du ticket de bus attirerait plus de gens vers le bus.

Troisièmement, on est en plein débat sur le climat et dans une période où il y a de plus en plus de catastrophes climatiques. Ce serait maintenant qu'il faudrait diminuer le nombre de personnes qui sont sur les routes avec des automobiles et les orienter vers le bus.

Monsieur le Ministre, admettez-vous enfin que le montant du ticket de bus va augmenter et que c'est le fait de votre décision politique ?

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, dans une récente interview, l'administrateur général de l'OTW a en effet confirmé ce que nous craignons et dénonçons depuis des mois, à savoir une augmentation confirmée du prix des tickets TEC, ce qui est dû au cadre que vous avez mis en place. C'est exactement ce que nous dénonçons depuis des mois également, à savoir les objectifs que vous avez fixés dans le cadre de votre nouveau contrat de service public pour l'OTW, avec une augmentation du taux de couverture de 10 à 14 %, et directement l'impact qu'il peut y avoir sur les tarifs du TEC.

Plus encore, l'administrateur général de l'OTW, dans le cadre de cette même interview, a même été plus loin. En effet, il prend position en affirmant qu'il est contre la gratuité. Il défend un transport public payant, mais abordable. C'étaient ses propos dans le cadre de l'interview. Cette décision budgétaire du Gouvernement wallon va directement impacter le portefeuille des Wallons.

Je ne vais pas revenir une quatrième fois sur l'épisode de canicule que nous avons connu cet été et qui nous pousse davantage à la réflexion d'investir, de miser sur l'usage des transports collectifs pour laisser sa voiture au garage et avoir une influence, in fine, sur les

causes qui contribuent au dérèglement climatique. Rendre le bus plus cher pour tenter de correspondre à vos intentions initiales que vous n'avez cessé de nous répéter, à savoir que vous voudriez qu'il y ait plus de navetteurs, que plus de gens prennent le bus... Une des solutions mises sur la table de votre Gouvernement pour ce faire, c'est d'augmenter le prix du ticket. Il fallait quand même le sortir : pour qu'il y ait plus de navetteurs, plus de gens, plus de citoyens en Wallonie qui prennent le bus, une piste, c'est d'augmenter le prix du ticket. Pire encore, ce serait potentiellement – la porte est entrouverte dans le nouveau CSP – supprimer les abonnements à 1 euro par mois.

Monsieur le Ministre, vous vous étiez déjà exprimé par le passé dans des interviews précédentes sur les tarifs, plus précisément sur les abonnements à 1 euro par mois pour les jeunes, pour les seniors, pour les publics BIM. Êtes-vous pour ou contre le maintien de ces abonnements une fois pour toutes ? Allez-vous défendre ces abonnements qui ont permis à un nombre important de Wallons et de Wallonnes, à savoir les publics ciblés précités, d'avoir accès au bus à un tarif plus qu'abordable ?

Le Gouvernement compte-t-il s'opposer à la hausse des tarifs ou assume-t-il, au contraire, la trajectoire budgétaire qui se dessine maintenant au niveau de l'OTW par le cadre que vous avez vous-même instauré, je le répète, avec le nouveau CSP ? Allez-vous suivre et accompagner cette trajectoire et assumer politiquement la hausse des tarifs du TEC et potentiellement, la suppression des abonnements à 1 euro pour les jeunes, pour les seniors et pour les BIM ?

Je vais le reformuler une dernière fois et je terminerai par là. Comment pouvez-vous, Monsieur le Ministre et vos collègues de la majorité, prétendre défendre le pouvoir d'achat des Wallons et encourager le report modal, réduire – ce que nous espérons – la dépendance à la voiture et mener une politique climatique crédible si la première réponse du Gouvernement est de rendre le bus plus cher ?

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le nouveau contrat de service public, adopté en avril dernier, fixe plusieurs objectifs importants : mettre fin aux grèves sauvages, favoriser le report modal en faisant notamment attendre le bus à l'arrivée du train, atteindre 100 % de bus électriques, développer le transport à la demande dans les zones rurales et porter les recettes propres du TEC de 10 à 14 %.

Cet objectif va de pair avec le transfert de l'autonomie tarifaire à OTW, prévu par la révision du décret de 1989. Précision utile, 86 % des recettes de LeTEC restent aujourd'hui à charge de la collectivité et

non de l'utilisateur. C'est un niveau comparable à celui de De Lijn. Cette hausse des recettes doit notamment reposer sur une tarification commerciale plus dynamique, une augmentation de la fréquentation et une lutte renforcée contre la fraude. Elle ne doit donc pas se faire au détriment des usagers les plus fragiles.

Dans ce contexte, le directeur général de LeTEC, M. Soors, a déclaré sur Bel RTL, le 4 septembre, être opposé à la gratuité. Selon lui, les expériences de gratuité ne provoquent pas nécessairement le transfert recherché de la voiture vers les transports publics et peuvent attirer de nombreuses personnes qui se déplaçaient auparavant à pied ou à vélo.

Ces propos méritent d'être mis en perspective avec la révision du décret de 1989, qui prévoit désormais la possibilité de la gratuité et de tarifs préférentiels pour certaines catégories d'usagers.

Nous n'avons jamais dit qu'aucune étude ne montrait que la gratuité améliorerait la fréquentation des transports en commun. Par contre, nous assumons avoir affirmé que la gratuité engendre un report modal limité et que les personnes concernées par ce report modal sont déjà sensibilisées aux modes doux et actifs. Ce n'est dès lors pas notre objectif, puisque dans le contexte du réchauffement climatique, nous souhaitons limiter les émissions de CO₂ et le nombre de voitures. Dès lors, le report modal que nous visons est celui des modes de déplacement les plus polluants vers les moins polluants. Les choses sont désormais clarifiées.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre, que pensez-vous des déclarations de M. Soors ? Plus largement, sont-elles compatibles avec la feuille de route du Gouvernement en matière de transports publics et avec les missions désormais confiées à l'OTW ?

M. le Président. – La parole est à M. Dewez qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Arnaud Dewez (MR). – J'entends l'indignation du PTB et du Parti socialiste. Derrière les grands mots, une question simple se pose : que veut-on réellement offrir aux Wallonnes et aux Wallons ? Un ticket gratuit sur papier ou un bus qui passe à l'heure pour les emmener vers leur école, leur travail, leur gare, leur hôpital ou leur centre-ville ? Nous choisissons un bus qui passe, un réseau qui fonctionne, un service public fiable, développé et durable.

Le PTB présente toute évolution tarifaire comme une attaque contre le pouvoir d'achat. C'est un raccourci commode, mais c'est un mauvais raisonnement, car LeTEC n'est pas financé par une caisse magique. Il est financé par les impôts des Wallons, de ceux qui prennent le bus, de ceux qui ne le prennent pas et de ceux qui vivent dans des communes mal desservies également.

Aujourd'hui, l'utilisateur ne supporte qu'environ 10 % du coût du fonctionnement du TEC. Près de 90 % sont déjà pris en charge par la collectivité. L'objectif d'atteindre au minimum 14 % à l'horizon 2030 ne revient donc pas à abandonner l'utilisateur, mais il vise à rapprocher modestement la contribution des voyageurs du niveau pratiqué par De Lijn, tout en restant très loin du niveau de la STIB où le taux de couverture atteint 26 %.

Par ailleurs, rendre les transports gratuits n'est pas automatiquement le levier le plus efficace pour sortir les automobilistes de leur voiture. Les études européennes sont nuancées. À Hasselt, la gratuité a certes fait augmenter la fréquentation, mais une part significative des nouveaux déplacements provenait de la marche et du vélo, et l'effet global sur l'usage de la voiture n'a pas été jugé significatif. Le coût du dispositif pour De Lijn a par ailleurs été multiplié par plus de trois en 10 ans, jusqu'à devenir financièrement intenable.

Voyageons un peu : à Tallinn, la gratuité a augmenté l'usage des transports publics, mais l'effet directement attribué à la gratuité sur la part modale a été limité. Après trois mois, 1,2 point d'augmentation de la part des transports publics était imputé à la mesure, tandis qu'un report depuis la marche a également été observé.

Ne me faites pas dire que la gratuité est toujours inutile. Cela signifie surtout qu'elle ne constitue pas une baguette magique. Le vrai transfert modal ne se décrète pas par un slogan. Il se construit avec une offre compétitive. La Commission européenne le souligne elle-même : « Sans capacité et qualité de service, les voyageurs peuvent se détourner à nouveau des transports publics ».

Parlons des tarifs tels qu'ils existent réellement. Le TEC demeure extrêmement avantageux. Cependant, comparons les tarifs honnêtement :

- chez De Lijn, l'Omnipas adulte de 25 à 64 ans coûte 499 euros par an, soit 79 euros de plus que l'abonnement TEC Classic adulte actuel ;
- un abonnement De Lijn de 12 à 17 ans coûte 262 euros par an, contre 150 euros pour l'abonnement TEC Classic de cette tranche d'âge ;
- même les jeunes de 18 à 24 ans paient 165 euros par an chez De Lijn alors que Le TEC maintient un abonnement annuel à 12 euros pour cette tranche d'âge.

Je ne parle même pas des tarifs réduits en vigueur pour les familles nombreuses, ni du fait qu'un abonnement de transport public n'a rien à voir avec le coût complet d'une voiture personnelle. Dans ce contexte, un abonnement annuel TEC reste un outil de mobilité toujours très accessible. Je ne dis pas non plus qu'il faut atteindre les montants de De Lijn, mais cela montre qu'il y a quand même de la marge.

Je n'accepte pas la caricature selon laquelle défendre une gestion responsable du TEC serait faire preuve de climatoscepticisme. Je l'ai lu dans le texte de M. Mugemangango. C'est une accusation grave, et elle est particulièrement absurde, puisque la réforme du contrat de service public place explicitement la décarbonation, la poursuite de l'électrification de la flotte, les correspondances train-bus et le renforcement de l'offre utile au cœur de ses priorités. Près de 300 millions d'euros sont annoncés pour poursuivre la transition vers une flotte 100 % électrique.

Le climatoscepticisme, ce serait promettre la gratuité sans expliquer qui paie, puis laisser le réseau se dégrader, faute de moyens. Je refuse ce faux choix. Cette majorité assume qu'un opérateur public doit disposer des moyens nécessaires pour être fiable, étendre les dessertes utiles et devenir une alternative crédible à la voiture.

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 rappellerai une chose essentielle, comme d'aucuns l'ont déjà dit d'ailleurs : que vous preniez le bus, le tram ou le métro, vous le payez. Si vous ne payez pas directement votre trajet, vous le payez par vos impôts. En effet, tous les Wallons financent les transports publics. La vraie question est simple : l'argent que les Wallonnes et les Wallons consacrent aux transports publics est-il utilisé de la manière la plus efficace possible ? Sur ce point, nous devons avoir le courage de regarder la situation en face. Le titre unitaire, par exemple, coûte aujourd'hui 2,80 euros. Il y a 20 ans, il coûtait 3,90 euros. Cela peut paraître invraisemblable et, pourtant, c'est bien la réalité du tarif à laquelle on compare aujourd'hui la situation. Or, sur la même période, selon Statbel, l'inflation a dépassé les 60 %.

Dès lors, il faut arrêter de présenter toute réflexion sur les tarifs comme une attaque contre le pouvoir d'achat. Le coût du transport public mis à charge de l'utilisateur n'a pas suivi l'inflation. Pourtant, en même temps, les coûts d'exploitation, les salaires, l'énergie, l'entretien, le renouvellement du matériel et les investissements, notamment liés à la transition énergétique, ont considérablement augmenté, bien plus, d'ailleurs, que l'inflation. La réalité est que le service public de transport a été définancé au cours de ces dernières années. C'est toujours sympathique de réduire les tarifs, mais la vraie question est : doit-on investir dans l'offre de transport, sa qualité, sa fiabilité, sa décarbonation ou bien dans la diminution du prix du ticket ?

Au regard des enjeux climatiques, de mobilité, de politique sociale et de sécurité routière, le débat ne peut assurément pas être manichéen. Posons-nous la vraie

question : comment peut-on demander toujours davantage à l'OTW tout en refusant de regarder ses recettes, ses dépenses et son efficacité ? Ce n'est pas sérieux et ce n'est certainement pas une politique de mobilité durable. Le problème que nous avons aujourd'hui n'est pas seulement celui du prix du ticket, c'est bien davantage celui de la qualité du service. Un ticket moins cher ne sert à rien si le bus n'arrive pas ; un abonnement attractif ne sert à rien si les fréquences ne permettent pas aux gens de se rendre au travail. C'est précisément pour cela que nous avons décidé de donner plus d'autonomie, d'agilité, mais également de responsabilités à l'entreprise publique qu'est LeTEC. On ne peut pas demander à l'opérateur de faire toujours plus, avec toujours moins de recettes, tout en refusant de regarder l'efficacité de chaque euro dépensé.

Les choix du précédent Gouvernement n'ont pas produit le choc de fréquentation que certains annonçaient. Surtout, elle n'a jamais été gratuite, parce qu'il y a toujours quelqu'un qui paie. En 2026, le budget wallon a couvert 90 % des recettes de l'OTW. Cela correspond à 236 euros par habitant. Ce n'est pas rien au regard du prix d'un ticket ou d'un abonnement. Nous continuerons donc à investir dans LeTEC avec 915 millions d'euros inscrits dans la trajectoire ferme pour 2029, soit 247 euros par habitant, mais aussi avec un retour à un rapport plus équilibré entre recettes des usagers – l'objectif est de 14 % – et recettes directes de la Région wallonne, 86 %. Les recettes directes de la Région wallonne, ce sont les impôts des citoyens et des entreprises.

Cette proportion de 14/86 est la même proportion que dans la société De Lijn et est nettement moindre que celle de la SNCB, où 40 % du coût du transport public par rail est assumé par les usagers, 60 % par l'impôt. Le Gouvernement précédent, celui qui avait généreusement réduit les tarifs, n'avait même pas prévu les moyens de financer durablement cette générosité, puisqu'il a fallu aller chercher de l'argent dans le Plan de relance totalement financé par de l'emprunt – M. de Wasseige ne le démentira pas. Pire, comme cela coûtait plus cher que prévu, il a fallu que mon prédécesseur aille puiser de l'argent sur le budget d'un projet du Plan de relance, pourtant dédié à la reconstruction post-inondations.

Voilà le vrai problème : avoir promis des dépenses récurrentes avec des recettes qui, elles, ne l'étaient pas du tout. Nous ne voulons pas reproduire cette erreur. Nous voulons un système financièrement soutenable, un service fiable, ponctuel et financièrement solide, plutôt qu'un système qui affiche des tarifs artificiellement bas, tout en laissant l'opérateur s'appauvrir et la qualité du service se dégrader.

Défendre le pouvoir d'achat, c'est aussi permettre à quelqu'un de se rendre au travail sans devoir acheter une deuxième voiture parce que son bus ne passe pas. C'est permettre à un étudiant de se déplacer efficacement. C'est permettre à une personne âgée de

compter sur son réseau de transport. C'est offrir une véritable alternative à la voiture.

Vous voulez défendre le pouvoir d'achat ? Assurez-vous alors que les 900 millions d'euros consacrés chaque année aux transports publics produisent réellement le meilleur service possible. C'est exactement pour cela que je défends davantage d'autonomie pour LeTEC, et ce, dans l'ensemble de ses leviers d'action. En contrepartie, le Gouvernement attend de la part de l'entreprise publique des résultats, notamment plus de passagers à l'échéance du CSP.

Le rôle du Gouvernement n'est pas de gérer LeTEC à la place de son équipe de direction. Le Gouvernement fixe un cadre et des objectifs, contrôle leur réalisation et veille à l'intérêt général. C'est le contrat de service public. Le rôle du comité de direction et du CEO est de gérer l'entreprise publique, de remplir les missions de service public définies par le Gouvernement, précisément dans le cadre du CSP qui vient d'être révisé, de tenir le budget et d'améliorer l'efficacité du service pour en garantir sa pérennité. Franchement, si l'on ne demande pas cela à un dirigeant d'une entreprise, que lui demande-t-on ? C'est cela, avoir une gestion responsable. C'est cela aussi que nous devons aux Wallonnes et aux Wallons.

Mesdames et Messieurs les Députés, un service de transport public est d'abord un outil de transformation de notre mobilité, pour la rendre globalement plus efficace, pour réduire la place et les coûts de la voiture, pour décarboner notre mobilité, pour renforcer l'autonomie de chacun, pour plus de convivialité aussi dans les déplacements et pour améliorer la sécurité routière. Bien sûr, dans cette politique sociétale, il y a aussi une dimension sociale. Vous l'avez voté il y a quelques semaines : c'est la première fois qu'un cadrage décrets fixe les règles tarifaires pour les différentes catégories d'usagers. Ce que je veux souligner avec force, c'est que la politique sociale de mobilité de la Wallonie ne peut se résumer à cela ou à devoir être seulement ou totalement assumée par LeTEC.

La politique sociale de mobilité se retrouve dans d'autres leviers wallons. Elle sera d'ailleurs prochainement décuplée au travers du plan social Climat que la Wallonie a adopté l'an dernier. Ce plan social Climat est doté de plusieurs dizaines de millions d'euros, que l'Europe nous autorise à activer, et cela dès le 1^{er} janvier 2028. Il prévoit notamment des chèques-mobilités, l'électrification des taxis sociaux et le déploiement de 60 nouveaux services de transport à la demande opérés par LeTEC.

Le Gouvernement veut agir avec responsabilité à l'égard de l'entreprise publique qu'est LeTEC. Cela passe par le renforcement de son autonomie et la transformation de son organisation, une juste proportion entre les recettes du *ticketing* et les recettes fiscales des contribuables, mais aussi en dehors du TEC, avec une

politique sociale de mobilité renforcée, en activant les moyens du fonds social Climat.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – L'objet de cette interpellation était d'avoir une réponse claire à une question claire : les tickets vont-ils augmenter, oui ou non ? Manifestement, ce sera le cas, en raison de votre décision, Monsieur le Ministre, parce que vous dites que le conseil d'administration du TEC sera autonome. Il sera autonome pour prendre ses décisions sous la double injonction de votre Gouvernement de faire 35 millions d'euros de recettes en plus et 20 millions d'euros d'économies. Ce qu'il va se passer, c'est que les gens vont payer plus.

Cela représente une attaque contre le pouvoir d'achat, à côté d'un Gouvernement qui fait augmenter les taxes communales, qui fait exploser le précompte immobilier et qui rend payants des services qui étaient gratuits au niveau des communes. Bien sûr que c'est encore une énième attaque contre le pouvoir d'achat des gens. C'est cela qui est en train de se passer. Malgré tout ce que vous avez dit pour noyer le poisson, votre politique consiste à toujours vider davantage les poches des gens ; c'est inacceptable.

L'autre élément, c'est que dans le cadre climatique que l'on a déjà évoqué presque toute la journée et depuis maintenant des semaines, il est évident que ce n'est pas une bonne option d'augmenter le prix du ticket de bus. On veut des transports efficaces, confortables, mais aussi accessibles. De ce point de vue, ce Gouvernement va dans la mauvaise direction.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, j'ai bien entendu la parole des collègues de la majorité sur ce sujet. Ce n'est pas la première fois que, dans le cadre d'une discussion franche et sincère sur les prix et les tarifs du TEC, la majorité essaie de nous faire avaler qu'une des seules manières d'améliorer le transport public est d'augmenter les prix pour améliorer l'offre. Cette incessante dualité sur ces deux sujets est, pour nous, une mauvaise manière d'aborder la question.

Sur le fond des éléments qui ont été apportés par chacune et chacun, je tiens simplement à rappeler que, en réalité, ce Gouvernement a été le champion des augmentations des prix du TEC. Ici, on craint des augmentations allant jusqu'à possiblement 40 % pour les prix des tickets, avec possiblement la suppression des abonnements à 1 euro par mois. Or, c'est déjà le troisième épisode successif d'augmentation des prix depuis la mise en place de ce Gouvernement. En février 2025, il y a déjà eu une première augmentation de 3,74 % pour l'ensemble des tarifs ; en février 2026, une nouvelle augmentation de 2,15 % et les nouvelles grilles tarifaires, avec l'augmentation cachée des tarifs

pour les usagers urbains dépassant en réalité largement l'inflation.

Je vais parler un peu avec le cœur. Monsieur Dewez, vous mettez en avant le caractère abordable de certains prix de tickets actuels, mais c'est l'antithèse complète de la réalité que vivent les gens qui prennent le bus aujourd'hui et qui, en fin de mois, doivent calculer leurs sous pour pouvoir prendre le bus. C'est une méconnaissance totale de la réalité que vivent les gens pour qui la possibilité de se déplacer est une vraie question de pouvoir d'achat.

Enfin, quand on dit que les abonnements ou les différents titres de transport sont abordables en comparaison à d'autres pays, je tiens simplement à rappeler que grâce à la mesure des abonnements à 1 euro par mois, qui a été mise en place rien que pour les 18-24 ans, ces jeunes ont pu garder 280 euros dans leur poche. Vous dites que les transports en commun sont financés par l'impôt des Wallons. Or, si vous allez rechercher l'argent dans la poche des Wallons en augmentant les prix du ticket, chers collègues, permettez-moi de vous dire que vous faites largement fausse route.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je remercie M. le Ministre pour ses éléments de réponse clairs et réaffirmés puisque ce n'est pas la première fois que l'on a ce genre de débat. En effet, on ne nous mettra pas d'accord. La gratuité – les études européennes ou les études de M. Tacheron le montrent – n'opère pas, à elle seule, le transfert modal que l'on souhaite.

Il faut bien sûr garder des prix abordables ainsi que des prix préférentiels. Ils sont désormais coulés dans le nouveau décret, et la gratuité est conservée pour toute une série de catégories : les enfants, les malvoyants ainsi que les victimes de guerre. Il faut garder des rentrées financières correctes pour pouvoir faire de l'investissement, de l'entretien et viser une qualité de service, avec des chauffeurs formés qui travaillent dans de bonnes conditions, des horaires qui sont respectés, un confort dans les bus et un investissement dans de nouveaux types de bus.

C'est par cet équilibre entre des prix justes et une qualité de service suffisante et vraiment ambitieuse que la fréquentation augmentera et que davantage de Wallonnes et de Wallons utiliseront les transports en commun.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Pour répondre à Mme Hanus, je ne pense pas être déconnecté. Les personnes les plus précaires ont le bus gratuit ou quasiment gratuit. Le tarif le plus élevé est 1,15 euro par jour, soit 420 euros l'abonnement annuel, sans réduction et pour les personnes dans la tranche 25-64 ans.

Je ne pense pas être déconnecté quand je dis que, pour les personnes les plus précaires, le bus est accessible et abordable.

M. le Président. – Des motions sont déposées en conclusion de l’interpellation de M. Mugemangango. La première, motivée, est déposée par Mme Hanus et M. Crampont (Doc. 681 (2026-2027) N° 1) et la seconde, pure et simple, par MM. J.-P. Bastin et Dewez (Doc. 682 (2026-2027) N° 1).

L’incident est clos.

**Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l’opérationnalisation du nouveau
Mobi’Park LeTEC à Tilleur »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l’opérationnalisation du nouveau Mobi’Park LeTEC à Tilleur ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, à Tilleur, le nouveau Mobi’Park de LeTEC entre progressivement en service. Cet investissement de 105 millions d’euros est le premier site de l’opérateur conçu pour accueillir, à terme, exclusivement une flotte 100 % électrique. Le site permettra notamment d’acquérir les nouveaux tribus, ces bus biarticulés 100 % électriques appelés à renforcer le réseau liégeois.

Dès le 18 septembre, un premier tribus circulera à Liège sur la ligne *busway* B2 – il me semble d’ailleurs que je l’ai déjà vu circuler, il a peut-être commencé un peu plus tôt – entre Guillemins et Sart Tilman. Il pourra transporter près de 200 personnes, tout en fonctionnant avec zéro émission de CO₂ à l’échappement.

Le Mobi’Park constitue une étape importante dans la transformation du transport public liégeois : des nouvelles infrastructures, l’électrification de la flotte et l’augmentation de la capacité sur les lignes les plus fréquentées.

Dès lors, Monsieur le Ministre, quelles sont les prochaines étapes de la mise en service du Mobi’Park et du déploiement des tribus sur le réseau liégeois ? Quels sont les autres projets de Mobi’Park, de mobipôles et de déploiement de tribus prévus dans les prochaines années ?

Enfin, pouvez-vous également faire le point sur l’avancement des différentes lignes de *busway* de la métropole liégeoise ?

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, vous aurez droit aux éléments de réponse à la question jointe de Mme Nikolic puisque les éléments sont intermêlés.

L’OTW 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 sollicité afin de répondre à vos questions. Voici les principaux éléments que l’OTW m’a formulés pour vous répondre.

Les services en tribus de la ligne B2 sont exclusivement exploités depuis le dépôt de Tilleur. Le premier service assuré en tribus a été mis en service hier. En raison des travaux actuellement en cours sur le boulevard de Colonster, les services seront dans un premier temps limités à l’arrêt « Amphithéâtre », et ce, jusqu’à la fin des travaux prévus le 25 septembre, c’est-à-dire pendant 10 jours. À l’issue de cette période, le nombre de tribus engagées sur la ligne B2 sera progressivement augmenté. L’objectif est d’atteindre une exploitation à 100 % en tribus à partir de début novembre.

Parallèlement, les services techniques poursuivent progressivement la prise en possession du nouveau dépôt dans les 15 jours précédant sa mise en exploitation complète. Les bus actuellement affectés du dépôt de Jemeppe ainsi qu’une partie des dépôts du bus de Robermont seront progressivement transférés vers Tilleur. D’autres bus sont également prévus pour l’exploitation des lignes *busway* B1 Chênee-Ans et B3 République française-Botanique. Leur mise en exploitation reste toutefois conditionnée à la mise en œuvre de la conformité préalable des tracés de ces lignes avec les standards *busway*. L’exploitation de la ligne B3 est prévue depuis le dépôt de Tilleur. Les tribus affectés à la ligne B1 seront, quant à eux, exploités depuis un nouveau dépôt, qui devrait être situé dans la zone nord de Liège.

Relativement aux questions de Mme Nikolic sur les tribus, l’OTW m’indique que les aménagements de voirie où les bus circuleront ont été vérifiés préalablement sur plan, au moyen d’un logiciel de simulation de génération. Il a cependant été constaté, lors des premiers tests sur route, que le modèle de tribus de marque Solaris, qui circule effectivement sur ces lignes, avait un comportement un peu particulier en ce qui concerne le déport de la dernière voiture lors de virages très serrés. Fort de ce constat, LeTEC a procédé à une analyse des itinéraires des quatre *busway*

envisagés, en donnant évidemment la priorité à la ligne B2 sur laquelle les tribus sont progressivement mis en service.

Sur cette ligne, deux endroits ont été identifiés comme nécessitant des adaptations.

Le premier endroit est le passage par la rue de l'Aunaie au Sart Tilman qui, en raison de son étroitesse et de sa configuration limitant la visibilité, ne permet pas un croisement de deux tribus dans des conditions de sécurité suffisantes. La décision a donc été prise par LeTEC de modifier l'itinéraire de la ligne B2 dans le sens vers Liège. La réflexion est en cours pour analyser les possibilités d'alternatives.

Le second endroit problématique est le virage du pont de Fragnée pour rejoindre le quai Gloesener vers le Sart Tilman. À cet endroit, on constate le déport de la dernière voiture du tribus sur la bande de circulation adjacente. Une vérification a donc été effectuée en présence du SPW MI afin d'objectiver la situation. Suite à cet essai, il s'avère nécessaire de reculer la ligne d'arrêt de bande de circulation située à gauche. De cette manière, le tribus pourra réaliser le mouvement de tourne-à-droite en toute sécurité alors que les voitures sont toujours retenues sur la bande de gauche par le feu rouge. L'adaptation de ce marquage a été commandée en urgence par l'Opérateur de transport de Wallonie et a été réalisée le vendredi 11 septembre dernier. En attendant, une procédure de génération spécifique à ce virage avait été définie afin de limiter les risques lors de cette manœuvre. Cette procédure ne doit donc pas être activée.

Pour les autres lignes, le modèle implémenté dans le logiciel de gestion a été adapté pour le faire correspondre au mouvement réel des tribus Solaris, de manière à vérifier et, au besoin, adapter les plans en cours. Maintenant que ces tribus ont été livrés, une vérification systémique en conditions réelles sera réalisée dès qu'un tronçon sera aménagé, préalablement à la mise en exploitation de la ligne.

Comme vous le voyez, l'amélioration de l'offre de services de transports publics se poursuit en métropole liégeoise à un rythme soutenu, après le tram au printemps 2025, la première ligne de *busway* à l'automne et, maintenant, les tribus. La prochaine étape fera l'objet d'une réunion du comité de pilotage ce vendredi à Liège, avec à la fois l'OTW, le SPW MI et les autorités communales. Je participerai à ce comité de pilotage, de façon à faire le point sur l'avancement des chantiers en cours sur les autres lignes de *busway*, mais également sur les lignes prioritaires. À chaque fois, les adaptations et les ajustements sont nécessaires ; dès que l'on met un nouveau service en action, c'est un peu inévitable. Néanmoins, au final, l'amélioration est bien une modernisation significative de l'offre et du service de transport en commun qui se déploie dans toute l'agglomération liégeoise.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour toutes ces réponses. Les tribus constituent une vraie avancée pour accueillir plus de monde. J'ai eu l'occasion de monter dans l'un d'entre eux, la taille des bus biarticulés est assez impressionnante. Cela fera du bien sur certaines lignes, notamment la B2 pour aller jusqu'au Sart Tilman, où les bus étaient très remplis. Avoir un wagon de plus fera du bien.

Vous n'avez pas vraiment répondu au point lié à l'avancement, pour savoir où l'on en est au niveau des lignes *busway*, mais vous avez dit qu'il y avait un comité de pilotage vendredi. Je me réjouis de ce comité de pilotage pour coordonner les différents chantiers, parce que, maintenant que le B2 est en route, on se réjouit de voir quand B1, B3 et B4 pourront commencer. Je suivrai cela de près. J'imagine qu'il y aura sans doute une conférence de presse ou des annonces dans la suite de ce comité de pilotage. Je l'espère et je suivrai cela.

**Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les grèves sur le réseau LeTEC des 27 et
28 août 2026 »**

**Question orale
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la dégradation du climat social au sein du
groupe LeTEC »**

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

- Mme Fafchamps, sur « les grèves sur le réseau LeTEC des 27 et 28 août 2026 » ;
- Mme Hanus, sur « la dégradation du climat social au sein du groupe LeTEC ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le réseau TEC a été confronté, les 27 et 28 août derniers, à un préavis de grève de 48 heures. Déposé par le front commun syndical, le mouvement était susceptible de toucher l'ensemble du réseau wallon et, très concrètement, de perturber les déplacements de nombreux usagers la semaine de la

rentrée. Cette situation interroge, d'une part, plus largement la qualité du dialogue social au sein du TEC, dans un secteur essentiel à la mobilité quotidienne des Wallonnes et des Wallons et, d'autre part, la mise en œuvre du nouveau contrat de service public.

Il y a deux semaines, nous votions en séance plénière le volet législatif de votre réforme, à savoir le décret visant à réviser le décret de 1989 relatif au transport public. Le volet réglementaire de cette réforme, qui découle du nouveau contrat de service public, doit encore être opérationnalisé. Je pense notamment à la mise en place d'un service alternatif en cas de grève.

Le droit de grève est fondamental dans une société démocratique, mais le citoyen est également en droit d'attendre un service public fiable et une continuité minimale de ses déplacements, d'autant que la rentrée scolaire était quelques jours avant le début de cette grève.

Dans ce contexte, pouvez-vous faire le point sur les suites données à ce mouvement de grève et sur l'état actuel du dialogue social au sein du TEC ? Pouvez-vous également préciser le calendrier prévu pour l'entrée en vigueur du service alternatif en cas de grève ?

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, le groupe LeTEC traverse une année sociale particulièrement tendue. Après près d'un mois de grève au printemps, de nouvelles actions ont encore touché le réseau en fin août, en pleine période de rentrée. Le conflit portait notamment sur la fin des écochèques, soit 100 euros par an pour les travailleurs, dans un contexte où le Gouvernement impose à l'OTW plusieurs dizaines de millions d'euros d'économies à l'horizon 2029.

Lors de nos précédents échanges, vous rappeliez que le dialogue social avait repris et que la transformation de l'OTW devait se faire avec une attention particulière au bien-être, aux conditions de travail et au cadre de rémunération des agents. La situation actuelle montre pourtant que les tensions restent vives. On peut entendre que la grève pour 100 euros soit difficilement compréhensible pour les usagers, notamment au moment où de nombreux élèves et étudiants reprennent le chemin du secondaire. Toutefois, il serait tout aussi irresponsable d'ignorer le malaise profond des travailleurs : charge de travail, conditions d'exercice, manque de reconnaissance, absentéisme, pression budgétaire et sentiment que les économies se font sur leur dos.

Monsieur le Ministre, où en est aujourd'hui le dialogue social entre la direction et les organisations syndicales ? Quelles mesures sont sur la table pour renouer durablement les fils de la concertation ? Comment garantissez-vous que l'objectif

d'augmentation du taux de couverture de 10 % à 14 % ne se traduira pas par une pression accrue sur les travailleurs ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames les Députées, je rappellerai d'emblée que la grève est un droit, mais que le travail est également un droit pour ceux qui ne souhaitent pas faire grève. Je souhaite, en outre, rappeler ce que j'ai dit aux représentants des travailleurs : le service de transport public est d'abord un service au public. Il faut éviter d'en scier la branche.

Vous le savez également, je suis partisan du dialogue social, qui, par définition, implique de s'asseoir autour d'une table, d'accepter de dialoguer, c'est-à-dire de rechercher des compromis dans le sens de l'intérêt général.

Bien sûr, l'Opérateur de transport de Wallonie est une entreprise publique autonome, dotée d'un organe d'administration, où siègent les représentants de tous les groupes politiques. J'entends respecter cette autonomie de gestion et je l'ai sollicité pour répondre à vos questions.

L'OTW m'informe que les négociations se poursuivent avec les partenaires sociaux. Il a organisé le travail autour de trois blocs thématiques prioritaires :

- le bloc « Opérationnel » qui concerne le plan Bien-être-Absentéisme, les roulements et rythmes de travail et les services techniques, c'est-à-dire les transformations nécessaires à l'organisation interne de OTW ;
- le bloc « Transformation » qui concerne les conventions passées entre la direction et les organisations représentatives des travailleurs, c'est le bloc transformation ;
- le bloc « Pouvoir d'achat » qui vise à mieux valoriser le travail des agents.

Les négociations relatives aux premier et deuxième blocs sont toujours en cours et font l'objet d'un calendrier de concertation. En ce qui concerne le troisième bloc, l'OTW m'informe que les négociations ne débiteront qu'après la finalisation des deux premiers blocs. Les négociations sur les blocs « Opérationnel » et « Transformation » sont toujours en cours. L'OTW entend poursuivre cette concertation jusqu'à son aboutissement, avec l'objectif de construire, avec les partenaires sociaux, un modèle équitable, durable et solidaire pour l'OTW.

La question de l'écochèque de 100 euros relève d'une convention qui est arrivée à échéance le 31 décembre 2025. Son devenir est lié aux discussions du troisième bloc.

Faire grève à la rentrée est une décision lourde de sens. Ce n'est plus l'OTW qui parle, c'est moi. Si je respecte le droit de chacun à se mobiliser, je considère, pour ma part, qu'une telle démarche n'est pas souhaitable à ce moment. La rentrée, c'est le moment où des milliers de familles doivent retrouver leur organisation. Ce sont des parents qui doivent aller travailler, des enfants qui doivent aller à l'école, des travailleurs qui doivent pouvoir se déplacer.

La concertation est certes indispensable, elle doit être respectée et elle doit aller à son terme. J'en appelle au sens des responsabilités de chacune et de chacun. Le dialogue social doit permettre de trouver des solutions. Il doit rester un espace de négociation et de recherche véritable de compromis. Les chiffres de la dernière mobilisation montrent qu'environ 55 % des bus ont circulé, avec de fortes disparités territoriales. Derrière ces chiffres, il y a une réalité beaucoup plus concrète : lorsqu'un bus circule, mais que le suivant ne circule pas, c'est toute l'organisation d'un déplacement qui est remise en cause.

C'est précisément pour répondre à cette situation que le contrat de service public révisé prévoit de mieux encadrer la continuité de service. Ainsi, il prévoit la mise en place, au plus tard en décembre 2027, d'un service réduit garanti, à l'instar de ce qui se fait à la SNCB. L'objectif est de mieux encadrer les conséquences des mouvements de grève et de permettre, lorsque cela est nécessaire, d'affecter en priorité le personnel non gréviste aux lignes les plus fréquentées.

Sans remettre en cause le droit de grève, ce dispositif devra garantir un niveau minimal de service et assurer une information préalable en temps utile à la clientèle en cas d'interruption du service. Le contrat de service public révisé donne jusqu'au 31 décembre 2027 pour y parvenir par la concertation. À défaut d'accord, je porterai une disposition législative devant ce Parlement et j'espère sincèrement que cela ne sera pas nécessaire.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je ne serai pas bien longue. Je suis 100 % alignée avec tout ce que M. le Ministre a dit. Je suis ravie d'entendre que ce service alternatif doit être mis en œuvre d'ici fin 2027 au plus tard. Ce service alternatif sera vraiment une bonne solution pour respecter le droit de grève tout en offrant un service aux citoyens qui ont besoin d'être certains de leurs déplacements en transport en commun. Ce service alternatif constitue vraiment une bonne chose et je me réjouis de voir comment cela va être implémenté.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, j'ai entendu vos réponses et vos éléments de langage. À d'autres niveaux de pouvoir, j'ai déjà vu d'autres

ministres défendre un service minimum en matière de mobilité et j'avais plaisir à leur répondre que, de mon côté, je défends, au niveau des transports en commun, un service maximum. Cela passe par des conditions de travail décentes et par le fait de s'attaquer aux causes qui créent le malaise au sein du personnel et l'impact que cela peut avoir lors de grève. Personne ne fait grève par plaisir.

Au-delà de la question des écochèques, ces nouvelles actions de grève révèlent un malaise beaucoup plus profond au sein du groupe LeTEC. Certes, les usagers ne peuvent pas être les victimes répétées de ce conflit, particulièrement au moment de la rentrée, mais on ne rétablira pas durablement le service en demandant simplement aux travailleurs de faire toujours plus, avec toujours moins.

Votre Gouvernement impose plusieurs dizaines de millions d'euros d'économies à l'OTW, tout en exigeant une augmentation de 40 % de ses recettes propres. Vous ne pouvez donc pas vous réfugier derrière l'autonomie de l'entreprise. Ces contraintes sont bien des choix politiques. Elles alimentent nécessairement les inquiétudes pour le personnel.

Pour restaurer la confiance des voyageurs, il faut d'abord restaurer celles des travailleurs. Nous attendons donc autre chose qu'un dialogue social de crise en crise. Il faut une véritable concertation sur les conditions de travail, les effectifs et les conséquences concrètes des économies imposées. Sans travailleurs respectés et sans climat social apaisé, il n'y aura ni service public fiable ni augmentation durable de la fréquentation.

**Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la mise en circulation de navettes sans
chauffeur sur le réseau LeTEC »**

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 mise en circulation de navettes sans chauffeur sur le réseau LeTEC ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, LeTEC travaille actuellement sur le développement de navettes autonomes d'environ huit places, avec un projet pilote mené notamment en partenariat avec De Lijn. Un premier essai en Wallonie est envisagé à l'horizon 2028-2029, avec, si les résultats

sont concluants, une possible exploitation commerciale dès 2030.

Ces véhicules pourraient notamment permettre de compléter l'offre de transport public dans les zones rurales et moins densément peuplées. Cette perspective est intéressante, mais elle soulève aussi plusieurs questions très concrètes sur la manière dont cette technologie sera intégrée au réseau LeTEC.

Qui fabriquera ces navettes ? Où en est actuellement le processus de sélection ou d'acquisition ? Quand les premiers véhicules sont-ils concrètement attendus en Wallonie ? Comment leur déploiement est-il envisagé entre les différentes *business units* du TEC ? Des territoires ou des types de dessertes sont-ils déjà identifiés comme prioritaires ? Surtout, comment cela se passera-t-il en matière de responsabilité civile ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, votre question me permet de revenir sur les travaux actuellement menés par l'Opérateur de transport de Wallonie en matière de mobilité autonome.

Le contrat de service public révisé, conclu entre la Wallonie et l'OTW prévoit, en effet, en son article 24 relatif au transport à la demande, le développement d'un projet pilote recourant à des véhicules autonomes, avec une phase de test prévue à partir de 2028. Il prévoit également un accompagnement de la Région pour la préparation et la mise en œuvre de ce projet.

À ce stade, l'OTW est encore dans une phase préparatoire. Sa coopération avec l'opérateur De Lijn lui permet de bénéficier du retour d'expériences utile pour évaluer les solutions technologiques et opérationnelles les plus pertinentes pour la Wallonie. Aucune décision n'a été arrêtée quant aux futurs constructeurs de ces véhicules, aux modalités d'acquisition ou au modèle juridique qui pourrait être retenu. L'OTW m'indique être dans une phase exploratoire. Il est dès lors prématuré de se prononcer davantage à ce stade.

Il en va de même pour le ou les territoires potentiels. L'OTW travaille toujours à l'identification du terrain d'expérimentation le plus approprié. Néanmoins, cette démarche s'inscrit dans la logique de développement du transport à la demande, notamment dans les zones rurales et à faible densité de population, où ces solutions pourraient utilement compléter l'offre régulière.

Enfin, la question de la responsabilité constitue naturellement un aspect essentiel du dossier. Le cadre réglementaire applicable aux véhicules autonomes est en cours d'élaboration au sein d'un groupe de travail piloté par le Fédéral et auquel les trois Régions participent. Soyez bien assurée que le déploiement de

ces navettes ne se fera que moyennant la mise en place d'un cadre juridique et opérationnel sécurisé.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Le processus suit son cours. On est au début de la réflexion, cela avance. Je suivrai cela dans les prochains mois.

**Question orale
de M. Olivier de Wasseige
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les enseignements du rapport de la Cour
des comptes sur la gestion du dossier du tram
de Liège »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Wasseige à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les enseignements du rapport de la Cour des comptes sur la gestion du dossier du tram de Liège ».

La parole est à M. de Wasseige pour poser sa question.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le rapport de la Cour des comptes consacré au projet du tram de Liège fournit de nombreux enseignements – parfois sévères – sur la gestion de ce dossier, mais également des réflexions intéressantes sur la gestion future de dossiers de cette ampleur. Le volet relatif aux extensions vers Herstal et Seraing apparaît, à cet égard, particulièrement interpellant.

La Cour constate, en effet, que la décision de réaliser ces extensions, prise en 2021, ne reposait pas sur une analyse globale et préalable intégrant simultanément les besoins de mobilité, la fréquentation future, la faisabilité technique, le service à offrir, les coûts et les sources de financement. Elle relève également que le choix du mode « tram » lui-même n'a pas été démontré au regard des besoins futurs de mobilité.

Plus préoccupant encore, la Cour met en évidence une succession de décisions prises alors que plusieurs conditions essentielles à la poursuite du projet n'étaient pas réunies. Elle relève notamment que les délais imposés dès l'inscription des extensions au Plan national pour la reprise et la résilience – le PNRR –, dont on a parlé un peu plus tôt, étaient manifestement irréalistes et que le coût du projet était déjà supérieur au financement européen envisagé. Après le retrait du projet du PNRR en 2023, les procédures de marchés publics ont néanmoins été poursuivies, alors qu'aucun financement alternatif n'avait été arrêté et que des

risques budgétaires et juridiques faisaient encore l'objet d'analyses.

La Cour constate également que le marché des extensions a été lancé, attribué et a commencé à être exécuté, alors que de nombreux obstacles et risques avaient déjà été identifiés ou étaient encore en cours d'examen. À Herstal, les travaux ont ainsi débuté en octobre 2023, avant d'être suspendus après seulement 17 jours. Dans le même temps, le coût estimé des extensions a connu une dérive considérable, passant d'environ 132 millions d'euros à 627,9 millions d'euros hors TVA, maintenance et exploitation comprises. Le Gouvernement wallon a finalement décidé, en août 2024, de mettre fin au projet d'extension en mode « tram ». La Cour chiffre provisoirement à 31,9 millions d'euros hors TVA, au 31 décembre 2025, l'impact financier de cet abandon.

Ces éléments soulèvent une question fondamentale. Comment une succession aussi importante de signaux d'alerte a-t-elle pu ne pas conduire à une réévaluation ou à une suspension du projet beaucoup plus tôt ? Au-delà de la responsabilité politique des décisions prises à l'époque, il importe aujourd'hui de comprendre les mécanismes institutionnels et administratifs qui ont permis qu'un projet soit poursuivi alors que ses fondements en matière de mobilité, son financement, son calendrier, sa faisabilité, ses risques juridiques et budgétaires n'étaient pas suffisamment établis.

Monsieur le Ministre, quelle est votre analyse des constats posés par la Cour des comptes ? À la lecture de ceux-ci, quels enseignements tirez-vous et quelles mesures entendez-vous mettre en œuvre afin d'éviter, à l'avenir, qu'un grand projet wallon ne puisse être lancé ou poursuivi sans disposer, en amont, d'une analyse complète du besoin, des alternatives, du coût global, du financement, du calendrier et des risques juridiques et techniques ? Pouvez-vous faire le point actualisé sur le dossier du coût du volet « Extension » de la nouvelle alternative de mobilité mise en œuvre ?

La Cour demande que le bilan général des coûts des projets d'extension soit réalisé en même temps que celui prévu pour la ligne courte. Allez-vous mener ces analyses en parallèle ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je répondrai à vos questions, mais également à celles que Mme Cremasco a jointes, car les éléments sont totalement interconnectés.

Vous avez raison : le rapport de la Cour des comptes met en évidence des faiblesses dans la conception, le pilotage, le suivi financier et la gestion du risque du programme du tram à Liège, et singulièrement du projet

d'extension. Je cite le rapport de la Cour des comptes, page 83 : « La Cour des comptes considère 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, d'évaluation des coûts et des sources de financement ». Ces constats, portés par la Cour, confortent a posteriori la décision prise par le Gouvernement, en août 2024, de mettre fin à la décision précipitée et risquée, juridiquement et budgétairement, prise par le précédent exécutif concernant les petites extensions.

À nouveau, je cite la Cour des comptes : « Ce n'est qu'en 2024 qu'il a été démontré que la fréquentation attendue sur les extensions ne justifiait pas une ligne de bus à haut niveau de service ni une ligne de tram. Sur la base d'une comparaison des besoins de mobilité, des coûts, des risques et des alternatives, le nouveau Gouvernement a effectivement décidé de ne pas poursuivre les petites extensions du tram vers Herstal et Seraing, et de privilégier le développement de lignes de bus prioritaires. Ces dernières apparaissent comme mieux proportionnées aux besoins du territoire et pour un coût sensiblement moindre pour la Région wallonne ». Je précise qu'il s'agit de lignes prioritaires et non de lignes BHNS, comme l'indique par erreur la Cour des comptes dans son rapport.

Au-delà du seul dossier liégeois, le principal enseignement du rapport est la nécessité de disposer, avant toute décision d'investissements majeurs, d'analyses robustes portant sur les besoins, les alternatives, les coûts, les risques, le calendrier et le financement. C'est dans cet esprit que le contrat de service public révisé a renforcé le cadre de gouvernance des projets structurants : description détaillée des projets, planning, identification des financements et renforcement du rôle de l'AOT par décret en tant que conseil du Gouvernement. Aucun projet ne peut désormais être engagé sans garantie préalable de financement.

Mme Cremasco devait m'interroger sur les conséquences financières de l'abandon des extensions, mais vous posez aussi la question. Mme Cremasco sous-entendait quelque part que le Gouvernement actuel en serait responsable. C'est pour le moins le monde à l'envers : après un rapport de la Cour des comptes qui dézingue la décision du précédent Gouvernement concernant les extensions, l'opposition – Mme Cremasco – reprocherait au Gouvernement actuel des dépenses faites par le précédent Gouvernement de façon inconsidérée. C'est un peu fort de café.

Je vais quand même rappeler la séquence : en 2023, mon prédécesseur signe des contrats de travaux concernant les voiries pour réaliser les petites extensions du tram et donne l'ordre de commencer les travaux, notamment à Herstal, alors que le contrat avec l'exploitant du tram, le consortium Tram'Ardent, n'a lui pas été revu pour une telle extension. Pourtant, seul

Tram'Ardent peut assurer la prestation. Bref, non seulement la décision de se lancer dans ce projet des petites extensions était non justifiée au regard du besoin – c'est ce que la Cour dit –, mais en plus elle a été prise de façon bancale, puisque le volet « Tram'Ardent » n'était pas signé. Conséquence évidente : la Région et l'OTW se sont retrouvés dans une position particulièrement défavorable pour la négociation.

Le nouveau Gouvernement a donc pris ses responsabilités en arrêtant un projet démesuré par rapport aux besoins et en sortant d'une négociation avec Tram'Ardent dont ils ne pouvaient sortir que perdants, au risque de peser sur la finalisation de la ligne de tram, qui était loin d'être terminée en août 2024.

Je cite à nouveau la Cour des comptes, page 80, qui confirme ce que je viens de dire : « Deux risques majeurs se sont concrétisés. L'offre de prix de Tram'Ardent pour la réalisation des systèmes s'est avérée largement plus coûteuse que les estimations réalisées par Liège Tram et Tram'Ardent a sollicité une diminution de ses responsabilités. » La traduction est que Tram'Ardent faisait gonfler ses prix et voulait profiter de la négociation sur les petites extensions pour retirer sa responsabilité de l'exécution de la ligne de tram de départ.

Qui est vraiment responsable de l'argent engagé dans les petites extensions, du coût des indemnités et de la remise en état des voiries éventrées ? S'agit-il du Gouvernement actuel ou du précédent qui s'est lancé de façon inconsidérée dans cette affaire sans en connaître les conséquences financières ? À nouveau, je citerai la Cour des comptes, à la page 20 : « Malgré l'absence d'informations sur les coûts définitifs de la maintenance des infrastructures, des systèmes et du matériel roulant pour les extensions, le Gouvernement wallon a confirmé, en janvier et en février 2024, la réalisation des petites extensions en mode tram, tant vers Herstal que Seraing ».

Le décompte de ces dépenses devra bien sûr être fait en toute transparence lorsque les négociations avec les entreprises seront terminées. L'OTW finalise aujourd'hui ces discussions sous le couvert de la confidentialité, mais les chiffres seront rendus publics une fois que les documents auront été signés et ceux qui ont signé des contrats de travaux, alors que le contrat de Tram'Ardent n'avait pas été négocié, en porteront l'entière responsabilité.

S'agissant de l'exécution du contrat DBFM sur la ligne de 11 kilomètres mise en service au printemps 2025, je vous livre l'analyse que m'apporte l'OTW :

- l'OTW reste convaincu que le PPP était la bonne formule. Il a permis de déconsolider l'investissement, condition sine qua non pour réaliser le projet ». Je rappelle que la décision du

Gouvernement wallon sur les petites expansions n'était pas déconsolidée ;

- l'OTW allègue que le coût final est celui prévu lors de la signature du contrat, plus l'indemnité consentie lors du processus de médiation – menée par mon prédécesseur – et visant à compenser les circonstances exceptionnelles rencontrées par Tram'Ardent. C'est l'épisode, évidemment, notamment du covid-19 ;
- l'OTW rappelle que le montant de 1,3 milliard d'euros avancé par la Cour est le coût du contrat PPP maintenance jusqu'en 2052 compris. Le coût des investissements est resté identique à celui formulé par Tram'Ardent dans son offre ;
- les paiements sont par ailleurs répartis sur 27 ans ;
- la Wallonie n'a rien déboursé tant que le tram ne roulait pas.
- la robustesse du contrat PPP, la définition claire qu'il contient des risques assumés par chaque partie et la notion de circonstances exceptionnelles clairement encadrées ont permis de mettre systématiquement Tram'Ardent face à ses obligations, évitant de la sorte des indemnités qui auraient été colossales dans un marché classique de travaux.

Il appartient à l'OTW d'assurer un contrôle rigoureux du respect des obligations de Tram'Ardent afin de garantir la bonne exécution du contrat, la continuité du service et la protection des intérêts de la Région.

Par ailleurs, s'agissant de la soutenabilité financière de Tram'Ardent, il n'appartient pas à la Région de s'immiscer dans la gestion du partenaire privé. L'OTW veille cependant à ce que ces réductions demeurent justes et proportionnées au préjudice subi. Par ailleurs, Tram'Ardent et l'OTW améliorent, en bonne collaboration, le processus de contrôle de pénalisation afin qu'il colle à la réalité du terrain tout en respectant le contrat.

Enfin, le rapport de la Cour n'exclut pas le recours à un partenariat public-privé, sans pour autant le considérer comme une solution par défaut. Tout recours éventuel à ce type de montage devra être apprécié au cas par cas, sur la base d'une comparaison documentée des alternatives, d'une répartition claire des risques. C'est le principe d'un PPP, d'une soutenabilité financière démontrée, de mécanismes de contrôle adaptés. Les recommandations de la Cour continueront bien évidemment à alimenter les méthodes d'évaluation, de décision et de suivi des futurs projets structurants.

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

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Vous le soulignez bien dans votre réponse : ce rapport est accablant. Il montre toutes les faiblesses du dossier global, dont les

extensions. Les constats de la Cour des comptes sont durs, très durs. Toutefois, comme vous le soulignez très bien, c'est surtout pour le précédent Gouvernement et le ministre en charge de ce dossier.

Face aux propos soutenant que l'arrêt des extensions est la faute du Gouvernement actuel, je rejoins vos dires qui soulignent que c'est une décision raisonnable et financièrement obligatoire face à un dossier qui était mal monté et incontrôlable.

La décision que vous avez prise avec le Gouvernement, que nous avons soutenue à Liège, est le résultat d'une politique dont vous n'êtes pas responsable. Il faudra quand même que les auteurs de l'époque en prennent un jour la responsabilité.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – N'oubliez pas ceux qui ont fait le premier contrat de PPP.

M. le Président. – Vous n'avez pas la parole, Monsieur Hazée.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Quelque part, il faut en tirer les enseignements pour le futur : l'évaluation, l'analyse des coûts, l'analyse des risques et le financement.

Je reviens aussi sur l'aspect du Plan national de relance et de résilience. Comme vous l'avez souligné tout à l'heure, cela a été mon dada pendant des années. On a dépensé de l'argent que l'on n'avait pas, on a créé des dépenses récurrentes avec de l'argent qui était ce qu'on appelle en anglais un *one-shot*, une somme utilisable une fois qui a servi à générer des dépenses récurrentes. C'est un scandale en termes d'utilisation des biens publics. Je l'ai fait savoir à l'époque, je continuerai de le répéter parce que l'on en paie encore les pots cassés aujourd'hui. C'est quelque chose sur lequel on devra continuer à justifier ce qui s'est passé.

Question orale
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'impact de la mise en œuvre de la vignette
sur le Grand-Duché de Luxembourg »

Question orale
de M. Bruno Lefèvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la nécessaire neutralité budgétaire de la
vignette pour les automobilistes wallons »

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 vignette automobile »

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

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

- Mme Hanus, sur « l'impact de la mise en œuvre de la vignette sur le Grand-Duché de Luxembourg » ;
- M. Lefèvre, sur « la nécessaire neutralité budgétaire de la vignette pour les automobilistes wallons » ;
- M. Bastin, sur « la vignette automobile » ;
- M. Chintinne, sur « le projet de vignette routière en Wallonie ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, plusieurs députés luxembourgeois ont adressé une lettre ouverte au Premier ministre et au ministre-président wallon concernant la future vignette routière belge, dont l'introduction, coordonnée dans les trois Régions, est envisagée au printemps 2027. Ils demandent qu'une exemption territoriale soit examinée pour un périmètre déterminé de la zone frontalière belgo-luxembourgeoise. Cette demande s'appuie sur la réalité très particulière de ce bassin de vie transfrontalier. Dans cette région, la frontière n'est pas une ligne abstraite. Elle structure les déplacements quotidiens vers le travail des écoles, des

commerces et services, les activités culturelles et sportives.

La lettre rappelle notamment que, en 2025, près de 51 900 salariés frontaliers résidant en Belgique travaillaient au Luxembourg et que, en janvier 2026, plus de 18 000 résidents luxembourgeois étaient de nationalité belge. L'application uniforme de la vignette pourrait créer une charge supplémentaire pour des déplacements de proximité indispensables, mais aussi détourner une partie du trafic vers les voiries locales, avec des conséquences possibles sur la sécurité routière, l'environnement et la qualité de vie des communes concernées.

Dès lors, avez-vous pris connaissance de cette lettre ouverte ? Quelle est votre analyse de la demande d'exemption territoriale formulée par les députés luxembourgeois ? Des contacts ont-ils déjà eu lieu avec le Gouvernement luxembourgeois, le Gouvernement fédéral et les deux autres Régions ? Sur ce point, le Gouvernement wallon envisage-t-il de défendre un aménagement spécifique pour les zones frontalières ? Enfin, une analyse d'impact est-elle prévue afin d'évaluer les effets de la future vignette sur les travailleurs frontaliers, les habitants, les communes et les voiries locales du sud de la province de Luxembourg ?

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, je souhaite revenir aussi sur ce sujet, puisque nous avons eu l'occasion d'en rediscuter lors de la dernière séance de questions d'actualité.

Sur la forme, d'abord, vous m'aviez reproché de vous interroger, mais à quoi vous attendiez-vous, dès lors que, depuis plusieurs mois, vous communiquez sans cesse sur le sujet ? Le ministre-président a encore accordé une interview le 7 septembre dernier. Sur le fond, mon parti a une position ferme sur le sujet : nous soutenons le principe de la mise en œuvre d'une vignette, à condition qu'elle soit neutre pour les contribuables wallons.

Relativement à cette neutralité budgétaire pour les Wallonnes et les Wallons, vos dernières déclarations entretiennent le flou. Vous évoquez une mise en œuvre possible au 1^{er} mai 2027, tout en distinguant désormais la vignette de la réforme de la fiscalité automobile, qui devait justement assurer cette neutralité budgétaire. Les automobilistes wallons paieront-ils d'abord la vignette avant de bénéficier d'une éventuelle compensation fiscale ? Sans neutralité immédiate, la vignette devient une taxe supplémentaire – je vous l'ai déjà dit. Pouvez-vous confirmer que la vignette sera intégralement neutre pour les automobilistes wallons dès le premier jour de son application ? Par quel mécanisme concret cette neutralité sera-t-elle assurée : réduction de taxe de

circulation, compensation automatique, adaptation de la fiscalité automobile ou autre dispositif ? Quel calendrier lie aujourd'hui la vignette, l'accord de coopération interrégional et la réforme fiscale annoncée ? Où en sont les contacts avec la Commission pour le mécanisme en tant que tel et pour ses compensations ?

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, un accord de principe a été conclu en vue de l'instauration d'une vignette routière, et ce, à partir du printemps 2027. Ce dispositif, coordonné avec les deux autres Régions du pays, devrait prévoir un montant compris entre 90 euros et 125 euros en fonction des émissions du véhicule. Pour la Wallonie, cette vignette devrait permettre de récupérer entre 120 millions d'euros et 130 millions d'euros auprès des véhicules immatriculés à l'étranger. Il s'agit d'une recette non négligeable qui pourrait contribuer au financement de la rénovation et de l'entretien de notre réseau routier.

La mise en place de cette nouvelle contribution soulève toutefois la question de son articulation avec la fiscalité automobile existante pour les Wallonnes et les Wallons, en particulier avec la taxe de circulation, sachant que la Commission européenne n'autorise pas une exemption pour les nationaux ou une compensation s'y apparentant, et sachant que les pays voisins ont déjà annoncé leur volonté de contester l'instauration de cette vignette par tout moyen de droit.

Comment le Gouvernement wallon entend-il faire évoluer la taxe de circulation afin de ne pas augmenter la pression fiscale sur les automobilistes wallons, tout en donnant une solidité juridique au mécanisme ? La ligne de crête est étroite, je vous le concède. Quel est le calendrier prévu par le Gouvernement pour finaliser et présenter les modalités de la vignette automobile, ainsi que celle des mécanismes adaptés dans la taxe de circulation ou autre mécanisme fiscal ?

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, la Belgique envisage d'instaurer, à compter du 1^{er} mai 2027, une vignette routière numérique pour les véhicules légers empruntant les autoroutes et les routes régionales. Cette mesure, concertée entre les trois Régions, vise notamment à faire contribuer les usagers étrangers au financement et à l'entretien des infrastructures routières. Toutefois, des questions subsistent quant à sa compatibilité avec le droit européen.

La Commission européenne a récemment précisé qu'elle n'était pas tenue de valider préalablement un tel système pour les véhicules légers, mais qu'elle évaluerait sa conformité au droit de l'Union européenne une fois celui-ci entré en vigueur, au regard du principe

de non-discrimination. En 2019, la Cour de justice de l'Union européenne avait annulé le projet de vignette allemand, estimant qu'il était indirectement discriminant envers les conducteurs étrangers.

Quelles garanties juridiques ont été prises afin d'assurer la conformité du dispositif avec le droit européen et la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne ? Quels enseignements tirez-vous de l'expérience allemande dans l'élaboration de ce projet ? Des contacts ou demandes spécifiques émanant de pays voisins de la Wallonie vous ont-ils été remontés, notamment à propos des travailleurs frontaliers ? Dans l'affirmative, quels sont les principaux problèmes qui vous ont été signalés ? Quelle analyse en faites-vous ?

Enfin, vous avez fait une annonce de la mobilisation de 25 équivalents temps plein au sein du SPW pour la coordination interrégionale de la vignette. Comment cette coordination va-t-elle s'organiser ? En ce qui concerne le contrôle de la vignette, chaque Région disposera-t-elle de son contrôle ou est-il prévu de s'appuyer sur Viapass, qui contrôle déjà nos trois Régions dans un autre domaine ?

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, concernant la vignette, la DPR indique ceci : « En parallèle, le Gouvernement décide de s'emparer d'une thématique existante depuis de nombreuses années, pour laquelle aucune solution n'a jusqu'à présent été trouvée, à savoir la volonté de faire participer les usagers, tant belges qu'étrangers, à la qualité du réseau routier wallon qu'ils utilisent. Ainsi, la mise en œuvre d'un droit d'usage « vignette », dans le respect des règles européennes, sera appliquée d'ici la fin de la législature ».

Ainsi, les trois Régions ont conclu, en juillet dernier, un accord politique visant à instaurer une vignette routière commune. Son entrée en vigueur est actuellement envisagée au 1^{er} mai 2027, sous réserve de l'adoption des textes normatifs nécessaires par les trois Régions concernées. À cet égard, je tiens à souligner que, ce 10 septembre, le Gouvernement wallon a approuvé en première lecture l'avant-projet d'accord de coopération, l'avant-projet de décret portant assentiment à cet accord, ainsi que l'avant-projet de décret instaurant la vignette routière. Après la Flandre, la Wallonie confirme ainsi sa volonté de respecter le calendrier convenu et assume pleinement les engagements pris dans le cadre de ce projet interrégional.

Je souhaite être très clair, Monsieur Lefèbvre : la Déclaration de politique régionale prévoit que l'instauration de la vignette routière s'inscrit dans une logique de ne pas alourdir la pression globale sur nos citoyens. Ce qui importe est le résultat global pour le

pouvoir d'achat des Wallonnes et des Wallons, comme je l'ai déjà dit lors de vos interrogations en séance plénière. Ce sont des réformes qui ont chacune leur cycle de vie.

Je souhaite toutefois rappeler un principe juridique fondamental : les réformes fiscales que nous envisageons ne pourront pas être conditionnées à l'acquisition d'une vignette qui, d'une part, n'est pas obligatoire pour le détenteur d'un véhicule s'il reste sur des voiries communales, par exemple, et qui, d'autre part, est à durée variable selon les besoins du détenteur du véhicule.

Tout mécanisme établissant un lien direct entre le paiement de la vignette et une réduction équivalente – par exemple, de la taxe de circulation – soulèverait des difficultés importantes au regard du droit européen et plus particulièrement du principe de non-discrimination. Les enseignements tirés du précédent allemand nous imposent donc la plus grande prudence en la matière. La DPR est aussi très claire à ce sujet : la mise en œuvre d'un droit d'usage – vignette – se fera dans le respect des règles européennes. La vignette routière et les évolutions de la fiscalité wallonne constituent donc, sur le plan juridique et matériel, des dossiers clairement distincts.

Par ailleurs, un premier contact exploratoire a eu lieu avec les services de la Commission européenne en juillet 2025. De nouveaux échanges sont bien sûr programmés dans les toutes prochaines semaines afin d'examiner les différentes questions relevant du droit de l'Union européenne, notamment celles liées au respect du principe de non-discrimination entre nationaux et Européens, même s'il est exact – comme vous l'avez indiqué – qu'il ne faut pas formellement d'autorisation préalable de la Commission.

Madame Hanus, Monsieur Chintinne, vous m'interrogez également sur les réactions des pays voisins et sur la situation particulière des travailleurs frontaliers. J'ai bien reçu le courrier auquel vous faites allusion. Des contacts sont effectivement en cours avec les autorités grand-ducales et allemandes. Je comprends naturellement les préoccupations qui peuvent être exprimées dans les zones transfrontalières ou frontalières. Comme tout utilisateur du réseau routier concerné, les travailleurs frontaliers sont tenus de respecter la législation applicable en matière de vignette. Les spécificités des territoires frontaliers sont pleinement identifiées dans le cadre des travaux en cours. Elles continueront d'être analysées avec attention. Toutefois, les solutions qui seront retenues devront répondre à une exigence fondamentale : garantir un système juridiquement solide, équitable pour l'ensemble des usagers et pleinement conforme au droit européen.

C'est précisément pour garantir la solidité juridique du dispositif que les travaux techniques et juridiques se

poursuivent. Des échanges avec les services compétents de la Commission européenne sont donc bien prévus afin d'examiner les différents paramètres du projet au regard du droit de l'Union. S'agissant du calendrier, le projet avance conformément aux échéances actuellement envisagées.

Monsieur Bastin, l'avant-projet de décret instaurant la vignette routière en Wallonie devra désormais poursuivre son parcours législatif avec la consultation des instances requises – le processus purement wallon, son adoption définitive par le Gouvernement, puis son examen par le Parlement, in fine.

L'objectif du Gouvernement demeure donc inchangé : mettre en place un dispositif juridiquement robuste, concerté avec les autres Régions, respectueux du droit européen et cohérent avec l'engagement inscrit dans la Déclaration de politique régionale.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, voilà une réponse qui ne nous rassure pas et qui confirme, a minima, l'introduction d'une nouvelle taxe pour les usagers des routes et autoroutes en Wallonie. Alors que le prix du diesel – ne serait-ce que le diesel – a atteint 2,40 euros le litre ces derniers jours et que, en moyenne, un ménage dépense 450 euros par mois pour sa voiture, vous rajoutez, chers membres de la majorité de ce Gouvernement MR-Les Engagés, une nouvelle taxe entre 90 et 125 euros pour les automobilistes qui utilisent les routes et les autoroutes wallonnes.

Pour un Gouvernement qui annonçait faire la chasse aux taxes, preuve en est aujourd'hui – ce sont les craintes que mon groupe et moi, et singulièrement mon collègue Bruno Lefèbre, dénonçons depuis des mois –, c'est une nouvelle taxe qui arrive sur le dos des automobilistes wallons. Il n'y a rien d'autre à ajouter.

M. le Président. – Cela tombe bien parce que le temps est écoulé.

La parole est à M. Lefèbre.

M. Bruno Lefèbre (PS). – Monsieur le Ministre, je confirme que tout cela n'est pas correct du tout. À ce stade, vous venez de confirmer que c'était bien une taxe complémentaire. Vous nous dites : « Nous n'avons pas le choix, les règles européennes sont ce qu'elles sont ».

Jusque-là, vous vous étiez toujours engagé à une compensation. Vous aviez d'ailleurs lié la réforme fiscale avec la taxe pour qu'elle n'en soit pas une. Aujourd'hui, vous dites tout le contraire. Ce n'est vraiment pas correct.

Quand vos différents gouvernements vont-ils arrêter de créer des taxes alors qu'ils s'étaient engagés à ne pas en mettre une seule durant cette législature ? À la Fédération avec le minerval ; ici avec cette taxe

autoroutière ; au Fédéral, avec ce cliquet inversé qui n'arrive pas et qui, au final, fait exploser la facture des ménages. Votre Gouvernement est en train de mentir à l'ensemble de la population ; cela ne va pas.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Je salue, au contraire, le volontarisme de M. le Ministre qui, depuis le premier jour, a annoncé, après la DPR, sa volonté de mettre en œuvre cette vignette et surtout de faire contribuer les utilisateurs étrangers qui utilisent notre réseau sans y participer. C'est ce que font par ailleurs les Wallons, les Belges quand ils vont dans nombre de pays à l'étranger, sans trouver cela scandaleux pour autant.

Je salue également la clarté de la réponse du ministre lorsqu'il dit souhaiter, conformément à la DPR, ne pas pénaliser le pouvoir d'achat des nationaux, tout en rappelant aussi la solidité juridique qui doit accompagner ce mécanisme et les contacts qui sont pris avec la Commission européenne.

Je m'étonne dès lors de la tonalité des interventions des collègues du Parti socialiste, qui nous reprochent souvent de ne pas aller chercher des recettes nouvelles là où elles peuvent se trouver, de manière à financer et à ne pas pénaliser les citoyens wallons.

C'est ici une concrétisation pratique, dans un cadre juridique qui est également le nôtre et qui s'impose à nous.

**Question orale
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'avenir de la ligne LeTEC 703
Jehanster-Verviers-Ensival »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'avenir de la ligne LeTEC 703 Jehanster-Verviers-Ensival ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, ces derniers jours, plusieurs informations ont circulé concernant l'avenir de la ligne TEC 703 reliant Jehanster à Verviers et Ensival. LeTEC a depuis précisé qu'il n'était pas question de supprimer purement et simplement cette ligne. La piste envisagée consisterait à maintenir la ligne pendant les jours scolaires, aux horaires correspondant notamment aux besoins des

élèves, mais à supprimer sa circulation le week-end et pendant les congés scolaires. Son parcours pourrait également être limité à la gare de Verviers.

LeTEC justifie cette réflexion par une fréquentation limitée le week-end et par l'existence d'alternatives via les lignes 706, 288 et 727.

Derrière les chiffres de fréquentation se pose aussi la question très concrète de la mobilité des habitants qui ne disposent pas nécessairement d'une voiture, en particulier dans les villages et quartiers moins bien desservis.

Quelles adaptations de la ligne 703 sont aujourd'hui envisagées et selon quel calendrier ? Sur quels critères de fréquentation, de desserte territoriale et de mobilité ces propositions reposent-elles ? Quel serait l'impact concret pour les usagers le week-end, pendant les congés scolaires et pour ceux qui souhaitent rejoindre Ensival ?

Les alternatives évoquées par LeTEC permettent-elles réellement de maintenir une offre accessible pour l'ensemble des habitants concernés ? Les Communes de Verviers et de Theux seront-elles pleinement associées avant toute décision définitive ?

Enfin, êtes-vous disposé à demander à LeTEC d'adapter sa proposition si la concertation révèle des besoins de mobilité insuffisamment couverts ?

Ces questions me reviennent du terrain.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la DPR fixe une ambition claire : s'engager à renforcer l'offre de transports en commun et sa qualité.

Pour atteindre cet objectif, il faut veiller à ce que l'offre proposée corresponde en permanence aux besoins réels de mobilité des citoyens. C'est précisément l'esprit du contrat de service public révisé qui confie à l'OTW une responsabilité accrue dans l'adaptation et l'optimisation de l'offre. C'est pourquoi j'ai sollicité l'OTW pour répondre à vos questions sur la ligne 703.

L'OTW me confirme envisager de maintenir les voyages répondant aux besoins scolaires, tout en supprimant les circulations du week-end et durant les vacances scolaires et en limitant le parcours à la gare de Verviers, sans poursuite vers Ensival. La mise en œuvre de ces adaptations est envisagée pour la fin de l'année.

Cette proposition repose sur la très faible fréquentation observée. Le week-end et pendant les vacances scolaires, la ligne transporte moins de

10 personnes en moyenne par voyage, dont moins de deux ne disposent pas d'une alternative identifiée sur le réseau.

En effet, entre Heusy Cheval Blanc et Verviers Gare, une partie du trajet est déjà assurée par la ligne 706. Pour rejoindre Ensival, des alternatives existent via les lignes 288, 701 et 727. Toutefois, selon l'arrêt concerné, cela peut nécessiter un déplacement à pied vers l'arrêt Ensival-Rue Grandville.

L'OTW poursuit un objectif simple : adapter une offre, aujourd'hui très peu utilisée, tout en maintenant les services répondant à un besoin clairement identifié, en particulier les déplacements scolaires.

L'OTW m'indique qu'une réunion de concertation avec la Ville de Verviers est en cours de planification. Conformément au contrat de service public révisé, il appartient à l'OTW de conduire cette concertation et d'évaluer les besoins exprimés par les communes, les usagers et les parties prenantes avant toute décision définitive.

Si cette concertation met en évidence des besoins insuffisamment couverts, il lui reviendra naturellement d'en tenir compte dans son analyse finale. À ce sujet, les commissaires du Gouvernement sont chargés de veiller au bon respect de ces règles.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour ces informations. Tout ce que j'espère, c'est que la réunion de concertation pourra aboutir à une offre efficiente pour les citoyens et les citoyennes.

Question orale

de **M. Bruno Lefèbvre**

à **M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,**
sur « l'offre de transport en commun à Lessines »

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'offre de transport en commun à Lessines ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, il y a un réel problème d'offre et de coordination des transports en commun à Lessines. Le dossier n'est pas neuf : la Commune plaide depuis plusieurs années pour une offre plus cohérente, notamment depuis l'abandon,

en 2024, de la liaison SNCB Mons-Ath-Lessines comme axe structurant. La gare de Lessines accueille pourtant environ 1 200 voyageurs par jour et constitue un point d'appui important pour la mobilité locale et régionale.

La Ville demande notamment le renforcement de l'offre vers Tournai, une meilleure articulation avec Ath, Enghien et les pôles voisins, ainsi qu'une prise en compte de son rôle de centralité pour les villages environnants. Elle pointe aussi les besoins liés aux écoles, aux services, aux soins, aux commerces, aux entreprises et aux zones d'activité économique.

Dans la presse, vous indiquez que l'avis de la Ville est pris en compte dans le cadre du schéma régional de mobilité collective, mais sans engagement précis à ce stade, ce qui est la raison de mon inquiétude. Or, pour les habitants, la question est très concrète : sans offre crédible, régulière et lisible, le report modal va rester un slogan.

Où en est l'analyse des besoins de mobilité collective à Lessines et dans son bassin de vie ? Quelles demandes formulées par la Ville ont effectivement été intégrées dans les travaux régionaux ? Des renforcements sont-ils envisagés vers Tournai, Ath, Enghien, Mons et Bruxelles, en lien avec la SNCB et LeTEC ? Qu'en est-il d'un redéploiement de l'offre TEC ?

Enfin, quel calendrier pouvez-vous donner aux autorités communales et aux usagers pour sortir des intentions et aboutir à des améliorations visibles sur le terrain ?

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 le ministre de la Mobilité en Région wallonne ; or, vous savez que, dans notre beau pays, la répartition des compétences fait que le transport ferroviaire relève de l'autorité fédérale. Malheureusement, je ne suis ni le ministre fédéral de la Mobilité, qui a la tutelle sur la SNCB, ni le CEO de la SNCB.

Le 2 septembre dernier, le Parlement wallon a adopté le nouveau décret sur le transport public régional, qui encadre l'OTW. Ce décret vise à clarifier les rôles et à responsabiliser davantage chacun pour faire du transport public un service plus fiable, plus attractif, plus efficace et capable de contribuer pleinement au transfert modal et à la décarbonation de la Wallonie. Dans ce nouveau cadre, l'Autorité organisatrice des transports – l'AOT –, logée au sein du SPW MI, est chargée de définir la méthodologie permettant de structurer le réseau régional de bus et de transports en commun.

LeTEC, quant à lui, pourra notamment établir et adapter son plan de transport, définir les lignes, les itinéraires et horaires dans le respect du contrat de service public et des balises fixées par le Gouvernement. LeTEC devient ainsi pleinement responsable de l'organisation opérationnelle de son offre et doit être en mesure de faire évoluer celle-ci en fonction des besoins identifiés sur le terrain. Le CSP révisé prévoit ainsi que LeTEC optimise progressivement son offre à partir de 2027 afin de mieux répondre aux besoins de mobilité identifiés. Cette évolution doit notamment s'appuyer sur l'analyse des besoins exprimés par les communes et les usagers.

Cela signifie que les demandes formulées par la Ville de Lessines doivent être intégrées dans cette démarche. À tout moment, les communes peuvent faire remonter leurs besoins à l'OTW, qui est chargé de les analyser. LeTEC doit aussi consulter les parties prenantes, notamment les communes et les organisations représentatives des usagers du transport public. Cette concertation doit permettre d'identifier les améliorations possibles de l'offre, tout en tenant compte des besoins exprimés, des moyens financiers disponibles et de la fréquentation actuelle – on vient d'en parler pour ce qui concerne la ligne 703.

Le CSP révisé prévoit aussi que LeTEC devra identifier les gares dans lesquelles il organise des correspondances avec le réseau ferroviaire, sur la base de critères de qualité définis. Cela n'existait pas jusqu'à présent. Les gares et les lignes bénéficiant de ces correspondances devront être labellisées afin de garantir aux usagers une meilleure lisibilité et connectivité. En cas de perturbation du trafic ferroviaire, LeTEC devra également préciser le temps durant lequel un bus attendra un train en retard. Ces éléments devront naturellement être examinés en concertation avec la SNCB, puisque le ferroviaire relève de la compétence fédérale.

Par ailleurs, dans ce cadre, les 16 et 17 septembre, demain et après-demain, la SNCB présentera son offre aux élus locaux. Ce sera une nouvelle occasion pour chaque commune, chaque exécutif local, de faire valoir ses besoins et de mettre en évidence les correspondances et les améliorations qui doivent être recherchées entre le ferroviaire et le réseau TEC. Il va de soi que, de notre côté, l'AOT sera attentive aux propositions ou reformulations de propositions qui seront faites par la SNCB dans le cadre de ces échanges.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie pour ces éléments de réponse, Monsieur le Ministre. En effet, l'AOT doit être attentive et faire en sorte que cela fonctionne. Quant au fait d'expliquer à la population que nous ne pouvons pas répondre à leurs demandes parce que nous n'avons pas la compétence sur le rail, je comprends, mais vous comprendrez aussi que la

population s'en fiche qu'on lui dise que l'on n'est pas compétent en la matière et qu'elle attend autre chose d'un responsable politique. Elle attend de nous que l'on trouve des solutions pour aller vers un changement de comportement si l'on veut, demain, abandonner la voiture et ne pas devoir payer son mazout à 2,50 euros.

**Question orale
de Mme Mélissa Hanus
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la récurrence du problème des bus
surchargés et des élèves non pris en charge »**

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 récurrence du problème des bus surchargés et des élèves non pris en charge ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, depuis des années, on constate un problème récurrent dans l'ensemble des *business units* de LeTEC : sur certaines lignes qui desservent des établissements scolaires, les bus sont surchargés et certains élèves ne sont pas pris en charge. Ainsi, à Vierves-sur-Viroin, des élèves auraient été refusés à la montée faute de place dans le bus, les obligeant à attendre un trajet ultérieur et, donc, à arriver en retard à l'école.

Ce témoignage fait écho à d'autres situations dénoncées ces derniers mois, notamment à Differt, dans la province de Luxembourg. Ce problème n'est donc plus un simple incident de rentrée ; qu'un ajustement soit nécessaire une fois peut s'entendre, mais lorsque des élèves restent régulièrement sur le trottoir, lorsque les familles doivent s'organiser dans l'urgence et lorsque les écoles subissent des retards répétés, on n'est plus face à un aléa, mais bien face à un problème d'organisation du service public.

En septembre 2025, à la suite d'incidents du même type dans le Hainaut, vous avez indiqué que LeTEC avait enregistré 58 plaintes pour surcharge durant la première semaine de rentrée et que, lorsqu'une difficulté était identifiée, des comptages, des renforts ou des véhicules de plus grande capacité pouvaient être mobilisés.

Combien de plaintes pour surcharge ont été enregistrées depuis la rentrée, par *business unit* et par ligne ? Combien de situations ont conduit à des élèves refusés à la montée ? Des comptages ont-ils été réalisés sur les lignes concernées ? Quels en sont les résultats ?

Des bus de renfort ou de plus grande capacité seront-ils ajoutés rapidement ? LeTEC dispose-t-il des moyens suffisants pour anticiper les pics scolaires, afin que les élèves puissent réellement compter sur le bus pour arriver à l'heure à l'école ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la Déclaration de politique régionale fixe une ambition claire : renforcer l'attractivité du transport public et augmenter sa fréquentation. Cela suppose de disposer d'une offre fiable, capable de répondre aux besoins des usagers, en particulier lors des périodes de forte demande que constituent les rentrées scolaires. C'est précisément l'un des objectifs du CSP révisé, qui confie à l'OTW une responsabilité accrue dans l'adaptation de son offre et de ses capacités de transport aux besoins observés sur le terrain. C'est pourquoi je l'ai sollicité pour répondre à vos questions.

Il convient d'abord de rappeler que, pour LeTEC, l'usage le plus intense du réseau est lié à l'heure de pointe scolaire du matin. La quasi-totalité des bus est mobilisée pour répondre au besoin. Depuis la rentrée scolaire du 24 août dernier, l'OTW a enregistré, pour l'ensemble de la Wallonie, 151 réclamations liées à des situations présumées de surcharge. Les premières vérifications montrent que plusieurs signalements résultent de circonstances ponctuelles, telles que la suppression d'un parcours précédent, la non-prise en compte du déplacement temporaire d'un arrêt ou encore une mauvaise répartition des voyageurs à l'intérieur d'un bus ou sur deux bus qui se succèdent.

Pour illustrer mon propos, je prendrai l'exemple du territoire de la province de Luxembourg, desservi par la *business unit* Namur-Luxembourg. 16 réclamations pour surcharge potentielle ont été enregistrées sur 725 voyages scolaires. Il ressort de l'analyse de l'OTW que sur ces 16 plaintes de surcharge potentielle, six cas ont été invalidés à la suite des comptages réalisés, car il n'y avait en fait pas de surcharge ; trois cas ont été résolus en invitant les étudiants à prendre un autre bus moins fréquenté ou le bus suivant ; un cas a été solutionné en remplaçant un bus standard par un bus articulé ; six autres cas sont toujours en cours d'analyse par la *business unit* Namur-Luxembourg.

Au final, pour le territoire de la province de Luxembourg, il reste donc six plaintes à solutionner pour 725 trajets identifiés comme scolaires. LeTEC poursuit aujourd'hui l'analyse de chaque plainte relative à de la surcharge pour y apporter les réponses organisationnelles qui s'imposent. Cela peut passer par le recours à des véhicules de plus grande capacité ou par des adaptations horaires destinées à mieux répartir la charge entre différents parcours. À Liège, par exemple,

l'arrivée progressive des tribus contribuera à une amélioration significative de la situation. L'OTW m'indique également poursuivre le travail de consolidation globale des résultats et précise qu'il convient d'attendre la rentrée universitaire, qui a lieu actuellement, pour disposer d'une vision complète de la charge totale des lignes en heures scolaires.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, j'ai pris note de vos réponses d'aujourd'hui sur ce problème qui est malheureusement récurrent et que nous avons déjà traité tout à l'heure, dans le cadre de la résolution que j'ai avancée sur la canicule, qui concernait l'anticipation, la préparation et la planification face à ces problèmes qui peuvent subvenir partout en Wallonie. Il y a un travail d'anticipation à faire.

Bien entendu, le travail de gestion des plaintes et d'objectivation des problèmes rencontrés doit être fait. Je tiens vraiment à ce qu'il y ait un travail de meilleure anticipation pour éviter que des étudiants ou des navetteurs restent à quai.

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les retards dans le cadre du
subventionnement des associations de mobilité »**

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le désinvestissement dans les cellules
de mobilité »**

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

- « les retards dans le cadre du subventionnement des associations de mobilité » ;
- « le désinvestissement dans les cellules de mobilité ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, il nous revient qu'une série de subventions Mobilité, notamment des subventions annuelles qui auraient dû être versées en mars, seraient toujours bloquées. J'ai déjà alerté vos services par une question écrite le 29 mai dernier et j'ai reçu votre réponse en date

du 28 juillet, dans laquelle vous distinguez les subventions quinquennales et facultatives.

Pour les premières, vous indiquez que le Gouvernement a approuvé un listing des associations bénéficiaires. Je cite : « Les dossiers contenant les projets d'arrêté de subventions sont en cours de rédaction depuis plusieurs mois et les premiers arrêtés signés sont en cours de notification aux bénéficiaires ».

Pour les secondes, vous écriviez : « L'administration m'a transmis une liste de propositions de bénéficiaires pour l'année 2026, accompagnée d'évaluations, qui a été validée le 28 avril. Les dossiers et projets d'arrêté sont actuellement transmis à l'Inspection des finances pour avis ». Il semble qu'il y ait des problèmes dans le circuit ; on parle d'une validation le 28 avril et nous sommes aujourd'hui le 15 septembre.

En mai et en juillet 2025, je vous posais les mêmes questions pour des symptômes identiques. Vous m'avez alors répondu : « Le choix du nouveau Gouvernement est de tourner le dos à ce mécanisme extrêmement laborieux de renouvellement annuel des subventions, qui génère un travail administratif lourd et franchement inefficace pour la collectivité, et ce, tant à l'égard du travail administratif des agents que du travail interne aux associations et des moyens qu'elles doivent y consacrer. » Lorsqu'on entend la volonté et que l'on voit les choses un an plus tard, il semble qu'il y ait encore de la marge.

Que se passe-t-il pour ces subventions ? Confirmez-vous le retard dans leur octroi et leur versement ? Pouvez-vous expliquer les raisons de ce retard et, surtout, pouvez-vous préciser quand ces subventions en attente seront notifiées et quand elles seront liquidées ?

Je poursuis avec ma seconde question portant sur le désinvestissement dans les cellules de mobilité.

Les cellules de mobilité de la CSC et de la FGTB, mises en place en 2002, ont pour mission principale de sensibiliser et d'outiller les délégations syndicales qui veulent faire évoluer leur entreprise vers une mobilité plus durable afin de contribuer au transfert modal dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Dans cet objectif, elles proposent notamment des formations, des outils d'information et un soutien personnalisé de projets en matière de mobilité à l'initiative des délégations syndicales dans les entreprises privées et publiques. À l'occasion de la Semaine de la mobilité, notamment, cette question tombe particulièrement bien.

Rien que pour l'ASBL Formation Éducation Culture – FEC –, sur les cinq dernières années jusqu'à 2025, ce sont plus de 3 250 délégués qui ont ainsi été formés, mais aussi des projets d'entreprise, des appuis techniques dans des hôpitaux ou des zones d'activité économique, des publications sur une série de supports,

que ce soit des journaux syndicaux, des newsletters, des pages sur les réseaux sociaux ou encore des sites internet. On ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu de travail mené dans le mandat prévu, du reste, par la Région.

Il semble que, depuis l'entrée en fonction du Gouvernement, le soutien à ce travail de sensibilisation via les organisations syndicales soit mis à mal. En 2025, contrairement aux déclarations qui avaient été portées sur la pérennité des subventions aux associations, les projets de mobilité sont passés d'un cadre de subvention pluriannuelle à une convention annuelle, ce qui fragilise forcément le travail mené. La même année, l'arrêté de subventionnement 2025 a été délivré au mois de septembre ; en 2026, au moment où je vous parle, cet arrêté n'a toujours pas été communiqué, selon les informations qui m'ont été données.

En juillet de cette année, l'ASBL FEC, qui organise la cellule de mobilité de la CSC, a reçu un courrier qui signifie l'arrêt définitif et unilatéral de la subvention à partir de janvier prochain. Dans le même temps, il me revient que la subvention de la cellule de mobilité de la fédération patronale a été maintenue, même si rabotée d'environ un quart.

Dès lors, Monsieur le Ministre, je voulais clarifier les choses. Quelles sont les raisons qui auraient présidé à l'arrêt des subventions de certaines cellules de mobilité plutôt que d'autres ? Vous nous direz ce qu'il en est. Quelles solutions proposez-vous aux ASBL organisatrices de cellules de mobilité afin qu'elles puissent poursuivre leur travail à l'intention des délégations syndicales et des travailleuses et travailleurs en général ? Le cas échéant, pourquoi une différence pour certaines cellules de mobilité par rapport à d'autres ? Je vous écouterai avec intérêt.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme le prévoit la Déclaration de politique régionale, une optimisation et une harmonisation des mécanismes relatifs aux subventions doivent être mises en place et une culture de l'évaluation des politiques publiques doit être développée en Wallonie. J'ai eu l'occasion de m'exprimer à plusieurs reprises sur ce sujet.

S'agissant tout d'abord du calendrier que vous évoquez, je souhaite apporter une précision. Vous indiquez que certaines subventions annuelles auraient dû être versées au mois de mars. Ce n'est pas le calendrier qui avait été fixé. Il prévoyait, pour le 15 mars, la transmission des propositions relatives aux arrêtés de subventions facultatives 2026 ; pour le 31 mars, la signature des arrêtés, conventions et subventions pluriannuelles et, au plus tard le

30 juin 2026, l'adoption de l'ensemble des arrêtés de subventions facultatives.

Il convient donc de distinguer ces échéances procédurales de la notification et, a fortiori, de la liquidation effective des subventions. Vous connaissez d'ailleurs particulièrement bien ce dossier, puisque vous m'avez effectivement déjà interrogé à plusieurs reprises sur le financement des acteurs associatifs de la mobilité. Dans ma réponse du 28 juillet dernier, je vous indiquais déjà que le Gouvernement avait approuvé la liste des associations bénéficiaires pour les subventions quinquennales 2026-2030 et que les premiers arrêtés avaient été signés et étaient en cours de notification. Pour les subventions facultatives, je précisais que l'administration m'avait transmis une proposition globale accompagnée d'évaluations, validée le 28 avril.

Depuis lors, le traitement des dossiers s'est poursuivi. Une partie des subventions pluriannuelles et facultatives, tant au secteur associatif qu'à certains pouvoirs locaux, a déjà été notifiée. Pour les dossiers qui doivent encore être engagés, le traitement se poursuit désormais dans le cadre des différentes étapes de contrôle et d'approbation. Certains sont traités par l'Inspection des finances, d'autres sont en attente de l'accord du ministre du Budget. Deux autres doivent encore faire l'objet de concertations avec les collègues dans le cadre d'une globalisation des subventions.

Les derniers chiffres dont je dispose montrent que 22 arrêtés ont été signés, que quatre sont encore à l'IF, que cinq sont chez le ministre du Budget, qu'un doit repasser au Gouvernement et que deux nécessitent une coordination avec deux collègues différents dans le cadre du regroupement des subventions.

Je veux également être très clair sur les relations avec les acteurs de terrain : une réunion avec les partenaires actifs en matière de mobilité durable a été organisée au mois de février dernier. Les contacts avec la plupart des associations concernées sont depuis lors fréquents et se passent bien. Je ne partage pas la présentation selon laquelle ces acteurs seraient laissés sans dialogue avec mon cabinet. Le désaccord que certains peuvent avoir avec une décision d'arrêt de financement ou de réduction de financement ne signifie pas qu'il y a une absence de concertation ou de contact, même si je peux comprendre que certains soient déçus.

J'en viens à votre autre question. Les subventions octroyées à certaines associations actives dans le domaine de la mobilité ont fait l'objet d'un examen dans le cadre de la définition des priorités budgétaires du Gouvernement et de la nécessaire rationalisation des moyens publics. Je pense avoir rencontré toutes les associations bénéficiaires et avoir écouté leur bilan et les actions qu'elles menaient. Sur cette base, et sur base de leurs rapports d'activité, j'ai tiré un certain nombre de conséquences. Cette analyse a abouti à recentrer l'intervention régionale sur les missions relevant

directement des compétences stratégiques et opérationnelles de la Wallonie, ainsi que sur les dispositifs présentant le plus fort levier au regard des objectifs poursuivis.

Dans ce cadre, il a effectivement été décidé de ne plus reconduire, à partir de 2027, certaines subventions. Les opérateurs n'ont pas été pris en traître, ils ont été informés de ces échéances. C'est un choix que j'assume dans le cadre de l'affectation des moyens budgétaires disponibles et sur base des échanges que j'ai eus avec ces associations sur le rendu par rapport aux attentes définies et aux prestations réalisées. Les organismes concernés – vous les avez évoqués – ont été informés en amont afin de leur permettre d'anticiper. Pour 2026, les engagements pris par la Région ont bien été maintenus. Par rapport à l'une des associations que vous avez mentionnées, j'ai signé la semaine passée ou la semaine d'avant l'arrêté de subvention.

Quant à la distinction que vous établissez entre les cellules liées aux organisations syndicales et la structure patronale, elle ne correspond pas aux critères sur lesquels les décisions ont été prises. Elles correspondent aux missions remplies, au résultat et aux rapports faits de ces activités. Chaque subvention a été examinée individuellement au regard de son objet, de ses missions, de son périmètre d'action et de son adéquation avec les orientations fixées par le Gouvernement. Les décisions prises ne reposent pas sur la nature de l'opérateur, mais bien sur ce qu'il a effectivement réalisé et sur l'adéquation avec les priorités du Gouvernement.

Ainsi, la Wallonie poursuit pleinement ses objectifs en matière de mobilité durable, tout en veillant à une utilisation efficiente des deniers publics, dans un contexte budgétaire contraint.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – S'agissant des subventions aux associations actives en matière de mobilité, vous avez précisé certaines échéances intermédiaires. Vous avez également évoqué l'état quantitatif des différents stades de procédure dans laquelle une série de dossiers se trouve. Il reste un temps très long.

Vous avez évoqué une décision de principe lors d'une précédente réponse, le 28 avril 2026. Aujourd'hui, plus de quatre mois plus tard, plus d'un tiers des dossiers sont encore en cours de procédure. Cela peut fragiliser les opérateurs dépendant de subsides régionaux, puisque nous sommes déjà quasiment à la fin de l'année. Qui plus est, c'est en contradiction avec les engagements que le Gouvernement avait pris d'avoir une plus grande prévisibilité et une plus grande stabilité.

Par ailleurs, vous n'avez pas répondu à la question de l'échéance que j'ai soulevée. J'espère que les uns et

les autres pourront très vite avoir des réponses claires de la part de la Région.

Pour ce qui concerne les cellules de mobilité, vous avez expliqué le processus d'examen et de décision qui vous a conduit aux décisions que j'ai évoquées. Vous mimiez une forme de surprise en écoutant ma question, mais, en réalité, l'ensemble des informations sont confirmées. Je suis surpris par une décision aussi radicale qui fait que des cellules de mobilité qui travaillent depuis plus de 20 ans avec une série de configurations gouvernementales soient, d'une année à l'autre, renvoyées à leurs études, avec une subvention qui devient nulle, tandis qu'une cellule patronale chez AKT peut, elle, poursuivre sa mission.

J'entends votre explication quant au fait que l'identité du bénéficiaire des subventions n'a pas influencé la prise de décision du Gouvernement, mais vous me permettrez d'être relativement perplexe par rapport à cette affirmation, a fortiori lorsqu'on peut voir d'autres choix semblables de la part du Gouvernement.

**Question orale
de Mme Valérie Dejardin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'organisation du transport scolaire lors de
la rentrée 2026 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'organisation du transport scolaire lors de la rentrée 2026 ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, avant l'été, vous indiquiez que la circulaire sur le transport scolaire 2026-2027 avait été transmise plus tôt que l'an dernier et qu'elle comportait plusieurs adaptations : automaticité du droit pour les fratries domiciliées sous le même toit, maintien de l'affectation sur circuit durant l'année, clarification du rôle des garderies, réduction du nombre de changements autorisés sur une ligne publique adaptée et limitation des modifications de trajets.

Vous précisez également que la Wallonie consacre plus de 90 millions d'euros par an au transport scolaire, que 27 000 enfants en bénéficient, et que 735 circuits sur 814 sont accompagnés, soit 90 %. Vous annoncez en outre un regroupement de la matière au sein du SPW et un travail spécifique pour réduire les trajets les plus longs, notamment dans l'enseignement spécialisé. La rentrée scolaire constitue donc un premier test concret

de ces adaptations. J'espère avoir été correcte dans mes paroles concernant vos propos.

Or, plusieurs questions demeurent : durée des trajets, accompagnement, fratries, garderies, demandes de dérogation, élèves de l'enseignement spécialisé et application de la règle de l'école la plus proche. Ainsi, quel bilan tirez-vous de la rentrée 2026 en matière de transport scolaire ? Des situations problématiques ont-elles été signalées par les familles, les écoles, les pouvoirs organisateurs ou les commissions territoriales ? Combien de demandes n'ont pas encore reçu de solution définitive ? Combien de recours ou demandes de dérogation ont été introduits depuis la rentrée ?

Les nouvelles règles relatives aux fratries, aux garderies et au maintien sur circuit ont-elles permis d'éviter les difficultés constatées l'an dernier ? Disposez-vous déjà de données sur les trajets dépassant trois heures par jour et sur les circuits non accompagnés ? Comment l'évaluation continue annoncée sera-t-elle organisée et selon quel calendrier le Parlement pourra-t-il en recevoir les premiers résultats ?

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 sais que vous êtes assidue à nos travaux parlementaires et à cet enjeu, mais que vous n'avez pas non plus le don d'ubiquité, parce que nous avons eu l'occasion d'entendre le médiateur en début d'après-midi et d'évoquer une série de sujets liés au transport scolaire.

Comme vous le savez, le service du transport scolaire est un service public essentiel pour de nombreuses familles, mais c'est aussi un service public particulièrement complexe à mettre en œuvre. Il concerne près de 27 000 élèves et chaque situation est différente, singulièrement pour la grande majorité des enfants qui fréquentent l'enseignement spécialisé.

Fixer des normes et des règles qui encadrent toutes ces situations individuelles n'est pas aisé. Les ajustements annuels veillent à couvrir au mieux la très grande hétérogénéité des situations, tout en devant fixer des règles, homogènes par définition. Le droit court un peu après la réalité. C'est aussi la raison pour laquelle il existe des commissions et des recours possibles pour examiner des situations plus particulières. Le recul sur la rentrée 2026 n'est pas encore complet, mais l'administration dispose d'une série de paramètres.

Tout d'abord, au niveau des marchés des bus, un seul circuit sur plus de 900 n'a pas été attribué, ce qui est un taux d'effectivité jamais atteint – je le souligne et je remercie l'OTW pour son travail. Le nouveau marché-cadre mis en place par l'OTW a permis de gagner beaucoup de temps et d'efficacité. Quant au

nombre de demandes de dérogation introduites depuis la rentrée, il y en a eu 167. Au niveau des recours, à ce jour, quatre ont été introduits à la commission wallonne. On note également au minimum 50 demandes de rectifications, principalement en lien avec des affectations sur des lignes publiques adaptées.

De manière générale, je n'ai pas à disposition un recensement au cas près du nombre d'échanges, interpellations et questions de familles ou d'écoles, tant la matière est vaste – 27 000 dossiers et situations particulières – et les points de contact possibles nombreux. La plupart des réclamations reçues portent sur la demande d'un octroi du droit au transport scolaire, alors que la réglementation ne le prévoit pas et qu'une ligne publique adaptée existe dans une proximité d'un kilomètre du domicile de l'enfant concerné.

Il est également à noter que certains établissements scolaires émettent des questions quant aux modalités applicables à certains élèves de l'enseignement spécialisé de types 1 et 8 lorsque l'analyse conclut à l'existence d'une ligne publique adaptée, en particulier l'exigence d'un certificat médical, qui est effectivement une nouveauté.

Les familles signalent parfois quelques difficultés liées à certaines décisions de réorientation vers les lignes publiques de l'enseignement ordinaire. Bien que les solutions proposées répondent aux critères réglementaires en vigueur, certains parents estiment que des éléments tels que l'âge de l'enfant, son niveau d'autonomie ou certaines situations particulières devraient permettre d'octroyer le droit au transport là où la réglementation ne le prévoit pas.

J'en profite pour rappeler que, dans un souci d'équité entre tous les élèves et afin de garantir une gestion cohérente des moyens publics, l'accès au transport scolaire est encadré par des règles précises et équitables pour tous, en sachant que la Wallonie consacre près de 90 millions d'euros chaque année à ce service public.

Pour ce qui concerne les temps de parcours journaliers, il est encore tôt pour tirer des conséquences, mais entre 6 et 7 % des enfants transportés passent plus de 3 heures par jour dans le bus, ce qui est évidemment une situation inacceptable.

Vous avez fait écho au travail mis en œuvre suite aux concertations entre le Gouvernement wallon et celui de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Vous le savez, les pistes identifiées par le groupe de travail – il en existe une douzaine – sont en cours d'implémentation. Cela reste un travail délicat – je le souligne –, car tout changement dans l'organisation peut avoir un effet domino qu'il convient de bien appréhender pour éviter des rétroactions négatives au final. Toucher à une ligne, à une situation, à un arrêt ou à la composition d'un groupe d'enfants transportés peut avoir des

répercussions, des conséquences, des effets domino qui, au départ d'une bonne intention, sont négatifs.

Je rappelle enfin que la sortie progressive des élèves dits « de commodité » du transport scolaire permettra de dégager des moyens qui seront réaffectés afin de diminuer progressivement la durée des trajets les plus longs, évoqués plus haut, c'est-à-dire utiliser les deniers publics de la façon la plus efficace pour les élèves qui en ont le plus besoin. Je pense que ce sont les élèves à besoins spécifiques qui fréquentent l'enseignement spécialisé vers lesquels nous devons concentrer les efforts de la Wallonie.

La circulaire relative au transport scolaire fera l'objet d'une évaluation continue tout au long de l'année. Cette démarche permettra d'identifier les éventuelles difficultés rencontrées sur le terrain et de vérifier que les procédures en vigueur répondent de la manière la plus adéquate possible aux besoins des élèves et des familles. Ce sont des enjeux et des situations extrêmement délicates, car il est difficile d'encadrer 27 000 situations personnelles, différentes par nature.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Le transport scolaire n'est pas qu'une affaire de bus. Derrière cela, il y a un enjeu organisationnel en lien avec les compétences de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Vous avez reçu des témoignages – nous en recevons aussi – d'enfants qui ne peuvent plus prendre le bus. La réforme, je pense qu'il faut la faire. C'est compliqué, vous l'avez dit et j'en conviens aussi, mais le plus important est de laisser l'humain au centre de cette réforme.

Je retournerai également lire avec attention les débats que vous avez eus sur le sujet avec le médiateur.

**Question orale
de M. Olivier Maroy
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'évolution du dossier Brupass XL et du
système *pay-as-you-go* »**

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 « l'évolution du dossier Brupass XL et du système *pay-as-you-go* ».

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

M. Olivier Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, à plusieurs reprises, nous avons eu l'occasion d'échanger sur l'évolution du Brupass XL – la périphérie wallonne de Bruxelles – et sur la mise en place d'un système de billettique intégré entre la SNCB, la STIB, LeTEC et De Lijn.

Lors de notre dernier échange, vous indiquiez que les opérateurs avaient été chargés d'approfondir différents scénarios concernant tant l'évolution du Brupass XL que le développement d'un système de type *pay-as-you-go* afin d'éclairer les décisions qui devront être prises collectivement. Pour les non initiés, le *pay-as-you-go* est une méthode de perception où le montant du trajet est facturé après utilisation, en fonction de l'usage réel des transports. On n'achète pas le ticket avant, on l'utilise et puis on est facturé.

Depuis lors, le Conseil central de l'économie a également publié plusieurs recommandations en faveur d'une meilleure intégration de la billettique et de la tarification des transports publics. Ces recommandations plaident en faveur du développement d'un système commun entre les quatre opérateurs – SNCB, STIB, LeTEC, De Lijn – afin de simplifier les déplacements des usagers, mais aussi de réaliser des économies d'échelle et de renforcer l'attractivité des transports publics. C'est bien simple : le maintien du financement de quatre systèmes différents, avec tous les progrès de la technologie, coûte bonbon. Il est possible de faire de sérieuses économies. C'est une question de bon sens. C'est possible dans plein de pays. Pourquoi ne le serait-ce pas chez nous ?

Nous arrivons maintenant à une étape importante de ce dossier complexe, je le reconnais. Je voudrais faire le point avec vous sur l'état d'avancement des travaux et sur les orientations qui pourraient désormais être retenues. Pouvez-vous nous faire part des principales avancées intervenues depuis la dernière Conférence interministérielle de la mobilité et depuis nos derniers échanges sur ce dossier ? J'espère qu'il y en a eu. Ce serait quand même un comble que, lorsque l'on parle de mobilité, l'on soit immobile en termes de progrès.

Les opérateurs ont-ils bien remis les scénarios qui leur avaient été demandés ? Il faut bien reconnaître que cela traîne un peu des pieds du côté des opérateurs. Chacun campe sur son pré carré.

Ces travaux permettent-ils désormais d'orienter les décisions qui devront être prises quant à l'évolution du Brupass XL ? C'est un système qui permet de se déplacer en transports en commun en région bruxelloise. Comme par hasard, cela va vers les communes flamandes tout autour, mais absolument pas en Wallonie. Cela fait 11,5 kilomètres de rayon, alors que si l'on avait mis 12 kilomètres, cela aurait été jusqu'en Wallonie. Aucune gare wallonne n'étant dans le périmètre du Brupass XL, les Wallons ne peuvent pas utiliser ce système. Quand vous allez à Paris, vous

prenez un ticket et vous pouvez voyager dans toute l'Île-de-France. Il serait peut-être temps d'étendre ce dispositif.

J'aimerais également vous interroger sur les progrès quant au développement du futur système *pay-as-you-go*. Les recommandations du Conseil central de l'économie ont-elles été intégrées aux travaux menés par les opérateurs ?

Enfin, la Wallonie continue-t-elle – j'espère que oui – à défendre ce que je disais tout à l'heure, une extension du Brupass XL vers des gares wallonnes telles qu'Ottignies-Louvain-la-Neuve et Nivelles ? J'espère que vous pourrez m'apporter de bonnes nouvelles, parce que ce dossier traîne depuis des lustres.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, la DPR indique qu'« afin de simplifier la vie des citoyens, l'interconnexion et la qualité des correspondances entre les opérateurs de transports publics – 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 de 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 ce que vous venez d'expliquer avec qualité.

La CIM de mars 2026 avait chargé les opérateurs d'approfondir différents scénarios relatifs à l'évolution du Brupass XL et à l'intégration des systèmes de billettique. Il était prévu que ces analyses nous soient remises avant l'été 2026. La Conférence interministérielle de la mobilité s'est à nouveau réunie le 22 juin dernier, mais le dossier Brupass XL et le développement d'un système de type *pay-as-you-go* n'étaient pas à l'ordre du jour, les opérateurs n'ayant pas encore finalisé les analyses qui leur avaient été demandées. Le dossier a néanmoins été présenté en COPIL RER.

L'analyse part du postulat que l'extension du Brupass XL n'apporterait aucun nouveau client. Elle aurait, par contre, un impact financier potentiellement important – diminution des recettes ferroviaires principalement – et ne générerait pas de report modal significatif. Le seul gain identifié par l'étude serait la facilité pour l'utilisateur actuel des transports en commun.

À mes yeux, toutefois, cette analyse est quelque peu lacunaire et n'apporte pas tout l'éclairage nécessaire sur les implications techniques, financières et opérationnelles. Vous l'aurez compris, Monsieur Maroy, je ne compte pas lâcher le morceau.

Il est vrai que, derrière ce débat de l'extension du Brupass XL, décidée en 2021, c'est la question du partage des tarifs intégrés qui se pose. La forte disparité actuelle entre les tarifs de la SNCB, d'une part – nous en avons parlé tantôt avec le TEC –, et ceux des trois sociétés régionales de transport, d'autre part, est probablement un nœud gordien de ce dossier.

Concernant le système de billettique intégré, les travaux menés par les quatre opérateurs portent notamment sur la mise en place d'un compte client commun et sur la mutualisation de certaines fonctionnalités de leurs systèmes. Il s'agit précisément du type d'intégration préconisé par le Conseil central de l'économie. Il est important que les décisions futures puissent être prises sur la base d'éléments complets, transparents et partagés par l'ensemble des partenaires.

Je rappelle qu'une intégration tarifaire ne peut être pleinement efficace que si elle s'accompagne d'une véritable amélioration de l'intermodalité. C'est pourquoi j'ai veillé, dans le cadre du contrat de service public de l'OTW, à renforcer la coordination entre les services de bus et les horaires ferroviaires – j'en parlais avec M. Lefèbvre il y a quelques instants – afin de faciliter les correspondances pour les voyageurs. L'OTW est obligé d'identifier une série de gares dans lesquelles les bus doivent attendre les trains si ceux-ci ont un peu de retard.

Je reviens au débat concernant l'intégration tarifaire. J'attends désormais que les opérateurs nous transmettent les analyses demandées afin que les différentes autorités puissent se prononcer en toute connaissance de cause sur les évolutions à apporter tant au Brupass XL qu'à l'intégration billettique des opérateurs. Je mettrai le point à l'agenda de la prochaine CIM, le 20 octobre prochain. Il me revient qu'une réunion technique est prévue préalablement sur ce point précis dans le courant de ce mois encore.

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

M. Olivier Maroy (MR). – Dans cette histoire, le verre à moitié plein, c'est votre engagement à ne pas lâcher le morceau. Je suis entièrement derrière vous, Monsieur le Ministre. Je pense que c'est une question de bon sens. Il est quand même hallucinant d'entendre qu'une analyse a été demandée aux opérateurs, mais elle n'est pas finalisée. Cela fait des mois et des mois que cela traîne. Je pense qu'il y a vraiment une mauvaise volonté. Chacun veut garder son système. Au moment où les finances publiques sont dans l'état dans lequel elles sont, c'est complètement indécent.

Entendre que l'extension du Brupass XL n'apporterait aucun client, mais que le seul gain, disent-ils, serait la facilité pour les utilisateurs... De qui se fout-on ? Je sais que ce n'est pas vous, Monsieur le Ministre, mais dans « service public », il y a le mot « public » ; il faut donc être au service du public. Alors

si cette extension facilite la vie des utilisateurs, qu'on y aille !

C'est comme partout, il faut un système de type *pay-as-you-go* zoné, au minimum sur l'ensemble de la zone RER, de Nivelles à Leuven, et interopérable au moins sur les quatre opérateurs. Cette solution, j'ai bien compris que les différents opérateurs n'en veulent pas. Avec cette inertie, pour les trajets domicile-travail en Belgique, cela fait 20 ans que nous sommes à 10 % de train – cela ne bouge pas, ou très peu – et 7 % de bus – cela diminue. Résultat : la voiture, elle, reste à 60 %.

À un moment, il faut faire preuve d'un peu d'autorité. Je sais que le ministre fédéral de la Mobilité, Jean-Luc Crucke, partage votre point de vue. Allez-y, cela fait deux sur quatre, c'est déjà pas mal. On est derrière vous.

Interpellation
de M. Bruno Lefèbvre
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'impact de la réforme des aides à la
promotion de l'emploi (APE) sur les communes
et CPAS »

Interpellation
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'impact de la réforme des aides à la
promotion de l'emploi (APE) sur les CPAS »

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

- M. Lefèbvre, sur « l'impact de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) sur les communes et CPAS » ;
- M. Crampont, sur « l'impact de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) sur les CPAS ».

Mme Bluge, MM. Bastin et Mugemangango se joignent aux interpellations.

La parole est à M. Lefèbvre pour développer son interpellation.

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Président, au vu de toutes les personnes qui se joignent à l'interpellation, il est clair que le sujet est extrêmement important et c'est tant mieux.

Monsieur le Ministre, en juillet dernier, le Gouvernement a approuvé en première lecture la réforme intégrant et globalisant les moyens APE des communes, des CPAS et des régies communales autonomes dans deux dotations au Fonds des communes.

À la lecture de la note du Gouvernement – un point positif, tout d'abord –, vous reconnaissez « le caractère largement objectivé de la répartition historique des moyens APE », contredisant ainsi l'argument fallacieux de votre collègue en charge de l'Emploi. Cependant, pour le reste, la lecture de cette note confirme toutes nos inquiétudes pour les travailleurs APE et les communes, voire les amplifie, car c'est une nouvelle couche d'économies que vous imposez aux pouvoirs locaux.

En 2025 et 2026, vous aviez déjà supprimé l'indexation des subventions APE pour les pouvoirs locaux et imposé des réductions linéaires allant de 4,4 % pour les communes à 25 % pour les régies communales autonomes, soit une perte cumulée de 55,83 millions d'euros pour les communes, CPAS et régies communales autonomes sur la période 2025-2026.

Que prévoit alors votre avant-projet ? Au niveau des chiffres, tout d'abord, la note prévoit deux dotations complémentaires au Fonds des communes : une pour les communes de moins de 50 000 habitants et une pour les villes de plus de 50 000 habitants. Vous en fixez le montant en 2027, qui est censé correspondre à la moyenne 2022-2025 de chaque entité communale.

Ce seront mes premières questions : les montants évoqués pour 2027 et la répartition entre les deux catégories de communes correspondent-ils bien globalement à la répartition moyenne de 2022 à 2025 ? Ces montants correspondent-ils bien à cette moyenne 2022-2025 pour chaque entité communale – commune, CPAS et régie communale réunis ?

Des transferts de moyens sont-ils effectués entre les deux catégories de villes ? Si oui, de quel montant ? Puisque baisse il y a, s'agissant d'une moyenne, des économies sont-elles bien réalisées entre 2026 et 2027 sur ces enveloppes ? Si oui, de quel montant ? En 2028, vous imposez une nouvelle baisse de 730 000 euros et encore une à partir de 2029, puisque le montant minimal est plus bas de 3 120 000 euros. Bref, de 2027 à 2029, la baisse de financement additionnel est donc de 3 950 000 euros pour l'ensemble des villes et communes. Confirmez-vous bien ces chiffres ?

À cela s'ajoute l'absence totale d'indexation des moyens. Si l'on prend l'estimation minimale de 2 % d'indexation annuelle, ce sont donc encore a minima 6 % de coupes que vous faites dans l'emploi local. En outre, la note indique que les montants devront être validés dans le cadre du conclave budgétaire. Cela veut-il dire que les moyens évoqués sont loin d'être acquis ? Nous espérons évidemment que non.

Nous sommes donc terriblement inquiets pour l'ensemble de l'emploi dans les communes, car ces subventions APE sont dédiées à des dépenses de personnel, indexées par définition. De plus, les nouvelles dotations ne seront plus liées au maintien de travailleurs déterminés, ni même au maintien global de l'emploi. Hors protection ciblée pour certains services sensibles – crèches, maisons de repos et SAFA –, il n'y a aucune garantie de maintien ni du volume d'emplois APE, ni du volume global de l'emploi communal.

Le plafond, fixé en fonction des dépenses de personnel, constitue un mécanisme de proportionnalité, pas une garantie de maintien de l'emploi. Quelles garanties concrètes pouvez-vous dès lors apporter aux travailleurs concernés et aux pouvoirs locaux ? Ne prétendez pas que c'est une question d'autonomie communale pour vous exonérer de vos responsabilités, évidemment, car les communes et les CPAS croulent sous les charges en termes de sécurité, de précarité, d'exclus du chômage, de frais énergétiques et de baisse des financements régionaux. Vous leur imposez encore sous cette législature 59 millions d'euros d'économies supplémentaires au minimum avec cette réforme APE, soit environ 3 250 emplois. Comment peut-on imaginer qu'elles ne soient pas contraintes de se séparer de travailleurs, de sabrer dans des services ? Est-ce ainsi que vous comptez atteindre les 80 % de taux d'emploi ?

Votre texte assume aussi que le mécanisme vise à favoriser les pouvoirs locaux, qui recourent davantage aux contractuels, et le bonus BCi vise également à inciter leur engagement au détriment des statutaires. Pourquoi avoir fait du recours accru aux contractuels un critère de financement régional de l'emploi local ? Dans quelle mesure estimez-vous ce critère pertinent ? Le montant du bonus BCi 2027 correspond-il à celui de 2026 ? Comment sera-t-il réparti ?

Pour permettre à chacun d'apprécier votre réforme, pourriez-vous nous communiquer les simulations de la nouvelle répartition des financements ex-APE, commune par commune ?

Enfin, qu'en est-il des intercommunales et des associations chapitre XII ? Elles ne sont pas mentionnées dans la note. Faut-il y voir la fin des moyens APE les concernant, comme vous l'avez fait pour les provinces en 2026 ?

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, la réforme APE, que votre Gouvernement a approuvée en première lecture, modifie profondément le financement des CPAS. Demain, ils ne percevront plus directement leurs moyens APE. Ceux-ci seront intégrés avec les moyens des communes et des éventuelles régies communales autonomes dans une dotation complémentaire versée à la commune. La commune

devient donc le réceptacle unique de moyens qui, jusqu'ici, étaient directement attribués aux CPAS.

Vous prévoyez certes un mécanisme transitoire : en 2027, la commune devra verser à son CPAS l'équivalent de 100 % de son ancienne recette APE. En 2028, cette garantie tombe à un minimum de 50 %, mais à partir de 2029, le texte ne prévoit plus aucune garantie spécifique de reversement aux CPAS. Quand on connaît les difficultés financières propres des communes, les CPAS et leur personnel ne peuvent qu'être très inquiets.

Autrement dit, les anciens moyens APE des CPAS continueront à être intégrés dans le calcul de la dotation communale, mais le CPAS ne disposera plus, à terme, d'un droit spécifique sur ces moyens. C'est curieux, puisqu'en décembre 2025, lors de l'adoption de votre décret-programme, vous expliquiez que les moyens APE dédiés aux CPAS étaient immunisés d'éventuelles coupes budgétaires suite à la réforme du chômage menée par le Fédéral.

Dès lors, Monsieur le Ministre, comment justifiez-vous ce choix ? Quelles garanties auront les CPAS, à partir de 2029, pour éviter une diminution durable de leurs moyens ? Pourquoi ne pas avoir prévu une quote-part pérenne au bénéfice des CPAS ou un financement direct via un mécanisme qui leur soit propre ?

Cette question est d'autant plus importante que votre réforme impose parallèlement des obligations particulières pour certains services gérés par les communes ou les CPAS, notamment les crèches, les maisons de repos, les maisons de repos et de soins, ainsi que les services d'aide aux familles et aux aînés. Pour ces services, les dépenses de traitement devront être maintenues à un niveau au moins égal à 90 % de la moyenne des années 2022 à 2025. Plus encore, lorsqu'une commune ou un CPAS cessera d'exploiter l'un de ses services sans reprise de l'activité, la dotation communale sera réduite d'un montant correspondant au double de la dépense du personnel protégé. Ce mécanisme appelle plusieurs questions, sachant qu'une fermeture peut résulter de difficultés financières, d'une pénurie de personnel, de contraintes liées aux normes d'agrément ou encore d'une réorganisation rendue nécessaire par la situation locale.

Dans ce contexte, comment justifiez-vous une réduction équivalente au double de la dépense protégée ? Pourquoi cette réduction s'applique-t-elle également lorsqu'une décision émane du CPAS, alors que la sanction financière porte sur la dotation de la commune ? Quels garde-fous sont prévus pour tenir compte des circonstances concrètes ayant conduit à la fermeture d'un service ?

Enfin, le projet précise que la dotation transitoire versée aux CPAS ne se substitue pas à l'obligation générale de la commune de couvrir l'insuffisance des ressources du CPAS. N'y a-t-il pas, dès lors, un risque

qu'à partir de 2029, la disparition de la garantie spécifique des ex-APE se traduise simplement par une pression accrue sur la dotation communale aux CPAS et, in fine, sur les finances communales ?

Pouvez-vous préciser les garanties que vous entendez apporter en deuxième lecture quant à la pérennité du financement des CPAS et à la continuité des services concernés ? Comptez-vous revoir votre copie en conséquence des différents avis reçus ?

M. le Président. – La parole est à Mme Bluge qui a demandé à se joindre aux interpellations.

Mme Valérie Bluge (MR). – Monsieur le Ministre, on va revenir sur cette réforme qui intègre pleinement les moyens APE des pouvoirs locaux dans deux dotations complémentaires au Fonds des communes. Elle adapte le financement à la réalité actuelle. En effet, l'Inspection des finances a constaté que le dispositif APE était devenu un soutien structurel au secteur et aux services locaux, au-delà de son objectif initial de remise à l'emploi. À un moment donné, il fallait agir.

Cette réforme remplace aussi une logique liée aux points APE, à des travailleurs déterminés et à des contrôles spécifiques par un financement local plus intégré et plus souple. Les moyens historiques restent pris en compte grâce à un facteur de continuité budgétaire fondé sur les montants précédemment perçus. La répartition repose aussi sur des critères objectifs, à savoir le chiffre de la population, les structures de l'emploi contractuel, les revenus moyens par habitant et les dépenses de personnel. Enfin, des balises sont prévues afin d'encadrer la répartition et d'éviter des effets disproportionnés entre les communes. Deux dotations sont créées, une pour les communes de moins de 50 000 habitants et une pour les communes de plus de 50 000 habitants, afin de tenir compte des charges particulières liées aux fonctions de centralité. Le passage d'une dotation à l'autre est automatique lorsqu'une commune franchit le seuil de population.

Cette réforme est progressive : un régime transitoire permet de lisser les effets de la nouvelle formule et de préserver la prévisibilité budgétaire. Des garanties sont prévues pour les services sensibles, notamment le secteur important des crèches, mais aussi les maisons de repos et les services d'aide aux familles. Les communes, les CPAS et les régies communales autonomes sont considérés ensemble dans le calcul afin d'assurer une répartition équitable, quel que soit le choix d'organisation local.

Monsieur le Ministre, les réalités locales intègrent d'autres secteurs que les CPAS, comme les communes et les RCA. Qu'en est-il de ces autres structures ? Avez-vous des informations sur cela ?

Par ailleurs, chers collègues, ce texte est encore en première lecture. Il sera enrichi par différents avis de

l'Union des villes et communes de Wallonie, de la Fédération des CPAS et du CESE.

M. le Président. – La parole est à M. Bastin qui a demandé à se joindre aux interpellations.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, depuis plus de 20 ans, les moyens APE ont glissé de leur vocation initiale. Conçus comme un soutien conjoncturel à l'emploi, ils sont devenus un levier structurel de financement des services publics locaux. Ce glissement, aucun d'entre nous ne l'a décidé un matin. Il s'est installé progressivement et il place aujourd'hui les communes et les CPAS dans la dépendance d'un dispositif conventionnel annuel, administrativement lourd et juridiquement fragile.

La réforme reconnaît cette situation et sécurise les moyens des différentes entités en inscrivant ces moyens là où ils ont leur place, c'est-à-dire dans le financement général et pérenne des pouvoirs locaux. L'architecture retenue paraît équilibrée, avec une part fixe de 85 % adossée à la dotation historique. À cette répartition, chacun reconnaît cette notion objectivée dès le début. Une part variable de 15 %, répartie selon des critères objectivables et vérifiables, sera atteinte après une montée en puissance sur trois ans selon les ratios suivants : 95-5 la première année, 90-10 la deuxième année et 85-15 la troisième année. Cette part renforce précisément les communes dont les revenus moyens se situent sous la moyenne régionale. S'y ajoute un écrêtement des gains au-delà de 150 000 euros, redistribués de manière à ne pas pénaliser les uns par rapport aux autres.

Quant aux services plus sensibles, ils ne sont pas laissés à la seule appréciation locale. L'accueil de la petite enfance, les maisons de repos et les services d'aide aux familles font l'objet d'un mécanisme spécifique. Ce mécanisme est attaqué dans deux directions opposées : trop faible pour les uns, disproportionné pour d'autres. C'est peut-être le signe d'un point d'équilibre.

Mes demandes rejoignent celles des fédérations : pouvez-vous communiquer les montants APE retenus, entité par entité, avant la deuxième lecture ? Le communiqué du 23 juillet évoque la dotation historique 2025, tandis que l'avant-projet se base sur une moyenne entre 2022 et 2025. Sur quelle base les enveloppes vont-elles être déterminées en 2027 ? Pourriez-vous nous communiquer ces montants, ainsi que le plancher pour 2029 ?

Par ailleurs, je m'étonne de la teneur de la deuxième interpellation présentée ici. En effet, nous plaçons tous pour une simplification administrative et une objectivation de l'ensemble des différents éléments. Cela ferait fi du lien très proche qui existe entre une commune et son CPAS. Le président du CPAS fait partie intégrante du collège communal. Le pacte de

majorité prévoit cela depuis 2006. De la même manière, il ne peut y avoir de majorité différente au CPAS et à la commune. Il y a une solidarité financière entre la commune et le CPAS, qui est consacrée par l'article 106 de la loi organique. Selon moi, il n'y a donc pas de craintes à avoir à ce sujet, si ce n'est que cela consacre le fait qu'il doit y avoir une concertation entre l'un et l'autre, comme il y en a déjà une actuellement puisque, chaque année, le CPAS et la commune discutent ensemble pour convenir de la dotation communale au CPAS, que ce soit en argent ou en points APE – qui avaient une valeur à ce moment-là également.

Je ne serai pas plus long, Monsieur le Président, la journée est longue.

M. le Président. – Et la nuit sera courte.

La parole est à M. Mugemangango qui a demandé à se joindre aux interpellations.

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, les collègues viennent de détailler les conséquences financières de votre réforme. Je ne vais pas reprendre tous les chiffres. La question est simple : qui va payer ? C'est la question que nous posons depuis des mois lorsque nous dénonçons les coupes dans les APE et leur non-indexation. Votre réforme ne nous rassure pas, parce que, derrière les enveloppes, il y a une réalité très concrète : le travail, lui, ne disparaît pas. Il faut toujours accueillir les enfants, entretenir les quartiers, accompagner les personnes âgées. Les CPAS, quant à eux, doivent, en plus, faire face aux conséquences de la réforme du chômage. Quand les moyens diminuent, ce sont les travailleurs qui doivent faire davantage avec moins de collègues. Ce sont des départs non remplacés, des services sous pression et, au bout de la chaîne, des habitants qui attendent plus longtemps.

Votre réforme change profondément la logique du système. Les nouvelles dotations ne constituent plus des aides à l'emploi et ne créent plus d'obligation générale d'affecter ces moyens à l'emploi. Hier, ces moyens étaient liés à des emplois. Demain, ils entreront dans le financement général des communes sans garantie globale de maintien du volume d'emploi. Comment pouvez-vous garantir que cela ne se traduira pas par des départs non remplacés ou des contrats non renouvelés ?

Pour les CPAS, l'inquiétude est encore plus forte. La garantie est maintenue en 2027, réduite en 2028, puis disparaît à partir de 2029. Pourquoi ? Les besoins des CPAS vont-ils diminuer ? Évidemment que non. Avec la réforme du chômage, c'est même l'inverse. Pourtant, leurs anciens moyens APE continueront à entrer dans le calcul de la dotation communale, sans garantie qu'il leur revienne réellement. C'est également comme cela que l'on arrive aux taxes « Bouchez ». Les Gouvernements réduisent les marges des pouvoirs locaux ou augmentent leurs charges, puis ce sont les communes qui doivent

boucler les budgets et expliquer aux habitants pourquoi les taxes ou les tarifs augmentent. On ne peut pas décider les économies ailleurs et laisser ensuite les communes assumer seules la facture.

La Fédération des CPAS propose de faire transiter leurs moyens par le Fonds spécial de l'aide sociale. Pourquoi ne pas retenir cette solution ? Cela permettrait de garantir que l'argent destiné aux CPAS reste effectivement aux CPAS, au lieu de l'intégrer au Fonds des communes.

Monsieur le Ministre, qu'allez-vous modifier pour garantir que ce ne soit pas, une nouvelle fois, les travailleurs et les habitants qui paient la différence ? Pouvez-vous garantir que les emplois et les services seront garantis pour les citoyens ?

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, le texte adopté en première lecture constitue une base de travail qui pourra encore évoluer lors des deuxième et troisième lectures, à la lumière des avis reçus. En ce qui concerne les enveloppes budgétaires, les montants devront, eux aussi, être affinés ; telle est la logique d'un texte validé en première lecture. L'objectif que je poursuis est de repartir des dernières données budgétaires disponibles. Le SPW IAS travaille à la mise à jour de ces données sur base de ses contacts avec le FOREm.

Je voudrais d'emblée préciser que le choix principal de cette réforme, c'est de globaliser les montants APE des communes, CPAS et RCA à l'échelle de chaque entité communale, et ce, indépendamment de l'affectation fonctionnelle propre à chaque commune et CPAS. Ce choix a été concerté avec l'Union des villes et communes, qui le soutient clairement. Partant du principe que les mêmes services, une crèche par exemple, peuvent être mis en œuvre tant par une commune que par un CPAS, il n'était que logique de globaliser les montants pour assurer une répartition objective des moyens entre l'ensemble des entités communales de Wallonie.

Pour le solde, le mécanisme envisagé opère une distinction entre une dotation pour les grandes villes – plus de 50 000 habitants – et une dotation pour les autres communes. Les montants sont ensuite répartis selon des critères objectifs de répartition, avec un socle historique et une partie dynamique assortie d'une progressivité sur trois années – 5 %, 10 % puis 15 %. Une fois que l'on a atteint les 15 %, on reste sur la même ligne. Cette progressivité permet d'assurer une transition et une prévisibilité suffisantes pour les entités locales.

Monsieur Lefèbvre, concernant votre lecture de la trajectoire, je dois apporter des correctifs plus qu'importants. Le montant actuel des APE – celui versé en 2026 – est en réalité inférieur d'environ 12 millions d'euros au chiffre que vous avez pu lire dans la note pour l'année 2027. En effet, pour 2027, le texte adopté en première lecture prévoit un montant avec une augmentation nette de 5 millions d'euros et, complémentirement, l'intégration des 7,6 millions correspondant au nouveau pacte de la fonction publique à conclure, lequel est lié à la décision de mettre fin aux nominations. Je vous renvoie au débat sur la réforme de la fonction publique locale.

Les montants ne sont toutefois pas définitifs et pourront encore être ajustés à la lumière des travaux visant à évaluer la somme effectivement versée aux communes en 2026, qui sont toujours en cours. De ce point de vue, la situation globale des villes, communes et CPAS de Wallonie est largement meilleure que l'état des finances wallonnes dont ce Gouvernement a hérité en juillet 2024.

Le bonus financier BCi doit également être apprécié dans le cadre plus large de la réforme de la fonction publique locale.

L'absence des intercommunales et des associations chapitre XII ne signifie en aucun cas que leurs moyens seront supprimés. Ces structures exercent des activités diverses, dont certaines relèvent de politiques sectorielles telles que la santé, l'accueil de l'enfance ou l'aide aux personnes. La destination de leurs moyens doit encore être arbitrée afin de garantir la cohérence du financement avec les politiques fonctionnelles dans lesquelles ces associations pluricommunales sont actives.

Par rapport aux différentes questions relatives au financement des CPAS, outre ce que j'ai déjà exposé, le choix de verser la future dotation à la commune est cohérent avec la volonté du Gouvernement d'intégrer progressivement les administrations des CPAS et celles des communes au sein d'un service public local commun. Il est donc logique que la dotation pour l'emploi le soit aussi.

En outre, à l'instar de M. Bastin, je veux rappeler un garde-fou important : l'article 106 de la loi organique des CPAS dispose que « lorsque le centre public d'action sociale ne dispose pas de ressources suffisantes pour couvrir les dépenses résultant de l'accomplissement de sa mission, la différence est prise en charge par la commune. » La commune restera donc légalement tenue de garantir les moyens nécessaires à l'exercice des missions de son CPAS. La présente réforme n'y change rien.

La réforme vise aussi à simplifier très largement le travail administratif des communes. Supprimer des charges inutiles de *reporting* en passant à un mode de

dotation plutôt que de subvention s'inscrit dans une volonté commune du Gouvernement de simplifier les choses et d'arrêter de passer du temps à faire des choses administratives dont la valeur ajoutée est nulle. C'est d'ailleurs ce que nous faisons pour le FERI et d'autres financements régionaux pour soutenir l'action des pouvoirs locaux.

Par contre, il y a une règle, c'est que l'ensemble des sommes versées doivent être justifiées et affectées à des coûts de personnel. Les communes connaissent les besoins de leur population, la réalité de leurs services ainsi que les conséquences humaines, sociales, organisationnelles et financières de leurs décisions. Elles agiront donc en responsabilité, en concertation avec leur CPAS et dans le respect de la continuité du service public. La dotation Emploi de la Wallonie, intégrée au Fonds des communes, constituera donc une dotation de soutien à l'emploi local libérée de toute charge administrative, plus transparente dans la répartition de ses moyens et plus respectueuse de l'autonomie communale.

Je rappelle aussi que, pour soutenir le retour à l'emploi des personnes les plus éloignées du marché du travail, le Gouvernement a aussi dégagé de nouveaux moyens significatifs accessibles pour la première fois aux pouvoirs locaux. En effet, le mécanisme Job Plus, ouvert depuis le 1^{er} juillet de cette année, est aussi accessible aux communes, aux CPAS et aux RCA. Il s'agit là de vrais moyens supplémentaires accessibles aux pouvoirs locaux. Quand on pointe les diminutions, il ne faut pas oublier de regarder l'ensemble des réformes, y compris celles avec un plus.

Enfin, concernant votre demande quant aux impacts chiffrés, les documents sont encore incomplets à ce jour – je rappelle qu'il s'agit d'une première lecture – et source de possibles méprises. Je vous encourage dès lors à être très attentif et très prudent dans de quelconques analyses. J'ai expliqué que l'intégration de 5 millions supplémentaires et des 7,6 millions issus de la convention pour la fonction publique locale doivent être comprises dans ces données. Les données utiles seront communiquées lorsque ce texte aura passé le cap de la troisième lecture et sera discuté dans les travées de ce Parlement.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, si l'objectif était de nous rassurer, cela ne marche pas du tout. Vous parlez de simplification ; il est évident que si votre réforme amène 3 250 pertes d'emploi, il va falloir simplifier les procédures. Autrement, on ne va plus y arriver. J'ai l'impression que vous ne parlez que de tableaux et de chiffres.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Monsieur le Ministre, ma réplique n'est pas écrite. Si vous pouviez nous écouter, ce serait bien, tout de

même. On parle d'emplois, on parle de gens, on parle de fonctionnaires qui travaillent depuis des années.

J'ai un peu l'impression que, dans votre réforme, vous parlez de tableaux, de chiffres, parce que vous avez des objectifs à atteindre. Dans chaque commune, ces points APE existent depuis des années, ces emplois existent depuis des années.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Bien sûr, il n'y a plus de points APE parce que vous êtes en train de travailler sur un tableau, avec des chiffres, de manière globale.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Non, vous savez très bien que ce système a créé des emplois qui sont devenus pérennes dans chacune des communes. Vous ne pérennisez toutefois rien du tout ; vous allez faire des économies. Vous supprimez l'indexation et vous supprimez 59 millions d'euros depuis 2025. On va tomber dans un modèle où vous allez virer 3 250 personnes dans un premier temps et de manière exponentielle dans les années à venir. Ensuite, vous allez arriver à la conclusion que ce n'est pas votre faute, mais celle des communes, parce que vous leur avez transmis un montant via le Fonds des communes et si elles doivent virer des gens, c'est parce qu'elles gèrent mal. Il faut arrêter de taper sur ce clou, cela ne tient plus debout. Les gens ont compris que toutes les économies que vous êtes en train de mettre en œuvre se répercutent obligatoirement sur les communes, puisque ce sont à chaque fois elles les dindons de la farce. Quand cela se répercute sur les communes, cela se répercute sur le citoyen. Le dindon des Gouvernements de droite, aujourd'hui, c'est à chaque fois le citoyen.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, j'entends vos explications, mais elles ne lèvent pas l'inquiétude. Vous transformez une garantie en simple promesse. Aujourd'hui, les moyens APE des CPAS sont identifiés et protégés. Demain, ils seront intégrés dans une dotation communale. À partir de 2029, il n'y aura plus de garantie spécifique pour les CPAS. Vous nous dites que l'Union des villes et communes de Wallonie est favorable à votre texte. Avez-vous demandé l'avis de la Fédération des CPAS ? Je ne pense pas. C'est là toute la contradiction.

En décembre, vous nous expliquiez que ces moyens étaient immunisés. Aujourd'hui, vous organisez leur disparition progressive en tant que financements identifiés. Pendant ce temps, vous demandez aux communes et aux CPAS de maintenir certains services et leurs dépenses de personnel tout en prévoyant des sanctions financières lourdes en cas d'arrêt. On ne peut pas demander aux pouvoirs locaux de garantir les services à la population tout en leur retirant progressivement la garantie de financements qui

permettent justement de les assurer. Dès lors, nous vous demandons une chose assez simple : en deuxième lecture, corrigez votre texte et garantisiez durablement aux CPAS les moyens correspondant à leurs APE.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Nous n'avons pas du tout réceptionné le message de la même manière. Je vous remercie, Monsieur le Ministre, d'avoir rappelé un élément important : le texte peut encore évoluer. On dit que vous ne donnez pas de certitudes. Forcément ! Dans un texte qui n'est pas fini, on ne peut pas donner de certitudes. C'est lorsque le texte sera présenté au Parlement que nous aurons des certitudes, chers collègues. Cependant, à ce stade, vous avez quand même donné deux clarifications importantes.

D'abord, la réforme proposée ne retire pas aux pouvoirs locaux les moyens historiquement liés à la mise à l'emploi pour les abandonner à eux-mêmes ; elle organise leur intégration dans des dotations complémentaires au Fonds des communes qui auraient vocation à être pérennes. Je le disais déjà en première partie.

Deuxième clarification : une souplesse accrue est donnée aux pouvoirs locaux. Les communes ne seront plus enfermées dans cette gestion administrative – à nouveau, il faut voir comment le texte va évoluer – d'un dispositif conçu comme une aide à l'emploi, alors que ces moyens contribuent depuis longtemps au financement durable de leurs services.

Dernier élément : contrairement à ce qui est avancé, la réforme ne fait pas table rase de la réalité historique des communes. Nous ne pouvons que vous encourager à poursuivre et à tenir compte, le cas échéant, des avis que vous allez recevoir, dont celui des CPAS, que j'ai mentionné en tout début d'intervention.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – L'ambition est louable et peut être saluée. On peut se rejoindre sur le fait d'avoir une augmentation de la transparence, de la lisibilité, de la pérennité du système et du côté anticipable pour les pouvoirs locaux de savoir combien ils vont toucher durant les prochaines années. Le fait qu'il y ait une plus grande souplesse administrative, ou en tout cas beaucoup moins de contraintes administratives par rapport aux mécanismes tels qu'ils existaient, est aussi une avancée à souligner pour l'ensemble des partenaires.

Il y a la question légitime de la part de la minorité lorsqu'elle demande ce qu'il en est de l'enveloppe de départ et du montant tel qu'il va être redistribué dans un environnement financier où – je ne vous apprends rien – il y a moins d'argent public pour le moment en Région wallonne.

Il y a aussi cette ouverture par rapport à la possibilité de souscrire à Job Plus, ce qui n'était pas possible par le passé.

Enfin, il y a également toute une série de garde-fous concernant l'allocation ou l'attribution de ces montants pour s'assurer qu'ils aillent bien vers des services identifiés comme essentiels.

Il y a quand même beaucoup d'éléments positifs à souligner, à encourager et à approfondir.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – La logique est toujours la même. Vous réduisez les enveloppes, vous mettez une épée de Damoclès sur le personnel, puis vous situez le centre de gravité sur qui va devoir trancher, quel service va disparaître, quel personnel va disparaître. Vous mettez ainsi la pression sur les communes en le cachant maladroïtement. La conséquence, c'est moins de personnel, moins de services, ou des services qui vont devenir payants ou moins disponibles.

Au final, c'est le citoyen qui paie. C'est ce qui va se passer. C'est le véritable résultat de votre politique : on continue à vider les poches des citoyens. Cela, évidemment, on ne l'accepte pas.

M. le Président. – L'incident est clos.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 20 heures 52 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 21 heures 8 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

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

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'impact de la réforme du chômage sur les CPAS wallons ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, les premiers effets de la réforme fédérale limitant dans le temps les allocations de chômage confirment les inquiétudes quant à son impact sur les CPAS wallons. Selon les derniers chiffres disponibles, près de 49 % des personnes exclues du chômage basculeraient vers le revenu d'intégration, contre 34 % en Flandre et 44 % à Bruxelles. Ce taux est nettement supérieur à l'hypothèse d'un tiers retenue par le Gouvernement fédéral pour calibrer les compensations accordées aux CPAS.

Cette situation risque de peser lourdement sur ces derniers, qui doivent déjà faire face à une augmentation de leurs missions et à des finances locales particulièrement contraintes. Au-delà du coût du revenu d'intégration restant à charge des CPAS après intervention éventuelle du Fédéral, ces nouvelles demandes impliquent aussi davantage d'aides sociales, de personnel, d'accompagnement social et de charges administratives. Les compensations fédérales ayant été établies sur la base d'hypothèses qui semblent aujourd'hui sous-estimer la réalité wallonne, il importe que nos communes et nos CPAS ne supportent pas financièrement les conséquences d'une réforme décidée par un autre niveau de pouvoir.

Monsieur le Ministre, disposez-vous d'une estimation actualisée de l'impact financier et humain de cette réforme sur les CPAS wallons ? Avez-vous une estimation de l'impact financier en 2027, sachant que l'intervention fédérale sera dégressive ? Quels seront les CPAS les plus touchés ? À l'heure du conclave budgétaire, comptez-vous interpellier le Gouvernement fédéral afin que les compensations soient revues sur la base des charges réellement supportées et couvrent intégralement les surcoûts ? Quelles mesures comptez-vous prendre, dans le cadre de vos compétences, pour soutenir les CPAS wallons confrontés à cet afflux de nouvelles demandes, notamment dans le cadre du budget 2027 ? Un mécanisme de suivi régulier est-il

prévu avec les représentants des CPAS afin d'adapter rapidement les réponses apportées ?

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 données du SPP Intégration sociale doivent être abordées avec prudence, car elles sont partielles, et les chiffres disponibles évoluent régulièrement. Il serait donc prématuré, à ce stade, d'en tirer des conclusions définitives quant à l'impact financier et humain de la réforme sur les CPAS wallons.

Par ailleurs, je vous informe avoir répondu très récemment à la question écrite n° 2047 de Mme Muratore, qui porte sur le même sujet. Comme je l'ai indiqué, le ministre Coppieters et moi-même sommes en contact régulier avec le niveau fédéral dans le cadre des conférences interministérielles.

À ce stade, les données disponibles font apparaître des différences importantes entre les territoires. Elles devront encore être consolidées afin d'évaluer les charges effectivement supportées par les CPAS et l'adéquation des compensations fédérales.

Je rappelle par ailleurs que cette réforme relève du niveau fédéral. Il lui appartient dès lors d'en assurer le suivi et de veiller à ce qu'elle n'entraîne pas un transfert de charges vers les pouvoirs locaux. J'y serai particulièrement attentif.

Pour le surplus, je vous renvoie à ma réponse à la question écrite n° 2047.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, comme je n'ai pas la réponse écrite n° 2047 sous les yeux, je vais devoir réagir au feeling. Je compte sur vous, d'une part, pour que vous vous adressiez au Fédéral pour les compensations liées à la réforme qu'ils ont mise en œuvre et, d'autre part, pour que vous prévoyiez également, dans votre budget 2027, une assistance aux CPAS et aux pouvoirs locaux face à cette réforme qui a de vraies conséquences. Si le Fédéral ne compense pas, il faudra bien que quelqu'un le fasse. Espérons que, cette fois, les pouvoirs locaux ne soient pas les dindons de la farce.

Question orale

de M. Stéphane Hazée

à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la conclusion des investigations relatives au sponsoring des intercommunales »

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 conclusion des investigations relatives au sponsoring des intercommunales ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, vous avez diligenté des investigations relatives à la politique de sponsoring des intercommunales wallonnes, dont Resa. Pour rappel, votre demande fait suite au financement de bals de bourgmestres par cette intercommunale, dont le conseil d'administration était présidé par un bourgmestre MR.

Le délai de réponse était fixé au 31 mai dernier. Le 16 juin, vous m'avez répondu en indiquant : « À ce stade, toutes les intercommunales n'ont toutefois pas encore répondu de manière complète à cette demande. Un rappel a été adressé aux entités retardataires et l'administration poursuit donc la collecte des informations manquantes ». Vous insistiez également sur le fait que cela concernait aussi les « extensions » des intercommunales.

Pour ce qui concerne Resa, vous indiquiez que les éléments « demeurent incomplets au regard des informations sollicitées. Les données reçues ne couvrent en effet que certaines années concernées et ne comportent pas encore l'ensemble des précisions demandées, notamment quant aux décisions ayant conduit à l'octroi de ces soutiens ».

Monsieur le Ministre, deux mois plus tard, je souhaite donc vous demander de faire l'état des lieux du dossier. L'ensemble des intercommunales ont-elles à présent communiqué les informations demandées à votre administration ? Sinon, combien manquent à l'appel et lesquelles ? Quelle est votre analyse de la situation pour ce qui concerne l'ensemble des intercommunales ? À côté de cela, Resa a-t-elle précisé les informations manquantes ? Quelle conclusion en tirez-vous ? L'enjeu des délégations a-t-il pu être examiné ? Le Gouvernement a-t-il prévu de renforcer l'encadrement normatif de ces activités ?

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 informations de la quasi-totalité des intercommunales sont parvenues à l'administration, qui est en train de finaliser l'analyse des documents reçus. Quatre organismes font encore défaut : l'AISBS, le CHR de Huy, l'intercommunale « Bataille de Waterloo 1815 » et l'ISLSH Piscine. J'ai demandé à mes services qu'un dernier courrier comminatoire leur soit adressé.

En ce qui concerne Resa, l'administration a reçu des informations complémentaires, qui sont en cours d'analyse par le SPW IAS. Il s'agit de dossiers complexes qui nécessitent la concertation de plusieurs directions de département du SPW IAS, ainsi que d'organismes externes, dont la CWaPE, puisqu'une série de questions en lien avec les dépenses admissibles et non admissibles relèvent de son autorité.

En principe, les rapports de l'administration devraient donc se clôturer par rapport aux intercommunales qui ont répondu. Dans l'attente de cela, il est impossible pour moi de vous donner davantage d'informations sur le fond du dossier et, a fortiori, encore moins d'éléments quant à la nécessité d'adapter la législation. C'est un dossier que je suis avec attention et sur lequel j'entends être strict.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je prends acte de vos réponses et j'espère que les quatre intercommunales manquant à l'appel produiront très vite les informations demandées. Pour le reste, nous continuerons à suivre le dossier et je vous remercie d'avoir réitéré votre engagement.

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'enquête administrative relative au
financement d'une procédure-bâillon illégale »**

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 « l'enquête administrative relative au financement d'une procédure-bâillon illégale ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, j'ai déjà eu l'occasion à plusieurs reprises d'évoquer ce dossier. Les faits sont connus : le Collège communal d'Andenne a décidé de payer les frais d'avocat – ainsi que d'autres frais et une partie de

l'indemnité de procédure – liés à une procédure-bâillon contre *Wilfried* et sa journaliste, qui avait eu « l'outrecuidance » de faire un papier sur le bourgmestre d'Andenne de l'époque. Le Collège communal a aussi décidé de ne pas récupérer les frais engagés auprès de l'ancien bourgmestre, alors même que la décision du Conseil communal a été annulée à deux reprises par la tutelle pour illégalité.

Vous m'indiquiez, lors du dernier échange en juillet, que l'analyse se poursuivait en lien avec les comptes 2025 de la Ville, qui ont été transmis à l'administration dans le cadre de la tutelle spéciale d'approbation. Vous mentionniez également qu'à la suite d'informations reçues en mai dernier, le SPW IAS avait récemment réinterrogé la Ville afin d'obtenir des précisions sur le contenu d'une partie des factures concernées. J'avais aussi attiré votre attention sur le fait que le questionnement devait viser l'ensemble des frais, pas seulement les frais d'avocat, et que les actes annulés sont censés, juridiquement, n'avoir jamais existé.

Derrière ces rétroactes, l'enjeu est constant : c'est l'action contre la liberté de la presse qui, à nos yeux, n'est pas acceptable, a fortiori quand elle est conduite avec des fonds publics. La journaliste en question souffre encore aujourd'hui de cette attaque et de tout l'flux nerveux que demande une défense face à une puissance financée par des fonds publics.

Où en est cette enquête administrative ? Avez-vous à présent reçu le rapport de votre administration ou un rapport intermédiaire de l'instruction ? Le cas échéant, quel est le contenu du rapport ?

Quelles sont les conclusions de la tutelle et, donc, votre appréciation sur l'utilisation de deniers publics pour mener cette procédure en justice ? Est-elle légale ? Est-elle conforme à l'intérêt général ? Comme vous l'aviez indiqué, les intérêts électoraux d'une personne, même si c'est le bourgmestre, n'ont rien à voir avec l'intérêt communal. Il y a une confusion entre les intérêts électoraux d'un candidat et les intérêts de la commune. Il est nécessaire que cette assertion, que je partage, soit cohérente dans les délibérations qui doivent en découler.

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'instruction de ce dossier a poursuivi son cours jusqu'au 29 juillet dernier, date à laquelle les comptes de la Ville d'Andenne ont été approuvés par mes soins. Ce n'est pas moi qui ai signé parce que j'étais à l'étranger, mais c'est une collègue ministre qui l'a fait.

Cette approbation des comptes est assortie de plusieurs remarques, dont une concernant le dossier en cours : « Les éléments transmis à l'appui des comptes –

les pièces comptables – ne permettent pas d'identifier précisément la quote-part des frais et honoraires d'avocats se rapportant à M. Claude Eerdeken, aucune ventilation chiffrée des prestations facturées n'ayant été communiquée. Il convient, dès lors, dans un prochain document budgétaire, de procéder à l'identification et au retrait des montants qui ne relèveraient pas de la défense des intérêts propres de la Ville ».

J'ai sollicité de l'administration de tutelle, le SPW IAS, qu'elle m'adresse la ventilation des frais et honoraires dont il est question, ainsi que la déclaration de créance que la Ville d'Andenne compte adresser à M. Eerdeken afin de récupérer les sommes qui ne relèveraient pas des frais et honoraires à charge de la Ville d'Andenne.

Je continue à suivre ce dossier, en particulier à l'aune des prochains documents budgétaires que la Ville devra me présenter, qu'il s'agisse d'une modification budgétaire ou du budget initial. J'en fais une condition pour la validation des documents budgétaires.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces informations nouvelles. J'observe votre volonté de suivre le fil des déclarations antérieures. C'est quelque chose de majeur. En revanche, je suis surpris que les comptes soient approuvés alors que la Ville n'a pas transmis les informations nécessaires à votre travail. Vous avez diligenté cette instruction il y a déjà plusieurs mois. Je n'ai pas en tête le point de départ, mais cela fait presque six mois sans doute. Je trouve cela extrêmement étrange, pour ne pas dire irrévérencieux à l'égard de la tutelle de la part de la Ville, après autant de temps, de ne pas encore avoir donné les informations qui permettraient enfin d'expurger ces dépenses personnelles des fonds publics.

J'entends que vous avez postposé d'une certaine manière votre décision au budget. Vous ne vous êtes pas expliqué sur ce choix, puisque les comptes ont maintenant été approuvés. J'espère que cela ne nous conduira pas, au bout du compte, à force d'user de ficelles du côté du collège, à ce que cette affaire ne puisse pas être conclue. Il convient de faire prévaloir l'intérêt public, et il n'est pas question que cet argent public finance une telle procédure attentatoire à la liberté de la presse. Nous devons malheureusement continuer à suivre le dossier, puisque vous avez renvoyé le verdict à une prochaine échéance, celle du budget 2027. J'espère que la Ville va enfin collaborer pour permettre à la tutelle de faire son travail.

**Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la réforme annoncée des plans de cohésion
sociale (PCS) »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme annoncée des plans de cohésion sociale (PCS) ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, la réforme annoncée des plans de cohésion sociale, qui doivent être remplacés dès le 1^{er} janvier 2027 par une dotation « Initiative du vivre-ensemble », suscite de sérieuses inquiétudes de la Fédération des CPAS. Dans l'avis qu'elle vous a remis fin août, publié sur son site, celle-ci alerte notamment sur la place réservée aux CPAS dans le futur dispositif. Alors que leur intégration aux communes n'est envisagée qu'à partir de la prochaine législature, les avant-projets les excluraient de facto du nouveau mécanisme dès 2027.

La Fédération des CPAS craint également que le nouveau dispositif favorise un saupoudrage d'initiatives généralistes au détriment d'actions à fort impact social et qu'il fragilise les partenaires associatifs aujourd'hui mobilisés dans le cadre des PCS. Elle demande dès lors que la possibilité de déléguer la dotation et le portage des actions aux CPAS soit explicitement garantie, que leurs moyens soient préservés et qu'un financement minimal soit consacré aux actions liées à l'accès aux droits fondamentaux.

Monsieur le Ministre, avez-vous entendu ces préoccupations ? Quelles suites comptez-vous donner à l'avis de la Fédération des CPAS ? Pouvez-vous garantir que les CPAS actuellement impliqués dans les PCS ne seront ni exclus du futur dispositif ni confrontés à une diminution de leurs moyens dès 2027 ?

Enfin, quelles garanties comptez-vous inscrire dans la réforme pour que les dotations « Initiative du vivre-ensemble » à cibler prioritairement les publics vulnérables, l'accès aux droits fondamentaux et les actions à forte plus-value sociale ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je voudrais faire un préambule en réponse à votre question. J'ai quelquefois l'impression que, dans une entité locale, la commune et

le CPAS sont deux choses tellement éloignées, alors que le conseil du CPAS est désigné proportionnellement au conseil communal. La majorité au conseil du CPAS, qui désigne le président, est validée par le conseil communal. Ce sont bien les mêmes majorités politiques. Il n'y a qu'à Comines-Warneton, où il y a une élection directe du conseil de l'action sociale, que cela peut être différent. Dans les 251 autres communes de Wallonie de langue française, ce sont les mêmes majorités, avec mécanismes qui garantissent que la majorité au conseil communal a la majorité au conseil de l'action sociale. C'est la même réalité politique, la même base démocratique. Les débats doivent avoir lieu au sein des instances pour savoir qui fait quoi. S'il y a deux politiques, deux actions, cela ne peut que m'encourager davantage à accélérer le pas concernant le rapprochement entre communes et CPAS au sein des entités communales. C'est une parenthèse que je fais à l'entame.

La réforme des plans de cohésion sociale et leur remplacement par une dotation générale « Initiative du vivre-ensemble » repose sur plusieurs principes structurants :

- le renforcement de l'autonomie communale ;
- la simplification des procédures administratives ;
- la volonté du Gouvernement de rapprocher l'action des administrations communales et celle des CPAS au sein d'un service public local ;
- la pérennisation du dispositif dans une septième partie du CDLD.

Une partie des avis ont été réceptionnés. L'administration et mon cabinet travaillent à leur analyse. J'ai lu hier l'avis du CESE sur le sujet, qui est très favorable à la proposition sur la table.

L'avant-projet de décret a été adopté en première lecture par le Gouvernement ; naturellement, il pourra encore évoluer en fonction des avis reçus à l'occasion des deuxième et troisième lectures.

La dotation sera versée aux communes, mais ces dernières seront libres, comme c'était d'ailleurs le cas pour les PCS actuels, de déléguer tout ou partie de la dotation au CPAS, qui assumerait alors le pilotage et l'opérationnalisation de la dotation. J'ai d'ailleurs lu une demande, dans l'avis de l'Union des villes et communes ou de la Fédération des CPAS, pour que cela soit explicite.

Je rappelle que le collège communal délibère collectivement et que le président du CPAS y siège de plein droit. Il y a des connexions, ce ne sont pas deux mondes étrangers qui ne se parlent pas. Il sera permis à la commune de doter le CPAS à due concurrence du montant de la dotation perçue. Il est important qu'il y ait une vision et un plan globaux et qu'ils soient délibérés publiquement au conseil communal.

Que fait-on, dans la commune, avec l'argent financé par la Région wallonne pour répondre aux besoins et aux nécessités liés à l'article 23 de la Constitution ? Nul besoin que cela figure dans l'avant-projet, mais on verra comment le préciser, comment dire que c'est toujours possible. Le conseil communal reste le décideur en la matière. De même, cette décision pourra aussi soutenir, comme c'est le cas aujourd'hui, d'autres opérateurs locaux, publics ou associatifs, sur le territoire de la commune. Cela peut aussi être un projet cofinancé par plusieurs communes ; dans le cadre de la dotation « Initiative du vivre-ensemble », elles peuvent se mettre ensemble pour réaliser quelque chose à l'échelle supracommunale. Tout cela est encore possible.

Dans le texte en projet, le vivre-ensemble est défini comme « les processus, individuels et collectifs qui contribuent à assurer la mise en œuvre de l'article 23 de la Constitution ». Je lisais dans l'avis du CESE qu'il souhaitait que cela soit davantage sur les processus collectifs que les processus individuels. On aura l'occasion d'examiner cet avis. L'article 23 de la Constitution vise spécifiquement la cohésion sociale et l'accès aux droits fondamentaux dans le cadre des compétences de la Wallonie.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse.

Je précise que la présidence du PCS n'est pas de facto assurée par la présidence du CPAS. Il y a des villes et communes où...

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Tout à fait. Donc, quand vous dites que le président du CPAS siège au collège communal et qu'il devrait y avoir au sein du collège une certaine harmonie, d'accord, mais le président du CPAS n'est pas spécialement le président du PCS. Il faut le savoir.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Si, cela existe, bien sûr. J'ai été président de PCS.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Ce que je vous demande, Monsieur le Ministre, c'est une garantie assez claire. La réforme ne doit pas faire reculer la cohésion sociale au sein des villes et communes, tout simplement. Soyez attentif à cela.

**Question orale
de M. Arnaud Dewez
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le périmètre du futur dispositif de
sanctions administratives liées aux radars
communaux »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dewez à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le périmètre du futur dispositif de sanctions administratives liées aux radars communaux ».

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, au premier semestre 2026, vous avez affirmé la volonté de permettre aux communes wallonnes de percevoir directement le produit des sanctions administratives liées à certains radars installés sur leur territoire, à partir de 2028.

En mai dernier, en commission, vous avez indiqué que les recettes concernées devront être affectées à un fonds communal orienté vers la sécurité routière et que l'installation des radars devra s'inscrire dans une démarche objectivée, sur la base d'un diagnostic des zones à risque et de critères harmonisés. Vous précisez également que le projet de décret devrait être présenté au Parlement d'ici la fin de cette année 2026.

Ce calendrier est-il toujours d'actualité ? Quels seuils d'excès de vitesse seront précisément concernés par ce mécanisme de sanctions administratives communales ?

Concernant le périmètre de la réforme, certains bourgmestres ont exprimé le souhait que les recettes issues des amendes ne soient pas exclusivement affectées au financement de nouveaux radars, mais puissent également servir à financer d'autres aménagements de sécurité routière, tels que des chicanes, des coussins berlinois ou des revêtements ralentisseurs.

Pouvez-vous préciser quelles dépenses pourront être financées par le fonds communal de sécurité routière alimenté par ces recettes ? Les communes pourront-elles affecter ces moyens à des aménagements physiques de modération de la vitesse ou de sécurisation de l'espace public ?

Une liste des dépenses éligibles sera-t-elle fixée dans le décret, dans un arrêté d'exécution ou dans une circulaire administrative ? Quelles modalités de contrôle sont envisagées pour garantir l'affectation effective des recettes à des investissements de sécurité routière ?

Enfin, en cas d'utilisation non conforme des recettes, un mécanisme de correction, de suspension ou de récupération des moyens est-il envisagé ?

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 soutiendra un déploiement ciblé de dispositifs de vitesse guidé par un objectif de sécurité, en concertation avec les parquets, les zones de police et les autorités locales.

Le décret relatif aux sanctions administratives en matière de sécurité routière sera bien mis en œuvre, mais évidemment, je ne peux pas dire aujourd'hui ce que ce décret sera ; ce serait un péché d'orgueil. C'est le Gouvernement qui valide les projets de décret, puis c'est votre Parlement qui les vote ou non.

Je parlais du travail qui est sur la table et de la façon dont je vois les choses : je me permets d'être un peu prudent dans ma réponse par rapport à la formulation de votre question, vous l'aurez compris.

Mon objectif est de doter la Wallonie d'un dispositif robuste, tant sur le plan juridique que sur le plan opérationnel. Sur le plan juridique, le décret pose déjà le principe général : un arrêté du Gouvernement précisera les dépenses qui pourront être prises en compte pour l'affectation des recettes, ainsi que les modalités de contrôle.

Pour les seuils, on applique ce qui existe déjà dans le décret du 4 avril 2019 :

- jusque 20 kilomètres par heure au-dessus de la vitesse autorisée en agglomération – soit 50 kilomètres par heure – en zone 30 – abords d'école, zone résidentielle ou de rencontre ;
- jusqu'à 30 kilomètres par heure au-dessus de la limite en dehors de ces zones.

Autrement dit, cela pourra aller jusqu'à un dépassement de 20 kilomètres par heure dans les zones de limitation basse – 20, 30 ou 50 kilomètres par heure – et jusqu'à un dépassement de 30 kilomètres par heure ailleurs. Au-delà, c'est le régime pénal et le parquet.

Le projet de réforme doit permettre de cibler les zones d'insécurité objective et subjective et d'encadrer l'affectation obligatoire des investissements en faveur de la sécurité routière.

Concernant les recettes, elles ne serviront pas uniquement à financer de nouveaux radars. Elles pourront aussi financer des mesures concrètes en vue d'améliorer la sécurité des usagers. Cela pourra viser des aménagements de voirie liés à la sécurité, à la signalisation, à des dispositifs de ralentissement, à la sécurisation d'abords d'école ou de quartiers

résidentiels, à la création de pistes cyclables sécurisées ou encore à la sécurisation de cheminements piétons, mais aussi certaines études, actions de prévention ou mesures en faveur de la mobilité douce, lorsqu'elles ont un lien direct avec la sécurité routière *sensu lato*.

Les communes devront justifier l'utilisation des montants reçus dans ce cadre dans la même logique de contrôle a posteriori et par sondage que prévoit le mécanisme du FERI. Cela n'impliquera donc aucune charge administrative dans le chef des communes. La comptabilité communale devra simplement assurer la traçabilité de l'usage de ces recettes.

Enfin, si les recettes sont utilisées pour des dépenses qui ne sont pas prévues par le dispositif, un mécanisme correctif doit être mis en place. Les contours de celui-ci doivent encore être affinés.

Sur le plan législatif, l'avant-projet de décret est rédigé et l'objectif est bien de le déposer dans les prochains mois.

Sur le plan technique et informatique, le Gouvernement wallon, lors de sa séance du 16 juillet 2026, a approuvé – je l'en remercie – le lancement du marché public relatif à la mise à disposition d'un système intégré de gestion des infractions routières régionales. L'outil devra permettre un traitement rigoureux, sécurisé et traçable des infractions. Sauf imprévu, le marché devrait pouvoir être attribué encore cette année.

Une mise en œuvre effective du dispositif dans le courant de l'année 2028 est donc bien l'objectif, avec des étapes de montée en puissance.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, vous avez répondu à mes questions. Je me réjouis que l'on encourage cette autonomie communale dans l'utilisation des recettes, tant que c'est dans le volet de la sécurité routière, comme vous l'avez bien précisé. Cela apportera une aide directe et financière à nos communes. C'est un élément important. On entend souvent dire qu'il y aura moins d'argent pour les communes ; ici, cela sera une source de revenus directs pour les politiques de mobilité et de sécurité routière. On ne peut que s'en réjouir.

Question orale
de M. Laurent Devin
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les conséquences de la nouvelle clé de
répartition sur le financement de la zone de
secours Hainaut-Centre »

Question orale
de M. Julien Liradelfo
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le financement des zones de secours à la
suite de l'incendie dans les Fagnes »

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. Devin, sur « les conséquences de la nouvelle clé de répartition sur le financement de la zone de secours Hainaut-Centre » ;
- M. Liradelfo, sur « le financement des zones de secours à la suite de l'incendie dans les Fagnes ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, une question qui vaut quelques millions d'euros pour les villes de la zone à laquelle vous appartenez...

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je n'appartiens pas spécialement...

M. Laurent Devin (PS). – Vous êtes de Soignies ? Échevin empêché ? Conseiller communal ?

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

M. Laurent Devin (PS). – Soignies fait partie de la zone Hainaut-Centre. Vous y appartenez.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je n'appartiens pas.

M. Laurent Devin (PS). – Bon, je note que vous n'appartenez pas à Soignies. Ce sera dit évidemment.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Nous n'avons pas la même notion du mot « appartenir », mais ce n'est pas grave.

M. Laurent Devin (PS). – En juillet dernier, vous avez reçu en votre cabinet une délégation de la zone de

secours Hainaut-Centre, afin de discuter de la problématique du financement de cette zone par la Province de Hainaut. Malgré une politique de gestion financière rigoureuse et l'observation stricte des recommandations ministérielles en matière de diminution des dotations communales, la méthode de calcul retenue a pour effet de pénaliser la zone de secours Hainaut-Centre à laquelle, à titre personnel, je revendique appartenir. Je suis de la ville de Binche. Je suis de Binche.

La répartition actuelle prévoit un écart de 2,6 millions d'euros dès 2026 entre la zone Hainaut-Centre et la zone Hainaut-Est. Elle va progressivement – tenez-vous bien – augmenter jusqu'à représenter 24,79 millions d'euros d'écart cumulé sur la période 2026-2030, en défaveur de la zone Hainaut-Centre. Pourtant, notre zone compte plus de communes, plus d'habitants, plus de personnel, de casernes, de pompiers et d'interventions de pompiers.

Le problème serait dû à la reprise de l'année 2025 comme base de calcul, lorsque les dotations communales de la zone Hainaut-Centre ont été diminuées, étant donné l'augmentation de la dotation provinciale. La base de calcul n'est donc pas représentative de la réalité, parce que l'autre zone ne l'a pas fait.

La délégation de la zone Hainaut-Centre formule des demandes claires : réexaminer les conséquences de la clé de répartition prévue à l'article 80 du décret-programme du 19 décembre 2025 pour la zone de secours Hainaut-Centre, et vérifier les conditions dans lesquelles les trois zones de secours hennuyères ont appliqué les instructions ministérielles relatives à la diminution des dotations communales en 2025, pour voir si tout le monde a bien appliqué ce qu'il fallait appliquer.

Les communes d'autres zones ont-elles bien diminué leurs dotations, comme elles devaient le faire, en fonction de l'augmentation en puissance de la province ? Sinon, vous l'aurez compris, les chiffres sont tronqués et la relation est biaisée.

Clarifier la base juridique est aussi essentiel, mais ce n'est pas à vous que je dois l'expliquer. Quant à la méthode de calcul, il faut vérifier que tout a bien été respecté, y compris les modalités d'évolution de la valorisation des services provinciaux.

Vous avez reçu ladite délégation le lundi 20 juillet ; depuis lors, comment analysez-vous cette situation ? Cela fait quasiment deux mois maintenant que l'analyse a été rendue par les services compétents en la matière. Pensez-vous pouvoir répondre favorablement aux demandes formulées par la zone de secours Hainaut-Centre ? Sinon, pour quelles raisons ? À tout le moins, dans quel délai comptez-vous rendre votre décision ?

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, l'incendie des Hautes-Fagnes a démontré l'importance de disposer de zones de secours solides, avec des pompiers en suffisance, correctement formés et dotés du matériel nécessaire. Je veux saluer une nouvelle fois toutes ces femmes et tous ces hommes qui se sont battus et qui ont aidé à maîtriser un feu jusque-là jamais vu en Belgique. Ce feu n'est toujours pas éteint.

Aujourd'hui, les zones de secours doivent faire face à des interventions de plus en plus lourdes. Il y a les missions habituelles, mais aussi des risques qui prennent de l'ampleur : incendies de végétation, feux de tourbe, inondations, canicules, évacuations et interventions longues qui demandent des relais, du matériel adapté, ainsi qu'une coordination importante. Tout cela a un coût. Il faut du personnel en suffisance. Il faut des véhicules adaptés. Il faut des formations spécifiques. Il faut du matériel de communication, des équipements de protection. Bref, il faut de l'équipement pour faire face à toutes ces missions.

Or, depuis des années, les zones de secours ne sont pas financées à la hauteur des besoins. Par ailleurs, les communes et les provinces supportent une part très importante de la charge, alors que le Fédéral est toujours très loin de payer sa juste part. Le transfert du financement de la part communale vers les provinces peut soulager certaines communes, mais elle ne règle pas le problème de fond : celui du refinancement réel des zones de secours.

Estimez-vous que les zones de secours wallonnes sont aujourd'hui financées à la hauteur des besoins réels, notamment face aux nouveaux risques climatiques ? Allez-vous plaider pour un refinancement des zones de secours ?

Allez-vous interpellier le Fédéral et le ministre de l'Intérieur pour qu'il augmente sa contribution et assume enfin sa juste part dans le financement des zones de secours ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, vos deux questions portent, sous des angles différents, sur le financement de nos zones de secours. Je répondrai comme ministre wallon des Pouvoirs locaux.

Monsieur Devin, concernant la situation des zones de secours hennuyères, avant toute chose, je veux rappeler que la répartition entre les trois zones du Hainaut n'est pas une construction de cette législature. Elle résulte d'accords négociés depuis 2016 entre la Province de Hainaut et les trois zones de secours – je

n'étais pas ministre –, puis de la répartition fixée par mon prédécesseur, lequel a figé des répartitions sur base des comptes 2019 sans aucun caractère dynamique. Je suis donc très à l'aise pour parler de cette répartition. C'est de cette répartition que nous avons hérité pour fixer la trajectoire de reprise.

Quant aux sommes qui ont été arrêtées pour les différentes zones de secours, ce que l'on a fait, c'est tracer la ligne entre le niveau d'intervention communale de départ et plus aucune intervention en 2030. Cela, c'est le travail du ministre Desquesnes. Le restant, ce sont des accords intraprovinciaux du Hainaut et une clé de répartition fixée par M. Collignon, qui était valable jusqu'en 2024.

Pour ma part, je me suis occupé de trouver la solution entre 2024 et 2030. Cela a été réglé en décembre 2025 par le vote d'un décret, qui a été contesté par l'un des groupes de la majorité au conseil provincial de Hainaut, ce que je regrette un peu. Nous sommes donc partis de cette répartition pour fixer la trajectoire de reprise. Vous comprendrez qu'il n'aurait pas été raisonnable de définancer certaines zones par rapport à l'effet de notre trajectoire. Nous nous sommes occupés de la reprise de ce qu'il reste. Nous n'allions pas refaire des calculs en disant que, finalement, il y en a un qui avait trop reçu dans la première répartition et que, alors que nous refinançons, celui-là allait voir sa dotation diminuer. C'est la situation dont j'ai hérité. Je me suis occupé de boucher le trou.

À l'entame de cette législature, nous avons donc décidé de relancer l'initiative de mon prédécesseur. Je reconnais que c'est lui qui a commencé ; malheureusement, il s'est arrêté en chemin. Je sais que ce n'était pas sa volonté, qu'il a été un peu contraint, mais c'est une autre histoire. Dorénavant, par le décret de décembre 2025, nous avons établi une trajectoire pour un financement à 100 % dynamique à partir de 2030, sans aucune intervention communale.

Je tiens par ailleurs à signaler, car c'est important, que, hormis la zone Hainaut-Centre – et la zone Wapi, mais moins formellement –, la trajectoire de reprise de ces paramètres n'est pas remise en cause par les 11 autres zones wallonnes francophones ni par les provinces.

Quant au cas qui nous occupe, j'ai reçu les représentants de la zone Hainaut-Centre et de la zone Wapi à mon cabinet le 20 juillet dernier. Vous êtes aussi bien renseigné que moi. Suite à cette réunion, la zone Hainaut-Centre m'a adressé un courrier il y a 10 jours, le 4 septembre dernier, exposant de manière plus détaillée les remarques formulées par la zone. Le président de la zone Hainaut-Centre, que j'ai d'ailleurs eu au téléphone, a aussi eu des échanges directs avec mon cabinet. Je peux déjà vous indiquer les éléments suivants quant à cette situation particulière.

Premièrement, mon cabinet rencontre actuellement l'ensemble des zones de secours et des provinces afin de répondre aux questions que les présidents de zone ou les députés provinciaux se posent, de façon générale, sur la mise en œuvre de la réforme. La réunion qui a porté sur les zones hennuyères a été l'occasion pour le président de la zone Hainaut-Est, M. D'Haeyer – que vous connaissez –, d'affirmer vouloir prendre contact avec ses homologues des zones Hainaut-Centre et Wapi pour faire émerger une répartition interzone qui ferait l'objet d'un accord qui convienne à tous. Dont acte. Je ne peux qu'encourager cette démarche consensuelle entre Hennuyers, appartenant moi-même au Hainaut.

Deuxièmement, j'ai mandaté le directeur général du SPW IAS pour organiser une rencontre avec les trois zones et la Province de Hainaut pour mieux appréhender l'ensemble des demandes. Des contacts devraient être pris, si ce n'est déjà le cas. J'ai donc dû faire intervenir le directeur général du SPW IAS, alors que c'est un poto-poto strictement hennuyer. C'est une ou deux zones qui disent que la troisième a reçu plus que sa part. C'est une question intrahennuyère.

La bonne volonté du bourgmestre qui préside la zone Hainaut-Est m'a été rapportée. Entre camarades, cela devrait pouvoir mener à un dialogue constructif. Vous dites que non. Je vous invite à user de votre influence auprès de vos amis. D'une part, j'entends la bonne volonté du président de la zone Hainaut-Est. D'autre part, j'ai donné un mandat clair au SPW IAS de tirer les choses au clair, parce qu'il faut que ce soit réparti de façon juste. Toutefois, il y a un historique, on ne part pas de rien.

Troisièmement, le problème principal identifié par mes services à ce stade concerne la valorisation des services provinciaux pour faire également diminuer la dotation de la province à la zone. C'est un autre élément qui vient s'ajouter. Cette valorisation pratiquée historiquement n'est plus conforme, je tiens à le dire, ni à l'esprit ni à la lettre du code, puisque la réforme de décembre 2025 vise « une dépense portée au budget par le conseil provincial ». J'insiste sur ces termes ; il ne s'agit pas de dire que ce sont des non-dépenses ou que l'on compense par des choses que l'on fait.

Il semble – mais c'est à confirmer – que cette problématique soit provoquée par les clauses contractuelles que la Province de Hainaut avait insérées dans ses conventions avec les zones avant l'entrée en vigueur du décret de décembre 2025. À ce moment-là, il n'existait pas encore d'obligation de dépense dans le chef des provinces. On parlait de montants globalement affectés, c'est-à-dire qu'il y aurait des compensations. J'ai demandé au SPW IAS – c'est le mandat que j'ai donné au directeur général – d'éclaircir cette question et de me faire le point sur les choses le plus clairement possible. L'objectif final, bien sûr, c'est que, en 2030, les communes ne supportent plus la moindre charge

zonale, mais j'ai bien compris que vos questions portent sur 2027, 2028 et 2029, voire 2026.

L'heure est, me semble-t-il, au dialogue entre les parties. Le SPW IAS assurera le bon déroulé des échanges. Au besoin, j'aviserai sur base du rapport qui me sera présenté. Je fais confiance au dialogue et à la maturité des personnes qui sont concernées. Ce sont quand même tous des bourgmestres.

J'en viens à la question de M. Liradelfo. L'incendie des Hautes-Fagnes a démontré combien il est essentiel de pouvoir compter sur des services de secours suffisamment équipés et dotés en personnel pour faire face à des interventions de cette ampleur.

Je veux, à cet égard, saluer le professionnalisme des pompiers, des services mobilisés et des commandants de zone, que j'ai d'ailleurs rencontrés récemment à mon cabinet. Depuis la création des zones de secours, les budgets des zones ont connu une croissance soutenue. J'ai juste regardé les cinq dernières années et j'ai constaté que – celles et ceux qui sont des élus communaux le savent – de 2020 à 2025, l'intervention fédérale est passée de 82 à 112 millions d'euros, tandis que celle des pouvoirs locaux est passée de 220 à 316 millions d'euros, soit une augmentation de 43 % de l'intervention communale en cinq ans. Il est donc inexact de dire que les pouvoirs publics – notamment le Fédéral – n'investissent pas dans les zones de secours, contrairement à ce que certaines personnes affirment parfois dans les journaux. La réalité des chiffres démontre le contraire.

Par contre, les communes ont effectivement supporté une part de plus en plus importante proportionnellement dans leur financement. Je peux être d'accord avec vous à ce sujet, Monsieur le Député. La reprise par les provinces vise précisément à alléger la charge des communes. Il faut cependant être clair : le refinancement structurel des zones de secours doit être posé au niveau fédéral, qui demeure le seul pouvoir compétent pour le cadre général des zones de secours et leur financement. L'annonce de l'indexation des dotations fédérales à partir de 2027 constitue à cet égard une première évolution positive. C'est bien, il faut pouvoir le dire aussi, même s'il reste du chemin à faire.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Vous me parlez de l'histoire, de l'héritage. Pour ma part, je regarde résolument vers l'avenir.

Le courrier du 4 septembre, c'est évidemment un basculement pour vous, parce qu'il est très précis, à la fois dans les paramètres et dans la voie à emprunter demain. Il vous pose devant un choix très clair en la matière qui met en évidence la difficulté et l'iniquité.

Je vous remercie de me préciser que des rencontres sont en cours. Vous soulignez la bonne volonté du bourgmestre de Fleurus et président de la ZOHE, Loïc D'Haeyer, qui est un homme vraiment plein de bonne volonté avec qui l'on peut travailler main dans la main. Nous sommes d'ailleurs associés, au Conseil d'État, par rapport aux nuisances subies par les riverains à l'aéroport de Charleroi. Après, la camaraderie ne peut pas tout faire non plus en la matière. On ne compte évidemment pas que sur cela, mais aussi, peut-être, sur la justice. C'est quelquefois la justice qui rend le verdict final et qui dit les choses aux hommes et aux femmes. Peut-être allons-nous devoir en arriver là, effectivement. Le politique ne peut pas tout.

Le mandataire SPW IAS va tirer les choses au clair. Je m'en réjouis.

Ce qui m'a plus particulièrement intéressé, c'est l'actualisation de la valorisation des services provinciaux. Je vous remercie également d'avoir précisé que, en 2030, les communes ne mettraient plus d'argent – vous l'avez certifié ici – et que la province paierait tout. Je peux comprendre comment les communes ne mettront plus d'argent ; par contre, je ne parviens toujours pas à comprendre comment la province va tout payer alors qu'elle n'existera plus – c'est en tout cas votre volonté au sein du MR et des Engagés.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Existera-t-elle encore ?

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Merci, mais on va y participer, parce que là...

M. le Président. – Monsieur Devin, je vous remercie de bien vouloir terminer, car on a plus d'une minute de dépassement sur la réplique.

M. Laurent Devin (PS). – Oui, mais c'est intéressant.

M. le Président. – Vous êtes vice-président du Parlement, c'est vous qui voyez au niveau du règlement, mais tout de même.

M. Laurent Devin (PS). – Je suis le premier vice-président du Parlement de Wallonie, pour être précis.

Si l'augmentation des dotations n'est pas proportionnée, j'en appelle alors à votre faculté d'intervention par rapport au Fédéral. Ce qui est vrai pour les zones de secours, c'est vrai pour les zones de police, Monsieur le Ministre. Finalement, on laisse les petits se disputer entre eux, avec peu de moyens, pendant que le Fédéral, qui a d'autres moyens et qui livre toutes les obligations aux zones de secours et aux zones de police, contribue peu en comparaison avec ce qu'il devrait faire.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, je vous entends citer les chiffres du financement : 82 à 112, 220 à 316 pour la Wallonie. Toutefois, nous sommes dans une nouvelle réalité. On l’a vu, l’incendie nous l’a démontré, la canicule nous l’a démontré : nous ne vivons plus dans la même époque. On est dans une nouvelle réalité, avec des feux qui vont malheureusement se répéter, avec des inondations, avec des catastrophes climatiques. Aujourd’hui, on a, d’un côté, les zones de secours qui demandent des moyens : des moyens en termes de matériel, mais surtout des moyens humains.

Cela a été dit aujourd’hui, notre système repose sur énormément de volontaires. On les salue, ils font un boulot formidable, mais on ne sait pas aujourd’hui faire face aux nouvelles réalités en restant dans un cadre avec une majorité de volontaires et une minorité de professionnels. On a vu à quel point faire les relais n’était pas suffisant pour rester au feu. On a besoin de plus de moyens.

Vous dites que cela appartient au Fédéral de fixer le cadre. C’est bien pour cela que je vous demande, comme ministre wallon, d’interpeller le Gouvernement fédéral. En effet, il s’agit de faire en sorte qu’il paie sa part, qu’il n’a jamais payée ; depuis 2015, il doit payer 50 % de la dotation et il n’assure qu’entre 20 et 25 %. Cela fait des années que ce sont les pouvoirs locaux qui paient à la place du Fédéral. Non seulement le Fédéral doit payer sa part, mais il faut également, aujourd’hui, refinancer à la hauteur de cette nouvelle réalité. J’attends d’un ministre wallon qu’il aille plaider, qu’il aille frapper à la porte du Fédéral pour demander qu’il paie ce qu’il doit. In fine, il doit plaider pour avoir des services de secours pour, enfin, protéger les citoyens en tenant compte de cette nouvelle réalité.

**Question orale
de M. Julien Liradelfo
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la hausse du précompte immobilier dans
les communes »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Liradelfo à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la hausse du précompte immobilier dans les communes ».

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, en 2026, 27 communes wallonnes ont augmenté leurs centimes additionnels au précompte immobilier en une seule année.

La réalité est que le précompte immobilier n’arrive pas à seul. Il arrive avec les hausses de taxes dans les communes, les taxes déchets. Il arrive avec les assurances qui ont augmenté. Il arrive avec un prix du carburant, qui est aujourd’hui presque à 2,50 euros. Il arrive avec la rentrée scolaire. Il arrive avec toute une série de frais, les gens n’en peuvent plus.

Quand on vous interpelle sur le précompte immobilier, vous dites : « C’est un impôt régional, mais ce sont les communes qui augmentent les centimes additionnels. Finalement, ce sont les communes qui augmentent les taxes ». Cependant, même dans des communes à majorité MR-Engagés, ils le disent très clairement : aujourd’hui, le précompte immobilier augmente à cause de la pression que le Gouvernement wallon met sur les communes.

Les chiffres font peur. Depuis 2021, on est passés de 27 000 personnes à, en 2025, 71 960 personnes qui demandent un plan de paiement. En quatre ans, le nombre a été multiplié par deux et demi. C’est affolant. Cela veut dire qu’il y a des dizaines de milliers de personnes qui ne savent pas payer le précompte immobilier en une seule fois. Cela doit quand même alerter.

Vous dites que ce sont les communes qui taxent, mais la réalité, c’est que les mesures que prend ce Gouvernement poussent les communes à augmenter les taxes. Reconnaissez-vous que les mesures de votre Gouvernement ont un impact sur l’augmentation du précompte immobilier et sur les taxes qui augmentent dans les communes ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, permettez-moi de replacer le contexte fiscal du précompte immobilier. Il s’agit d’un impôt régional qui est établi à 2,5 % du RC indexé. C’est d’ailleurs une compétence relevant du ministre-président en charge du Budget et des Finances. Le revenu cadastral relève, lui, du Fédéral qui établit la base du cadastre, lequel est indexé. Dans notre pays où les salaires et allocations sont adaptés à l’indice des prix, la même adaptation des taxes à l’inflation ne peut pas être considérée comme une augmentation.

Quant à la fixation des centimes additionnels communaux, elle relève des communes, dans le cadre de leur autonomie fiscale garantie par l’article 170 de la Constitution. Ces centimes communaux ont-ils augmenté ? Oui, dans 25 communes wallonnes sur 261, contre une qui les a diminués, et non dans 90 % des

communes wallonnes où les additionnels communaux au précompte immobilier n'ont pas augmenté. Chaque commune reste maître de ses choix budgétaires. Il lui appartient, dans le cadre de son autonomie, de déterminer les leviers qu'elle entend mobiliser pour assurer son équilibre, qu'il s'agisse d'agir sur ses dépenses, ses investissements ou ses recettes, y compris les recettes fiscales.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, vous faites comme si rien ne se passait : ce n'est pas vous, ce sont les communes qui augmentent. Vous savez très bien qu'aujourd'hui, si les communes augmentent toute une série de taxes, c'est le résultat de vos décisions politiques.

Vous dites que 25 communes ont augmenté le précompte immobilier, comme si ce n'était rien. Dans ces 25 communes, il y a des grandes villes et des dizaines de milliers de personnes. C'est facile de parler de 25 communes, mais cela représente des dizaines de milliers de personnes.

Je vous ai cité les chiffres, des dizaines de milliers de personnes ne savent pas, aujourd'hui, payer leur précompte immobilier. C'est la réalité. Comme par exemple le carburant à 2,50 euros, tout cela s'additionne et les gens n'en peuvent plus, ils n'arrivent plus à boucler les fins de mois. Vous me dites que c'est le choix des communes d'augmenter les taxes, mais la réalité n'est pas celle-là. C'est difficile pour les gens d'aller faire leurs courses, de payer toutes leurs taxes, dont les taxes communales qui augmentent à cause de vous.

Aujourd'hui, on a appris que vous aviez menti sur la vignette autoroutière, puisque, finalement, tout le monde va la payer. C'est une nouvelle taxe qui s'ajoute encore sur le pouvoir d'achat des Wallons et des Wallonnes. Avec le MR et les Engagés, on paie effectivement plus cher.

Question orale
de M. Germain Mugemangango
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la baisse des moyens dans les CPAS pour
aider les ménages à payer leurs factures
d'énergie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mugemangango à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la baisse des moyens dans les CPAS pour aider les ménages à payer leurs factures d'énergie ».

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, la presse nous apprenait fin août que les CPAS de la région de Charleroi tiraient la sonnette d'alarme. À Charleroi, le fonds Gaz et Électricité est passé de plus de 1 million d'euros en 2025 à 590 000 euros cette année. C'est une baisse de 45 %. À Fontaine-l'Évêque, les moyens ont presque été divisés par deux.

En plus, les CPAS n'ont appris cette baisse qu'au mois de juillet, alors qu'ils avaient déjà accordé des aides. Aujourd'hui, à Charleroi et à Fontaine-l'Évêque, l'argent est déjà épuisé. À Farciennes, les trois quarts de l'enveloppe ont été utilisés. Les conséquences sont graves. Les CPAS doivent réduire leurs aides ou puiser dans leurs propres moyens. Des familles risquent de se retrouver avec des dettes, devant la justice ou même sans chauffage.

Cette situation arrive alors que les CPAS sont déjà en difficulté. Ils devront aussi prendre en charge davantage de personnes exclues du chômage. Avez-vous évalué les conséquences de cette baisse pour les CPAS wallons et pour les familles ? Allez-vous demander au Gouvernement fédéral de verser rapidement les moyens supplémentaires annoncés ? La Wallonie aidera-t-elle les CPAS en urgence pour éviter que des ménages se retrouvent sans chauffage ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, vous ne frappez pas à la bonne porte. Le fonds Gaz et Électricité relève de la compétence fédérale, tant en ce qui concerne son financement que les modalités de répartition des moyens entre les CPAS. La Wallonie ne dispose dès lors d'aucun pouvoir décisionnel sur ce mécanisme et les montants attribués aux centres.

Pour le reste, je vous renvoie vers ma collègue en charge de l'Énergie et du Logement, Mme Cécile Neven, pour ce qui concerne la politique de l'énergie menée en Wallonie et les diverses formes de soutien aux familles précarisées qui existent dans le cadre des compétences régionales.

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

M. Germain Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, avec vous, c'est beaucoup trop souvent que l'on ne frappe pas à la bonne porte. La situation, c'est que les CPAS, dont vous avez la tutelle, sont en difficulté à un moment où les coûts énergétiques vont exploser.

Je vous ai demandé deux choses. D'une part, une chose que vous pouvez très bien faire comme ministre wallon, à savoir frapper vous-même, avec vos compétences, à la porte fédérale pour qu'ils fassent ce qu'ils doivent faire par rapport aux CPAS. D'autre part, quand on parle d'aide d'urgence par rapport aux CPAS, c'est bien à cette porte qu'il faut frapper. Si votre réponse est de vous en laver les mains en disant que c'est tant pis pour les CPAS, les gens comprendront que vous n'allez pas les aider. Dans la situation actuelle, c'est inacceptable.

Question orale

de M. Bruno Lefèbvre

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le manque de prévisibilité des recettes des
pouvoirs locaux face aux économies annoncées »**

Question orale

de M. Loris Resinelli

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'étude de Belfius et le financement des
fonctions de centralité »**

Question orale

de M. Loris Resinelli

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'après-plan Oxygène et les finances
communales »**

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 manque de prévisibilité des recettes des pouvoirs locaux face aux économies annoncées » ;
- M. Resinelli, sur « l'étude de Belfius et le financement des fonctions de centralité » ;
- M. Resinelli, sur « l'après-plan Oxygène et les finances communales ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, décidées de manière précipitée lors du budget 2026, les économies sur les compensations plan Marshall et le retour des taxes antiéconomiques ont suscité une levée de boucliers vous ayant contraints à faire marche arrière. Pour 2026, vous avez mis sur pause les économies prévues et annoncé la mise en place d'un groupe de travail. Les communes élaborent aujourd'hui

leur budget 2027 sans aucune visibilité sur la pérennité de ce mécanisme.

Quelles sont les conclusions du groupe de travail ? À quelle échéance une proposition de réforme structurelle est-elle attendue ? À quelle date les pouvoirs locaux peuvent-ils espérer disposer d'une réponse claire alors qu'ils élaborent actuellement leur budget ?

Les pouvoirs locaux n'ont également aucune information sur les économies encore envisagées au niveau des aides à la promotion de l'emploi, qui conditionnent pourtant l'emploi dans de nombreux services publics locaux et, par conséquent, le service rendu aux citoyens. On l'a évoqué tout à l'heure. Des économies sont-elles toujours envisagées concernant les APE dans les services publics locaux ? Alors, vous allez me dire que oui, mais que vous êtes encore en train d'étudier les documents, qu'il n'y a pas encore d'accord sur tout, que vous y viendrez. Cependant, les communes ont besoin de réponses.

Quelles sont les perspectives post-plan Oxygène ? Les villes pourront-elles compter sur un soutien régional face à l'explosion des charges de pension, de police ou de CPAS ?

M. le Président. – La parole est à M. Resinelli pour poser ses questions.

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je commence avec la question relative aux fonctions de centralité et à une étude publiée par Belfius, à savoir l'étude annuelle sur les finances locales wallonnes. L'Union des villes et communes de Wallonie en a fait une synthèse éclairante quant aux situations de nos grandes villes. L'étude confirme d'abord un effort réel hors prélèvements fonctionnels, les dépenses ordinaires ne progressent dans les grandes villes que de 1,8 % dans les budgets 2026, contre 7,1 % par an sous la précédente mandature. Les communes ont entendu le message de la responsabilité budgétaire.

Toutefois, l'étude révèle également la fragilité de ces équilibres. Le boni de 10 millions d'euros à l'exercice propre n'est atteint qu'après l'intervention régionale. Avant celle-ci, le déficit atteint 321 millions d'euros, dont plus de 85 % concentrés dans les villes régionales et les grandes villes, soit 165 euros par habitant, contre un boni de 18 euros ailleurs. La charge des intérêts a doublé en cinq ans. Surtout, la cotisation de responsabilisation pour les pensions passerait de 319 millions d'euros en 2025 à 506 millions d'euros en 2031.

Enfin, les investissements reculent de 18 % en un an et de moitié par rapport à 2024, ce qui rejoint vos mises en garde sur le coût différé du sous-investissement. L'Union des villes et communes y voit la confirmation d'un déséquilibre structurel lié à la centralité, notamment la prise en charge en matière de sécurité, d'action sociale et de pensions.

Dès lors, Monsieur le Ministre, quelle lecture faites-vous de ces chiffres, en particulier de la concentration du déficit sur les villes qui exercent une fonction de centralité ? La réflexion sur l'après-plan Oxygène intègre-t-elle une meilleure prise en compte des externalités urbaines dans les mécanismes régionaux de financement, notamment le Fonds des communes ? Quelle démarche menez-vous auprès du Fédéral sur les cotisations de responsabilisation et le financement des zones de police ? Enfin, comment la Région entend-elle garantir la neutralité budgétaire des réformes imposées aux pouvoirs locaux et enrayer la chute des investissements communaux ?

Je continue, Monsieur le Ministre, avec ma question sur l'après-plan Oxygène puisque, dans *La Libre*, le 29 août, vous rappeliez l'esprit du plan Oxygène : non pas placer les communes sous respirateur artificiel, mais leur donner le temps de redresser structurellement leurs finances. Vous avez constaté que le contrat n'avait pas toujours été respecté, certaines communes ayant inscrit à leur budget des recettes qu'elles ne percevaient pas, avec pour conséquence des trésoreries dégradées au moment des comptes.

Pour l'avenir, les choses sont claires. Le plan Oxygène s'achève en 2027 et vous avez indiqué qu'il n'y aurait pas de plan Oxygène 2. Par contre, des pistes pour trouver d'autres moyens de redressement sont à la réflexion.

Dès lors, Monsieur le Ministre, pouvez-vous préciser la nature de ces pistes et le calendrier de leur présentation au Gouvernement ? Quel bilan tirez-vous du plan Oxygène : communes concernées, montants engagés, trajectoires effectivement redressées ou pas ?

Comment le futur dispositif garantira-t-il la sincérité budgétaire, afin d'éviter la reconstitution de recettes qui ne se matérialisent pas ?

Enfin, quel accompagnement la Région prévoit-elle pour les villes dont la dynamique de redressement reste, selon vos propres termes, plus compliquée à enclencher ?

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, les difficultés financières rencontrées par plusieurs grandes villes wallonnes ne peuvent être attribuées à une cause unique. Elles résultent de la combinaison de facteurs structurels, socioéconomiques et de gestion, dont l'importance varie très fortement d'une ville à l'autre.

Les chiffres de Belfius montrent effectivement une concentration importante du déficit avant intervention régionale au niveau des grandes villes. Ce constat doit toutefois être analysé dans son ensemble : il ne permet

pas, à lui seul, d'attribuer ce déficit à la seule fonction de centralité.

La centralité génère à la fois des charges et des opportunités. Les grandes villes supportent davantage de dépenses, liées à des infrastructures et des services bénéficiant à une population plus large que leurs seuls résidents. Elles bénéficient également d'une activité économique et d'une fréquentation qui peuvent générer des recettes spécifiques, à savoir hébergements touristiques, commerces et autres. Je fais aussi le lien avec la politique du territoire, singulièrement l'enjeu des SDC, mais également la constitution progressive d'outils adaptés aux villes d'une certaine taille. C'est le cas dans toute une série de réformes que j'ai entreprises :

- la possibilité de réduire les additionnels au précompte immobilier pour certains quartiers ;
- la création décrétable de la dotation aux grandes villes et pour le futur volet Emploi également ;
- la création d'un cadre légal pour les charges d'urbanisme intégrant une différenciation par quartier ;
- et cetera.

Je suis convaincu que les potentialités des villes sont très fortes, qu'elles sont en mesure d'offrir des services de haute qualité pour leurs habitants actuels et futurs, qu'elles ont un potentiel d'attractivité élevé, comme les commerces, le business, le tourisme, la culture, le patrimoine. Il est de la responsabilité des responsables de ces villes de transformer ces potentiels en réalité.

La Région entend être un partenaire des grandes villes en activant différents leviers réglementaires et aussi financiers.

Je rappelle également que le Fonds des communes intègre déjà largement l'enjeu de centralité. La tranche consacrée aux externalités représente à elle seule 57,5 % du Fonds, soit environ 840 millions d'euros.

Au final, les neuf grandes villes wallonnes perçoivent en moyenne 728 euros par habitant. Pour les 242 autres communes wallonnes, le montant par habitant est quasiment divisé par deux, puisqu'il est de 368 euros en moyenne. Cela ne signifie pas que la question de la centralité est définitivement réglée, mais il faut avant tout disposer d'une analyse consolidée du coût réel et net de cette centralité.

Vous me questionnez également sur le bilan que je tire du plan Oxygène et ce qu'il adviendra après son extinction au 31 décembre de cette année.

Le plan Oxygène, dont j'ai hérité, n'a pas suffisamment responsabilisé les communes ni imposé le respect de trajectoires de redressement crédibles, laissant ainsi dériver leur situation financière sans résoudre structurellement leurs difficultés. En finançant des dépenses courantes par de l'endettement de long terme qu'il faut un jour rembourser, le mécanisme a

seulement reporté les difficultés davantage qu'il ne les a résolues. Bref, il a reporté le problème et l'a même aggravé.

La DPR l'avait annoncé, je le redis, le plan Oxygène s'achèvera en 2026. La question posée aujourd'hui est celle d'un mécanisme plus structurel, fondé sur des engagements réciproques clairs, des trajectoires réalistes et une véritable responsabilisation. C'est précisément l'objet des discussions actuellement en cours au sein du Gouvernement, auquel je souhaite réserver la primeur du dispositif post-plan Oxygène.

Vous m'interrogez sur la manière de garantir, à l'avenir, la sincérité budgétaire et sur l'attention particulière à apporter aux villes dont la trajectoire de redressement demeure plus difficile.

Le CRAC travaille actuellement, avec les CPAS et chacune de ces villes concernées, afin d'objectiver et de chiffrer précisément les efforts budgétaires qui peuvent raisonnablement être réalisés. Ce travail doit permettre de disposer d'une vision précise de la situation propre à chaque ville et des marges de redressement dont elle dispose, afin d'alimenter les discussions à venir.

Sur les charges qui relèvent du niveau fédéral, je continuerai par ailleurs à défendre – n'en déplaise à M. Liradelfo – les intérêts des pouvoirs locaux. C'est le cas des pensions et du financement des zones de police, qui relève de l'autorité fédérale.

Monsieur Lefèbvre, j'en viens enfin à la question des compensations du plan Marshall. Comme annoncé, la réforme initialement envisagée a été gelée, et le groupe de travail poursuit ses travaux avec l'administration, le ministre-président, mon collègue le ministre Jeholet, ainsi que les représentants des pouvoirs locaux et du monde économique, notamment l'Union des villes et communes de Wallonie, l'UCM et AKT. L'objectif de ce travail est de trouver un mécanisme structurel qui concilie l'attractivité et la réindustrialisation de la Wallonie, la stabilité des recettes des pouvoirs locaux et la soutenabilité du dispositif pour les finances de la Région. À ce stade, les travaux ne sont pas clôturés. Il serait prématuré d'en annoncer les conclusions. Le débat a bien avancé. Il est aussi budgétaire, et il sera lié au conclave.

Enfin, concernant les APE, je vous renvoie aux échanges que nous avons eus plus tôt dans cette belle journée.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Vous évoquez que le poste consacré au plan Oxygène n'est pas encore clair et que l'on ne sait pas encore quel sera le type d'aide structurelle, comme vous dites. Il en va de même pour la question de l'après-plan Marshall. On est le

15 septembre. Les communes vont devoir assez rapidement penser au budget 2027.

Aujourd'hui, il y a énormément de zones d'ombre. Celles-ci sont présentes partout. Même les provinces, aujourd'hui, attendent avec impatience un certain nombre d'éléments que, d'habitude, elles obtiennent en juillet. Nous sommes au mois de septembre. Elles n'ont absolument...

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Non, non, elles n'ont absolument rien eu du tout ; ou alors vous êtes très mal renseigné. Aujourd'hui, les pouvoirs locaux sont confrontés à toute une série d'inconnues, et vous devez absolument résoudre ces difficultés rapidement, faute de quoi on va se retrouver dans de grosses difficultés pour l'année prochaine.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Sur la question des centralités, effectivement assumées par les grandes villes – dont celle dont je suis issu et que vous connaissez bien, La Louvière –, vous avez raison de dire qu'il n'y a pas que les charges de centralités qui sont responsables de la situation problématique des finances des grandes villes. C'est clair. Vous avez raison aussi de dire qu'il y a un rôle à jouer dans le fait que ces grandes villes, logiquement, sont des moteurs, tant au niveau économique que de l'emploi, et sont créatrices de richesses. Ces villes, je le pense et j'en suis convaincu, ont des potentialités très fortes, encore faut-il réussir à les développer.

La Région développe des outils. Vous les avez détaillés, et je ne peux qu'inviter les responsables de ces grandes villes à utiliser au maximum les outils évoqués et à déployer le plein potentiel que les grandes villes jouant des rôles de centralités peuvent accomplir. Ce n'est pas facile. Je ne veux pas faire croire à un « yaka », mais c'est dans ce sens que les grandes villes doivent aller pour se relever, avec la Région comme partenaire. Je sais que vous serez au rendez-vous.

Par rapport au plan Oxygène, nous attendons la solution qui émanera pour les grandes villes, en 2027 et pour les années suivantes. Nous restons convaincus que ce plan n'était pas une solution idéale et qu'emprunter pour couvrir des dépenses courantes, ce n'était pas sain. Je me réjouis qu'autre chose de plus sain puisse être mis en place. Nous attendrons avec impatience les résultats du conclave à ce sujet.

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le suivi de la consultation des communes
concernant les futures compétences
provinciales »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi de la consultation des communes concernant les futures compétences provinciales ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le 18 décembre 2025, le Gouvernement a adopté une note d'orientation relative à l'avenir de l'institution provinciale. Au 1^{er} mai, les villes et communes wallonnes étaient invitées à réaliser une analyse des compétences provinciales afin d'identifier les missions supracommunales que les conseils communaux souhaitent conserver ou voir développées au niveau du territoire provincial, car jugées indispensables au regard des enjeux de la population et du territoire. Les conseils provinciaux ont également été interrogés.

De notre côté, dès le mois de janvier, avec une motion ici au Parlement, nous avons invité le Gouvernement à organiser une consultation publique, en plus de celle des conseils communaux et provinciaux, et également de pouvoir avoir une vue sur l'ensemble du paysage intermédiaire, la structuration de ces multiples couches entre la commune et la Région.

La motion vise les missions exercées par les intercommunales, communautés de communes, conférence de bourgmestres et autres structures existant au niveau intermédiaire. Le souhait est également que nous puissions nous pencher sur les enjeux à organiser à l'échelle supracommunale, la Wallonie, y compris les enjeux trop peu ou mal rencontrés actuellement à cette échelle des bassins de vie. C'est un enjeu important.

Des questions de gouvernance publique se posaient clairement dans nos débats. La motion a été rejetée. Le temps a passé. Une série de communes et provinces ont transmis leur positionnement. À lire la presse, cela partait dans différents sens et avec une série de contributions que j'imagine riches et de manière à nourrir ce débat important pour l'avenir de la Wallonie.

En réponse à une question écrite, nous avons pu lire que vous indiquiez, en juillet dernier, avoir confié à un consultant externe une mission visant à objectiver les missions exercées par les provinces ainsi que leur profil financier. Je dois reconnaître que je n'ai pas vu

l'articulation évidente entre la consultation en cours avec les pouvoirs locaux et cette mission confiée à consultation externe. Nous sommes là pour que vous éclairiez nos lanternes.

Depuis quelques jours, de temps à autre, à l'occasion d'interviews, vous avez une phrase ou l'autre sur ce dossier important dans vos compétences. Par exemple, le 29 août, dans les colonnes de *La Libre*, vous annonciez avoir entamé le travail de rédaction d'un décret spécial relatif aux transferts de compétences et relatif à un volet dit purement institutionnel. Vous avez aussi indiqué que les enjeux autour des questions d'enseignement, en particulier, étaient spécialement complexes. Un peu plus tard, dans un autre journal, vous indiquiez qu'il n'était plus question d'un collège des bourgmestres. On voit bien que vous cherchez à mettre vos petits cailloux pour laisser penser que des choses se passent sans que l'on ne sache trop avoir la vue d'ensemble à ce stade.

Bref, je voulais venir aujourd'hui vers vous, par rapport au processus tel qu'il avait été engagé, c'est-à-dire la consultation des pouvoirs locaux. Avez-vous eu l'occasion ici de dégager des délibérations communales, des tendances convergentes, des propositions nouvelles, des enseignements utiles par rapport aux propositions faites par le Gouvernement ? Le cas échéant, le Parlement peut-il disposer de l'analyse de ces réponses ?

À côté, qu'en est-il de cette étude confiée à un consultant ? Quel est son objet exact ? Comment s'articule-t-elle avec la consultation des pouvoirs locaux ? Le cas échéant, quel est son calendrier ? Quelles sont les éventuelles conclusions ?

Dans quel délai – c'est mon troisième questionnement – avez-vous prévu de déposer au Gouvernement ce projet de décret spécial annoncé dans *La Libre* ? Pouvez-vous expliquer le choix de ce décret spécial alors que, dans notre compréhension jusqu'ici du dossier, il y avait des éléments relevant de la majorité spéciale, celle listée par la Loi spéciale en vertu de la Constitution, et d'autres qui semblent être davantage dans les mains du législateur ordinaire ? Le fait d'annoncer ce décret nous semblait en soi perturbant par rapport au raisonnement tel qu'il avait été posé jusqu'ici. À nouveau, vous allez certainement éclairer un certain nombre d'enjeux.

Ensuite, qu'en est-il alors de cette question fondamentale de l'organisation de la supracommunalité et de la rationalisation de toutes ces structures qui existent au niveau intermédiaire ? Feront-elles partie de la réflexion du Gouvernement et du texte ? On l'a encore vu récemment à l'occasion des bassins de mobilité, on y parlait des pôles du logement dans une autre commission. Je pourrais ici largement dépasser mon temps de parole en citant simplement les thèmes qui mettent en jeu ces bassins de vie. J'ai vu qu'un

bourgmestre d'une commune importante de Wallonie avait également commis un ouvrage à ce sujet, mais je n'ai pas encore l'occasion d'en prendre connaissance, je l'avoue. Qu'en est-il de cet enjeu ?

Enfin, le Gouvernement a-t-il prévu d'ouvrir un dialogue avec le ou les groupes de l'opposition avant que tout soit bouclé ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vais essayer de vous éclairer et d'étancher votre soif sur le sujet de la réforme des provinces.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Jusqu'ici, j'ignorais que le dossier était si drôle.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – C'est peut-être l'avancement de l'heure dans la soirée, Monsieur le Député ; n'y voyez pas autre chose.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Admettons.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, conformément à la note d'orientation adoptée par le Gouvernement wallon, sur ma proposition, le 18 décembre 2025, l'ensemble des communes et des provinces ont été consultées afin d'identifier les missions qu'elles estiment devoir être maintenues ou développées à une échelle supracommunale.

Cette consultation a suscité de nombreuses contributions et a permis de dégager plusieurs tendances. En gros, les trois quarts des communes ont répondu.

Il ressort tout d'abord des réponses, un consensus sur la nécessité de maintenir un niveau d'action supracommunal pour certaines politiques qui nécessitent une expertise spécifique ou une coordination dépassant le territoire d'une seule commune. Plusieurs domaines ont été régulièrement cités : la gestion des cours d'eau, le développement territorial, certaines missions de sécurité civile et de planification d'urgence, la médecine préventive, la formation des agents locaux, ainsi que les centrales d'achat et les marchés publics. À l'inverse, les contributions témoignent d'un attachement plus limité à l'institution provinciale en tant que telle.

Monsieur le Député, vous me demandez à disposer de l'analyse des délibérations communales, je répondrai volontiers à toute sollicitation formelle que vous m'adresserez : un petit mail et j'envverrai le document.

S'agissant du travail d'appui confié à un consultant externe, le rapport réalisé par le cabinet Ernst & Young relatif à l'objectivation des missions et des profils financiers des provinces est toujours provisoire. Son analyse a toutefois largement mis en évidence la complexité de l'exercice, notamment en raison de l'hétérogénéité des données disponibles selon les provinces et, consécutivement, de la difficulté à disposer d'informations directement comparables entre les cinq provinces. Toutes n'utilisent pas les mêmes méthodes. Quand on demande des informations, on a un peu des pommes et des poires, c'est la raison pour laquelle j'ai chargé l'administration de poursuivre ce travail d'objectivation, en étroite concertation avec les provinces.

Les enseignements issus de cette objectivation et ceux résultant de la consultation des pouvoirs locaux constituent deux démarches complémentaires. La première apporte un éclairage technique, financier et organisationnel sur les compétences concernées. La seconde permet de recueillir l'expertise de terrain ainsi que les attentes des acteurs locaux directement concernés par la réforme.

Enfin, vous m'interrogez sur les textes en préparation et sur leur futur calendrier. Je l'ai déjà dit, mais c'est important de le rappeler, la réforme des provinces, ce sont trois volets :

- le premier, la reprise du financement communal des zones de secours. Ce volet a été traduit par décret, voté en décembre 2025. Son application s'étalera jusqu'en 2030 et se poursuivra au-delà pour rassurer celles et ceux qui le craindraient ;
- le deuxième, le transfert et la réorganisation des missions et services provinciaux. Ces décisions relèvent d'un décret ordinaire, adopté à la majorité simple ;
- le troisième, en revanche, la suppression de l'institution provinciale – en tant qu'instance politique –, nécessite l'adoption d'un décret spécial.

Je précise toutefois que, si seule la réforme institutionnelle exige juridiquement une majorité spéciale, ma volonté est de poursuivre le dialogue avec une majorité élargie sur la définition du futur modèle de reprise et de réorganisation des actuels missions et services provinciaux. C'est bien dans ce cadre que seront abordées l'organisation de la supracommunalité et la rationalisation des structures existantes à l'échelon intermédiaire, qui constituent des éléments centraux de la réforme.

Ma volonté, tout comme celle du Gouvernement, est d'ouvrir des discussions avec chaque formation démocratique de ce Parlement avant d'ouvrir le processus formel du travail législatif. C'est la raison pour laquelle vous n'avez pas vu de dépôt d'un avant-projet de décret spécial en première lecture au Gouvernement. Nous en reparlerons.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je peux sans doute partager avec le ministre sa dernière phrase quant au fait que nous reparlerons certainement de ce dossier. Il reste à voir où, quand et comment.

Je remercie le ministre pour les informations qu'il a partagées ici avec la Commission, même si elles sont génériques. Je comprends mieux l'articulation entre un travail de consultation, d'une part, et une expertise davantage technique, d'autre part. Ce qui m'a surpris, c'est le calendrier de cette commande d'expertise, puisqu'il serait logique qu'elle vienne en aval de choix politiques quant à la définition du modèle. Toutefois, le ministre a la liberté de ses choix.

Je comprends également la volonté d'ouvrir des discussions avec les différents groupes démocratiques. Du point de vue de mon groupe, ouvrir des discussions paraît être une formule plus juste que poursuivre le dialogue, mais peut-être que d'autres groupes ont été consultés plus tôt.

Je reviens au modèle et aux enseignements. J'ai été surpris que ce soit fort lapidaire dans les enseignements formulés. Vous m'indiquez que vous tenez des informations à disposition, et nous les demanderons. Je pense qu'elles peuvent aussi être partagées avec l'ensemble des groupes, parce qu'elles sont d'intérêt public. Je ne vois pas encore bien s'il y a là derrière une simple compilation de délibérations ou s'il y a un travail d'analyse plus important, au-delà de quelques tendances isolées, c'est-à-dire si à un moment donné une analyse plus approfondie a été menée sur l'ensemble du spectre et de ses contributions. En tout cas, je peux me rallier aux deux enjeux qui résultent de vos constats.

Quand vous évoquez un attachement plus limité à l'institution provinciale telle qu'elle existe aujourd'hui, clairement, ma formation se retrouve dans cette formule, fût-elle un euphémisme. De plus, l'enjeu d'un attachement ou d'une volonté des communes de compter sur un niveau supracommunal est pour moi la question clé. C'est avoir une enceinte qui puisse délibérer, démocratiquement et publiquement, des enjeux qui concernent le territoire, avec une association beaucoup plus forte dans les communes. Là-dessus, nous ne voyons pas clair, mais j'imagine que vous gardez quelques cartes dans votre jeu sur votre projet exact. S'agit-il de miser sur les intercommunales ? Ce serait clairement une perte démocratique. S'agit-il de concevoir quelque chose de nouveau, qui montre l'importance de cet enjeu du bassin de vie ? Nous verrons bien.

En tout cas, nous sommes disponibles pour travailler sur ce sujet d'importance pour l'avenir wallon.

**Question orale
de Mme Valérie Bluge
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les attentes des communes concernant
l'accueil des Gens du voyage »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bluge à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les attentes des communes concernant l'accueil des Gens du voyage ».

La parole est à Mme Bluge pour poser sa question.

Mme Valérie Bluge (MR). – Monsieur le Ministre, à l'initiative du bourgmestre d'Oupeye et d'autres bourgmestres de la région de Liège, une rencontre a réuni le 31 août dernier plusieurs représentants communaux de l'arrondissement, de la Région wallonne et du Centre de médiation des Gens du voyage et des Roms.

Cette réunion faisait suite aux installations successives de groupes de gens du voyage dans plusieurs communes liégeoises au cours de ces derniers mois. De nombreuses communes dans le Hainaut ont également été concernées.

Les campements sauvages confrontent les pouvoirs locaux à des difficultés récurrentes : gestion des déchets, circulation sur des voiries parfois inadaptées, tensions avec certains riverains, sécurité des personnes présentes sur place, mais aussi une marge de manœuvre limitée des bourgmestres lorsque l'installation intervient sur un terrain privé, avec ou sans accord du propriétaire.

Monsieur le Ministre, quelles ont été les préoccupations exprimées par les communes lors de cette rencontre ? Les bourgmestres ont-ils formulé une position commune quant à la nécessité de mieux encadrer l'accueil des Gens du voyage ? Le cadre actuel permet-il aux bourgmestres d'agir suffisamment vite et clairement lorsqu'une installation pose problème ? Une clarification des outils à disposition des communes est-elle envisagée ?

Enfin, comment les pouvoirs locaux seront-ils associés aux suites de cette réunion et à l'élaboration éventuelle de propositions à transmettre au Gouvernement wallon ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, la réunion du 31 août 2026 dont vous faites mention a rassemblé les bourgmestres ou représentants des communes de Liège-

Métropole et a permis d'échanger sur les situations rencontrées lors de l'accueil des Gens du voyage. Les bourgmestres gèrent ces situations en application de la nouvelle loi communale et de leurs compétences historiques de police administrative, qui leur permettent de prendre des mesures rapides et proportionnées pour traiter des situations difficiles ou problématiques, dans le respect de l'autonomie communale.

J'ai moi-même récemment abordé cet enjeu avec mon collègue, le ministre Coppieters. Nous partageons le constat que l'offre actuelle de terrains adaptés reste insuffisante et que cette situation contribue à des occupations spontanées, lesquelles sont les plus difficiles à gérer par les communes. Vous le savez, en matière de territoire, l'aménagement de terrains pour accueillir des Gens du voyage et l'équipement de ceux-ci peut être autorisé en dérogation au plan de secteur. S'agissant d'équipements à vocation publique, il n'y a pas de problème de territoire. Des moyens régionaux peuvent également être mobilisés. Cela relève des compétences d'action sociale de mon collègue Yves Coppieters.

La difficulté ne réside pas dans des règles d'urbanisme ou les moyens budgétaires, mais dans l'identification de terrains capables et dans une forme d'acceptabilité au regard de l'environnement de tels terrains. Précédemment, la Région avait tenté de mobiliser les provinces. Certes, cela a permis de créer quelques lieux équipés, mais ils restent largement insuffisants à ce jour.

Vous m'interrogez également sur l'association des pouvoirs locaux à l'élaboration de propositions sur ces thématiques. C'est précisément l'objectif du travail que j'ai confié à l'UVCW. Un groupe de travail réunissant des représentants des communes et des zones de police directement confrontés à ce type de situation a été constitué afin d'identifier les difficultés rencontrées et de formuler diverses recommandations opérationnelles. Les conclusions qui m'ont été transmises confirment que les principales difficultés concernent les occupations non planifiées et l'insuffisance de l'offre de terrains d'accueil. Il y a une série de recommandations, mais ce serait trop long d'y revenir en détail.

L'objectif est maintenant clair : mieux outiller les communes tout en développant une offre d'accueil plus adaptée aux réalités du terrain, ce à quoi je travaille actuellement en concertation avec mon collègue, Yves Coppieters.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Pour commencer, la proactivité des bourgmestres est à saluer dans ce dossier. Ils avaient une problématique clairement identifiée et se sont réunis pour en discuter et susciter le dialogue avec la Région wallonne dans le

champ de leurs compétences, mais aussi pour savoir comment il pouvait y avoir une véritable interaction avec la Région wallonne.

Votre dialogue avec le ministre Coppieters est important. Se pose quand même aussi la question du Centre de médiation des Gens du voyage et des Roms en Wallonie, qui est aussi au cœur des enjeux.

Pour le MR, la Région wallonne doit agir concrètement, elle doit soutenir les communes sur le terrain – c'est ce que vous faites – et ne plus avoir cette posture spectatrice. Elle doit constituer un levier pour mieux outiller. C'est votre objectif, nous le partageons et vous soutiendrons. Je serai vigilante quant à ces dossiers.

**Interpellation
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la manifestation à Liège pour dénoncer
une urbanisation excessive et appeler à la
protection des espaces verts »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la manifestation à Liège pour dénoncer une urbanisation excessive et appeler à la protection des espaces verts ».

MM. de Wasseige et Chintinne se joignent à l'interpellation.

La parole est à Mme Cremasco pour développer son interpellation.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Je remercie les collègues de la majorité de se joindre à cette interpellation. Je me réjouis d'entendre ce que mon interpellation leur évoquera ainsi que leurs pistes de solutions.

Monsieur le Ministre, je voulais être le relais de cette manifestation importante de terrain qui fait suite aux annonces de plans : adaptation au réchauffement climatique, lutte contre l'imperméabilisation. Le Gouvernement annonce qu'il faut freiner l'urbanisation et l'on nous vend aussi, à bon escient, la préservation impérative des espaces verts. C'est important. Ce sont des messages. Or, dans les faits, à quoi les citoyens sont-ils confrontés ? À des projets immobiliers, encore et encore.

La contestation citoyenne – c'est important de le dire ici – s'exprime constructivement et dans la joie. Néanmoins, elle est légitime et doit être entendue.

L'aménagement du territoire, ce sont souvent des décisions de longue durée, qui reposent sur la législature d'après, c'est un fait. La construction est du temps long, c'est un fait. Vous savez que je connais un peu le secteur, aujourd'hui, l'urgence climatique est avérée : il faut prendre des décisions fortes, efficaces directement. C'est peut-être un peu rude. En tant qu'écologistes, ce n'est pas faute d'avoir prévenu, mais il faut vraiment changer de vitesse.

Ce lundi, à l'appel de collectifs de riverains et d'associations de défense de l'environnement, les manifestants ont attiré l'attention sur plusieurs dossiers urbanistiques en cours ou contestés ces dernières années, notamment au Cadran, à Burenville, à Saint-Léonard, à la Chartreuse ou encore au Ry-Ponet.

Ce n'est pas peu dire que pléthore de projets immobiliers sont en cours, sortent de terre ou sont annoncés. Je ne développerai ici que ceux de Burenville et du Cadran – il est tard et mes collègues m'en voudraient –, mais la liste est longue. Cette accumulation de projets immobiliers montre l'ampleur du problème – je suis là pour vous sensibiliser à ce que l'on vit au quotidien – et de la contestation légitime qui l'accompagne. La problématique est encore plus grave à l'échelle de l'agglomération urbaine liégeoise et de la centralité définie par le Schéma de développement du territoire régional.

Dans le quartier de Burenville, pour revenir à celui-là, à Liège, c'est un projet immobilier qui prévoit de construire 430 logements sur la friche de l'ancien charbonnage de l'Espérance et Bonne fortune, friche aujourd'hui retournée à la nature et reprise dans la chaîne des parcs du projet de territoire de la Ville de Liège. Ce projet de territoire est une étude préalable qui devait guider l'élaboration du schéma de développement communal de la Ville de Liège. L'enquête publique s'est clôturée le lundi 7 septembre et, Monsieur le Ministre, pas moins de 13 000 lettres de réclamations officielles ont été adressées au collège communal. C'est un signal que le politique ne peut ignorer. C'est mon premier message.

L'autre projet que je voulais illustrer ici, c'est le Cadran, une initiative immobilière aujourd'hui controversée. Elle vise à construire un hôtel et une résidence étudiante sur le dernier espace vert non imperméabilisé du quartier de Sainte-Marguerite.

Ces projets ont été initiés – parce que c'est systématiquement la réponse que vous me donnez – il y a plusieurs années. Ils sont encadrés par des schémas ou des décisions qui relèvent aussi de la Région. C'est pour cela que je suis devant vous. Toutefois, aujourd'hui, ces choix posés il y a des années doivent être questionnés. Ils doivent s'adapter à l'urgence climatique et aux tendances démographiques. Je vais revenir là-dessus.

Les inondations et les sécheresses nous montrent que les poumons verts urbains y sont vitaux. C'est aussi grave que cela, on ne peut pas nier les 3 000 morts de la canicule. On ne peut pas nier ce qui s'est passé cet été. Ce sont des mesures urgentes qu'il faut prévoir. Lesquelles avez-vous prévues pour préserver ces fameux espaces verts, plutôt que de les désimperméabiliser ou de les déconstruire a posteriori, comme je le lis parfois ? Le mieux est quand même de ne pas les construire.

La question est d'autant plus aiguë qu'un des arguments dit juridique et systématiquement opposé, tient dans le fait que ces espaces verts ne sont pas protégés, souvent parce qu'ils sont définis et sont dans des centralités. Or, ces centralités sont définies au niveau régional. Encore une fois, c'est pour cela que ma question devant vous a toute sa pertinence. Ces parcelles sont également urbanisables au plan de secteur et sont parfois encadrées par un schéma d'orientation locale qui a été approuvé avant que ne soit devenue effective aux yeux de toutes et tous cette urgence climatique.

Monsieur le Ministre, quels leviers politiques avez-vous prévu d'activer pour que ces espaces verts soient véritablement protégés, malgré une situation antérieure, qui est celle qu'elle est ? Pouvez-vous clarifier le fait que seul le permis d'urbanisme donne une autorisation à construire ? Ce n'est pas parce que l'on est dans une centralité ni parce que l'on est en rouge au plan de secteur que l'autorisation de construire est effective, seul le permis donne cette autorisation. Certains schémas d'orientation locale – les SOL – ne devraient-ils pas être remis en question et débattus en prenant cette urgence en considération ? Si oui, comment ?

Par ailleurs, beaucoup de communes ont initié un schéma de développement communal qui n'en est encore qu'à ses prémices de réflexion, comme à Liège, où l'on a l'intention d'en développer un. Suite aux catastrophes climatiques que nous vivons, quelles actions prenez-vous pour que la préservation des espaces verts et l'adaptation au dérèglement climatique soient prises en considération dans les schémas de développement communaux en cours d'élaboration ? Surtout, quelles mesures allez-vous prendre en attendant que ces schémas et cette réflexion aboutissent ? Vous savez comme moi que le CoDT ouvre la possibilité de tenir compte de cette réflexion pour ne pas approuver le schéma de développement communal. En effet, une fois ce dernier approuvé, il est trop tard pour s'opposer au bétonnage. Proposez-vous une solution pour que cette situation n'ait pas lieu ?

Une autre dimension que je voulais mettre aussi en avant, parce qu'elle mérite une adaptation urgente de nos règles d'urbanisme, c'est la tendance démographique. La Wallonie devrait perdre – je cite *L'Avenir* – des habitants dès 2046. Le souci, c'est que le

Gouvernement raisonne à court terme, titrait *L'Avenir* ce de septembre.

Comment allez-vous ajuster la production de logements, aussi bien en nombre qu'en qualité, aux besoins réels à échéance de 20 ans ? Ce serait encore plus ridicule et inacceptable politiquement de créer cette situation et d'ériger une série de logements qui, en plus, ne répondent pas à un réel besoin. Comment la demande en logements va-t-elle être prise en considération, notamment le logement étudiant ? Comment est-ce estimé dans chaque commune, et pour la ville de Liège en particulier puisque c'était mon premier exemple ? Or, cela a lieu partout en Wallonie.

Une approche pluricommunale est-elle menée lorsque les centralités recouvrent plusieurs communes ? Liège fait partie d'une centralité où il y a 11 communes, les projets immobiliers fleurissent partout, il ne s'agit pas de regarder uniquement Liège comme une île, mais tous ces projets et potentiels logements qui seront bâtis dans le logement existant. Quelle est votre approche à l'échelle pluricommunale, à l'échelle de la centralité définie dans les SDT ?

Transversalement, avez-vous prévu d'intégrer ces projections du Bureau fédéral du Plan ? Elles sont relayées par l'IWEPS. On a des projections, on nous dit de faire attention à ne pas produire du logement « à mauvais escient », qui ne sera pas utile dans le futur et va ralentir, voire anéantir, notre possibilité d'adapter le territoire.

À Liège, on a le Schéma de développement de l'arrondissement de Liège – SDALg –, qui contient un nombre de logements à développer. Il doit être ajusté en fonction des nouvelles prévisions démographiques. Allez-vous le soutenir ? Allez-vous prendre des mesures pour ne pas créer une suroffre inadaptée et qui sera ingérable par la suite ?

J'ai tenté d'être brève en mettant en évidence trois points qui demandent des réponses claires et urgentes. À Liège, comme ailleurs, les projets de lotissement foisonnent. L'enjeu est énorme : ne pas créer une bulle immobilière, c'est-à-dire des projets immobiliers ne répondant pas aux besoins réels ; et orienter les projets vers la rénovation du bâti plutôt que la construction neuve, pour protéger ces espaces verts dont nous avons tant besoin. Aujourd'hui, tout le monde sait qu'ils sont vitaux.

M. le Président. – La parole est à M. de Wasseige qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, l'interpellation de ma collègue pourrait, à première lecture, sembler surprenante. À la lire, on pourrait presque croire qu'elle remet en cause le principe de centralité, pourtant clairement porté et promu par le précédent Gouvernement, à l'initiative du Schéma de développement du territoire et des schémas

de développement communaux qui en découlent. Je me permets de rappeler que la formation politique de ma collègue participait à ce Gouvernement et en soutenait les principales orientations.

Le SDT a toujours eu une ambition clairement affichée : limiter l'étalement urbain, favoriser un usage parcimonieux du territoire et renforcer les centralités existantes. Dans ce contexte, il est parfaitement logique de constater que certains projets sont prioritairement développés dans des zones identifiées comme des centralités, par les politiques que le Gouvernement précédent a lui-même mis en place. On ne peut pas, d'un côté, défendre le principe de centralisation des activités et de l'habitat dans les centralités et, de l'autre, regretter les effets de cette politique lorsqu'ils se manifestent dans son propre environnement.

Par ailleurs, sans entrer dans le détail de chacun des projets évoqués, il convient de rappeler que ceux-ci sont encore au stade de l'instruction. À ce stade, le ministre ne peut se prononcer sur leur issue, notamment en raison des éventuels recours et des procédures auxquelles il devra donner suite, le cas échéant.

Cela étant, la question de l'équilibre entre densification, qualité du cadre de vie et préservation de la nature reste évidemment essentielle. Le ministre a d'ailleurs développé plusieurs initiatives visant à renforcer la végétalisation et l'adaptation de nos territoires, en particulier dans les zones urbanisées, notamment à travers l'obligation d'intégrer, dans les schémas de développement communaux, les mesures d'adaptation prévues par le SDT.

Il me semble important de ne pas opposer systématiquement centralité et qualité de vie. L'enjeu est précisément de parvenir à construire des centralités attractives, vivantes et suffisamment denses, tout en veillant à préserver la végétation, les espaces de respiration et la qualité de vie des habitants.

Enfin, concernant le vieillissement de la population et l'impact sur l'offre de logements, je voudrais commencer par un rappel avant de formuler une remarque sur la répartition des compétences. Ma collègue, Anne-Catherine Goffinet, a déjà eu l'occasion d'interpeller la ministre du Logement sur l'enjeu que représente le vieillissement de la population pour l'évolution de notre offre de logements. Ma remarque est avant tout institutionnelle. La politique du logement relève de la compétence de la ministre Neven, il lui appartient d'intégrer pleinement la question du vieillissement de la population dans l'orientation et l'évolution de la politique du logement.

Pouvez-vous nous présenter les mesures mises en œuvre afin de favoriser et de préserver la végétalisation dans nos centres urbains, dans le cadre des objectifs de densification et de renforcement des centralités ? Une concertation est-elle menée au sein du Gouvernement

sur la question du vieillissement de la population et sur ses conséquences en matière d'aménagement du territoire, de logement et d'organisation de nos centralités ?

M. le Président. – La parole est à M. Chintinne qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, on ne va pas refaire le débat de ce matin, qui était axé sur cet aspect. Je viendrai avec plusieurs éléments parce que j'ai entendu les difficultés au niveau des centralités et autres.

M. le Ministre, tout à l'heure, l'a précisé – je tiens à le souligner –, la modification votée par la majorité en mars 2026 permet de refuser l'approbation d'un schéma communal pour des motifs d'opportunité portant sur l'optimisation spatiale ou sur la lutte contre les inondations. On l'a dit tout à l'heure, c'est un sujet qui reviendra sur la table. Tout le monde, ici, est convaincu qu'il faut faire avancer les choses. Sincèrement, on a débattu largement ce matin, en long, en large et en travers, sur tous ces points.

J'ai tout de même un souci dans l'interpellation de dire que, à la limite, la Région devrait décider de tout et les communes devraient rester au balcon. Aujourd'hui, il y a une démarche au niveau des communes – personnellement, je fais partie d'une commune où cette démarche est initiée – de prendre en compte les notions d'inondation, de canicule et autres. Dorénavant, il y a une réactivité des pouvoirs locaux vis-à-vis de ces problématiques.

Je voulais juste faire ces deux remarques.

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, je vous remercie pour l'interpellation et vos interventions. Je reconnais, Madame Cremasco, votre côté passionné dans ces projets qui vous tiennent à cœur. J'ai un peu l'impression que je suis mis au banc des accusés, de celui qui aurait écrit le CoDT et le SDT. Je me trouve dans une situation où je dois défendre des outils mis en place sous la précédente législature, alors que j'étais dans l'opposition, disant que ces outils ne donnent pas la vision qu'il fallait, et cetera, tout le contraire de ce que le précédent Gouvernement a validé et défendu comme tel.

Mes collaborateurs m'ont fait 10 pages de notes en m'expliquant tout ce qu'il y a de bien dans le SDT. Je ne vais pas rouvrir le débat sur tous les éléments qui se retrouvent dans le SDT aujourd'hui et qui font usage positif par rapport aux enjeux d'adaptation, de préservation de la nature et la biodiversité en ville, mais également – M. de Wasseige l'a très bien dit avec ces

mots – la nécessité d'éviter l'étalement, de manger les terres arables, vous en parliez tout à l'heure. À un moment donné, il faut réconcilier les éléments. J'avoue n'avoir pas compris l'article de la presse que vous citez, parce que ce n'est pas du tout le SDT.

Le SDT s'appuie sur des études de géographes, des démographes, sur l'évolution, et cetera. Oui, on sera peut-être moins nombreux, mais on sait aussi que l'on vivra dans des familles plus petites, voire des situations d'habitat en solo. Les besoins en logement existent, ils évoluent et la rénovation des logements est aussi importante. Je ne peux que vous renvoyer aux travaux du précédent Gouvernement. Si vous dites que le travail n'a pas été bien fait, je peux l'entendre, mais mon souhait est d'aller de l'avant et de travailler avec ce qui a été fait. J'estime, même si je n'étais pas au Gouvernement sous la précédente législature, qu'il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain.

Par ailleurs, il y a toute une série de choses que j'ai corrigée très ponctuellement – M. de Wasseige, l'a cité et M. Chintinne également – : le fait qu'il y a dorénavant une forme de logique d'entonnoir. Les schémas de développement communaux, certes, bénéficient d'une forme d'autonomie communale, mais doivent cadrer avec le SDT. Ce n'était pas prévu. On a déjà eu plusieurs fois ce débat et vous devez le reconnaître.

Tout ce qu'il y a derrière les principes généraux que l'on retrouve dans le SDT, y compris sur les enjeux d'espaces verts, de poumons et de respiration, de la proximité de la ville à 10 minutes, et cetera, ce sont bien des aspects qui doivent intégrer les SDC.

Le 30 juin, vous m'aviez déjà posé le même genre de question, je suis allé relire puisque vous faites écho à nos échanges. Dans votre réplique, vous disiez : « Il y a des choses qui, si elles étaient rendues efficaces, sortiraient leur plein effet, il faut les mettre en œuvre ». Madame la Députée, je vous réponds, j'espère ne pas vous surprendre : c'est bien ce que je compte faire. Le Gouvernement et moi-même ne sommes pas restés inactifs depuis deux mois. Voici trois semaines – on ne va revenir sur ce débat –, le Gouvernement a validé la stratégie d'adaptation, les enjeux des SDC. J'ai demandé au SPW TLPE de programmer prochainement des réunions thématiques dans le cadre des journées de travail qui rassemblent les bureaux d'études. En effet, tous les deux ou trois mois, ils font une réunion, et cetera. Les trois prochains sujets que j'ai demandés à l'administration – ma demande ne date pas d'hier – sont :

- la lutte contre les inondations ;
- la biodiversité ;
- la stratégie d'adaptation à l'échelle du territoire communal.

Je veux que les bureaux d'études soient bien dans ce *mindset* et cet état d'esprit : ces éléments sont

importants dans le schéma de développement communal. Ce n'est pas juste de dire combien d'habitants on met par hectare, à quel endroit. Un SDC, c'est bien plus large.

J'ai également réuni récemment les fonctionnaires délégués et la hiérarchie du TLPE, pour bien insister sur la nécessité d'intégrer la stratégie d'adaptation dans les SDC en cours d'élaboration et futurs. Je leur ai dit clairement que j'attendais que chaque SDC identifie les leviers à mettre en œuvre pour une stratégie d'adaptation efficace, à défaut de quoi je refuserai de valider les SDC.

C'est une grille de lecture qui permet de les mettre en évidence et qui permet de voir qu'il y en a suffisamment. Par exemple, si un SDC veut mettre en œuvre une ZACC, il devra établir à quelles conditions principales une telle ZACC pourra être mise en œuvre, non seulement pour compenser son impact, mais également pour amener une réponse aux risques déjà identifiés pour la zone ou le quartier concerné, Inondations, îlots de chaleur, et cetera. C'est un élément extrêmement important, non seulement pour la stratégie d'atténuation qu'une commune doit piloter, mais également pour des éléments de prévisibilité à l'attention des investisseurs et des promoteurs.

C'est important qu'on leur dise clairement : « Si vous voulez mettre en œuvre cette zone, voilà les conditions majeures qui la conditionnent ». Les événements climatiques que connaît la Wallonie, qu'il s'agisse des inondations, des épisodes de sécheresse, confirment pleinement l'importance de préserver et de développer des espaces verts, de maintenir des sols en pleine terre, de renforcer la résilience de nos territoires. Ces enjeux sont désormais intégrés de manière transversale dans les politiques d'aménagement du territoire et dans les orientations du SDT, auxquelles, j'imagine que vous adhérez pleinement puisqu'il a été validé par un gouvernement avec Ecolo.

Le schéma de développement du territoire prévoit, par exemple, que trois nouveaux logements sur quatre soient créés dans les centralités à l'horizon 2050, je ne l'ai pas inventé. L'orientation ne vise pas à urbaniser à tout berzingue, mais poursuit un objectif de préservation du territoire en concentrant principalement et prioritairement le développement de l'habitat dans les espaces déjà urbanisés, afin de :

- limiter l'étalement urbain ;
- réduire la consommation foncière ;
- préserver davantage les espaces naturels, agricoles et forestiers.

Oui, demain, nous allons devoir construire différemment. Je l'ai dit à toutes les communes, à tous les bourgmestres, je le répète partout, aux échevins de l'urbanisme. Oui, aux endroits où l'on faisait deux niveaux, demain ce seront trois. Les endroits où l'on en faisait quatre, ce seront cinq. C'est une façon à la fois de

préserver le sol, mais aussi de densifier l'habitat et de faire en sorte que la ville de 10 minutes soit une réalité.

Renoncer à développer prioritairement les centralités reviendrait à reporter davantage de pression urbanistique vers les espaces non urbanisés, ce qui serait contraire aux objectifs fondamentaux de réduction de l'artificialisation des sols.

Je pourrais continuer avec de nombreux exemples, mais le temps passant et l'horaire ne me laissant pas plus de temps, je ne vais pas abuser, Monsieur le Président.

Concernant Burenville, les demandes de permis sont actuellement à l'instruction et portent sur un site inscrit en zone d'aménagement communal concerté au plan de secteur ayant fait l'objet d'un schéma d'orientation locale, approuvé le 13 mars 2025. Ce schéma intègre explicitement des objectifs relatifs à la biodiversité, au maintien de liaisons écologiques boisées ainsi qu'à la gestion intégrée des eaux pluviales et des risques de ruissellement. Les demandes de permis sont en outre accompagnées d'une étude d'incidences sur l'environnement.

Les dossiers sont toujours à l'instruction. Évidemment, je ne vais pas parler davantage de ce dossier. Les observations formulées dans le cadre de l'enquête publique, qui sont légitimes, feront l'objet des éléments pris en considération par les autorités compétentes dans le cadre de l'instruction du dossier, comme le prévoit le CoDT que vous avez voté, et pas moi.

Le projet du Cadran, également en cours, vise la réalisation d'un hôtel et d'une résidence étudiante à proximité immédiate de la gare de Saint-Lambert. Si le terrain est aujourd'hui non bâti et végétalisé, les informations communiquées à ce stade par l'administration ne permettent pas de le qualifier comme un espace bénéficiant d'un statut particulier de protection au regard des outils d'aménagement du territoire ou de la protection de la nature. Cela ne préjuge en rien – j'insiste trois fois sur cela – l'intérêt que peut représenter un espace végétalisé dans le cadre de vie des habitants du quartier. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit.

L'administration m'informe également que l'instruction de la demande est toujours en cours et que des plans modificatifs ont d'ailleurs été sollicités.

J'observe par ailleurs que la Ville de Liège poursuit elle-même plusieurs projets destinés à renforcer la présence de la nature en ville, à développer de nouveaux espaces verts et à lutter contre des îlots de chaleur dans le cadre de sa perspective de développement urbain, le PDU 2025-2030, et de son plan Canopée.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, votre réponse ainsi que les interventions de mes collègues – singulièrement celle de M. de Wasseige – ne prennent pas en considération l’urgence face à ce que l’on vient de vivre, la contestation qui s’élève dans la rue et toutes les pétitions déposées dans ce Parlement. À un moment, vous allez tous – ou autant que vous êtes – écouter ce qui se dit et ce qui se passe dans le cadre de vie et dans l’environnement.

Je ne comprends pas, Monsieur le Ministre, que vous teniez un discours aussi paradoxal en disant que l’on continue grosso modo, que des documents d’urbanisme et des schémas de développement communaux ont été établis sous la législature précédente et qui, pour la première fois...

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Évidemment, mais attendez, je n’ai pas fini de vous dire que l’on est très fiers de cette première étape franchie. Avant cela, il n’y avait pas de centralité et l’on ne discutait pas de l’étalement urbain. Une première étape a été franchie. Pendant combien de temps allez-vous vous réfugier dans ce que l’on a fait ? Pendant combien de temps allez-vous dire « C’est comme cela, *business as usual*, on va le mettre en œuvre » ? C’est bien ce qui ressort de vos propos.

Aujourd’hui, nous sommes face à une urgence et il y a moyen de faire mieux. Quand on discute du schéma de développement communal, vous me dites que l’on va l’insérer. Je récupère la main et l’autorité d’opportunité pour dire que le schéma de développement communal est bon ou n’est pas bon parce qu’il lutte ou pas contre les inondations. Vous ne pouvez pas dire que je n’ai pas participé à la réflexion, au débat et à soutenir cette version. Je suis en train de vous dire ce que les citoyens, tous les groupes et les collectifs de riverains mettent en évidence...

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Je ne vous ai pas interrompu.

Quand le schéma de développement communal sera adopté, il sera trop tard. À présent, pouvez-vous, à l’aune des 3 000 personnes décédées cet été, dire qu’il faut changer de cap et prendre des décisions plus effectives ?

Sur l’entente de la population, vous ne dites pas un mot. Pas un petit peu de respect et pas une seule considération pour ce qui se passe aujourd’hui à travers les manifestations qui regroupent des centaines de personnes, à travers les milliers de signataires et les gens qui viennent dans ce Parlement.

Vous le savez comme moi, quand cet outil de schéma de développement communal sera adopté, il sera trop tard pour beaucoup de communes. Que fait-on dans l’intermédiaire ? Vous dites que le Gouvernement a pris conscience de ce qu’il fallait faire, que vous allez agir et resserrer les boulons. J’ai interrogé M. Coppieters, ainsi que Mme Neven, qui a ce plan d’adaptation dans les mains, ou plutôt qui le chapeaute. Aujourd’hui, je vous interroge, vous et vous dites : « Oui, il y a urgence, on est d’accord ». Pourtant, au final, rien n’est fait.

Sur le vieillissement de la population, c’est la totale. J’ai interrogé je ne sais combien de fois sur les 230 000 logements où des aînés sont aujourd’hui piégés et qu’il faut transformer, car ils ne sont pas bétonnés. C’est une offre potentielle qu’il faut transformer. L’enjeu est aussi de taille par rapport à l’évolution démographique. Pas un mot. Pire encore, vous retournez l’argument pour dire qu’il va nous falloir des logements. Non, il faut absolument – tous les acteurs du terrain et tous les observateurs, même l’IWEPS, le disent – transformer ce bâti. Quelles pistes de solutions sont exprimées aujourd’hui ? Aucune.

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

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie d’avoir rappelé les outils et les balises qui existent pour encadrer l’urbanisation...

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Elles ne sont pas suffisantes, Monsieur de Wasseige.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Je ne vous ai pas interrompue.

Je vous remercie d’avoir rappelé les outils et les balises qui existent pour encadrer l’urbanisation des villes et veiller à garder des espaces verts en ville. Ceci ne consiste pas, dans les outils et les balises qui existent dans la réflexion du ministre, à nier l’évolution ou l’urgence dont vous parlez.

Par ailleurs, pour les dossiers évoqués, c’est la commune qui a la main et qui suit la procédure. Vous parlez des 13 000 citoyens qui se sont exprimés. Je dis bravo ! On s’en félicite, car c’est la preuve qu’ils peuvent faire entendre leur voix. Il revient aux autorités locales qui traitent le dossier...

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Il faut les laisser entendre leur voix, mais vous imaginez ?

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Je ne vous ai pas interrompue.

Il revient aux autorités locales qui traitent le dossier d’en tenir compte. C’est tout.

(Réaction de Mme Cremasco)

Laissez-moi aller jusqu'au bout. Vous n'acceptez pas cela, car vous êtes dans une situation difficile, je le comprends. Vous êtes en difficulté, puisque vous critiquez aujourd'hui des stratégies que vous validiez hier. Vous avez accepté des autorisations quand vous étiez au pouvoir et vous n'êtes pas revenue sur celles délivrées quand vous étiez dans l'opposition.

Nul ne peut se prévaloir de sa propre turpitude.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Peut-on me rappeler quand on avait un ministre de l'Aménagement du territoire ? Les décisions dont vous parlez, ce ne sont pas des décisions de Philippe Henry.

M. le Président. – Des motions sont déposées en conclusion de l'interpellation de Mme Cremasco. La première, motivée, est déposée par Mme Cremasco et M. Hazée (Doc. 685 (2026-2027) N° 1) et la seconde, pure et simple, par MM. de Wasseige et Chintinne (Doc. 686 (2026-2027) N° 1).

L'incident est clos.

Question orale

de M. Laurent Devin

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les évolutions du dossier de la Boucle
Hainaut »**

Question orale

de Mme Valérie Bluge

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « l'importance vitale d'une décision
concernant la Boucle du Hainaut »**

Question orale

de M. Loris Resinelli

**à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la Boucle du Hainaut et les mécanismes de
compensation envisagés »**

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. Devin, sur « les évolutions du dossier de la Boucle du Hainaut » ;
- Mme Bluge, sur « l'importance vitale d'une décision concernant la Boucle du Hainaut » ;
- M. Resinelli, sur « la Boucle du Hainaut et les mécanismes de compensation envisagés ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, la Boucle du Hainaut, vous connaissez, puisque c'est vous qui avez porté ce dossier à bout de bras, frappant à toutes les portes de Soignies au moment de la campagne électorale. Je m'en souviens bien – Mme Cremasco vient de le dire – dans le cadre d'un autre dossier, mais c'est tout aussi vrai, c'étaient des milliers de signatures, de manifestations et d'expressions dans ce Parlement. Ce dossier est au cœur du débat public wallon.

Début septembre, un éditorialiste de la radio a d'ailleurs indiqué que les atterroissements dans ce dossier étaient le symbole d'une forme d'incapacité à gouverner. Ce projet est présenté, par ses promoteurs, comme indispensable pour sécuriser le réseau électrique, renforcer l'alimentation des entreprises, raccorder les futurs parcs éoliens offshore et accompagner la décarbonation de l'industrie wallonne. Une infrastructure de cette ampleur ne peut pas être imposée contre les habitants et les communes concernées. Le tracé traverse des territoires habités, des paysages, des terres agricoles et des cadres de vie. Les inquiétudes relatives à la santé, à l'environnement, à la valeur des biens, à l'agriculture et à l'acceptabilité démocratique doivent être prises très au sérieux.

Ce n'est plus un secret puisque c'est étalé dans les journaux des derniers jours : vous négociez des compensations. Au moment où l'on manifeste par centaines à Écaussinnes, vous étiez en train de négocier des compensations. Le reportage de la RTBF – à qui vous n'avez pas voulu répondre – était clair en la matière. On sait qu'à ce sujet, d'une part, c'est la CREG qui les approuvera ou non et, d'autre part, ce sont l'ensemble des consommateurs qui les financeront à travers leur facture.

Où en est le dossier de la Boucle du Hainaut ? Quel calendrier retenez-vous pour la décision attendue ? Quelles garanties seront données pour limiter au maximum l'impact sur les riverains, la santé, le cadre de vie, les paysages et les terres agricoles ? Quel est le tracé retenu ?

Interrogé le 7 septembre, le ministre-président Dolimont évoquait environ 10 kilomètres de lignes qui seraient enfouis. Le confirmez-vous ? Quel mandat de négociation vos collègues du Gouvernement vous ont-ils donné ?

Enfin, pouvez-vous clarifier l'état réel des discussions avec Elia sur les compensations aux communes, leur montant, leur financement et leur éventuel impact sur la facture des citoyens ?

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Monsieur le Ministre, le dossier de la Boucle du Hainaut dépasse aujourd'hui

le cadre de l'aménagement du territoire. C'est un enjeu stratégique majeur pour la transition énergétique, mais aussi un dossier d'infrastructure essentielle pour le développement économique de toute notre Région.

La presse a fait état de discussions en cours avec Elia visant à déterminer les compensations financières pour les communes traversées. Il est question de montants avoisinant le million d'euros. En Flandre, dans le cadre du dossier Ventilux, ce montant se situe aux alentours de 300 000 euros. Cette asymétrie interroge, d'autant plus que l'opérateur est national. Surtout, elle soulève une inquiétude majeure sur le plan financier : si Elia débourse ces sommes inédites, le risque est grand de voir ces coûts répercutés sur le pouvoir d'achat de nos concitoyens et la compétitivité de nos entreprises.

Sur cette compensation, le chiffre que vous avez avancé dans la presse est-il le fruit d'une décision du Gouvernement ? Comment expliquez-vous cette asymétrie de compensation entre la Flandre et la Wallonie ?

Compte tenu du caractère transversal de ce projet régional stratégique, comment garantissez-vous une ligne claire et unie avec les autres niveaux de pouvoir ?

L'incertitude actuelle est préjudiciable tant pour les citoyens, nos entreprises et notre sécurité d'approvisionnement. Vous vous êtes fixé le mois de septembre pour trancher, assumer une vision commune et faire aboutir ce dossier. Le mois de septembre avance. Confirmez-vous ces délais ?

Je vous rappelle que la DPR est sans ambiguïté : la Boucle du Hainaut sera concrétisée. Cela tombe bien, vous disposez de tous les éléments pour trancher : RIE complet, avis de la CREG, retours des communes et auditions parlementaires du 30 juin dernier. Nous n'attendons plus que vous, car c'est bien là que réside votre responsabilité : avoir le courage de décider.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le dossier de la Boucle du Hainaut connaît actuellement une nouvelle phase importante. Le rapport d'incidences environnementales a été remis et fait l'objet d'une analyse par les services régionaux, tandis que les différentes communes et instances consultées ont formulé leurs observations sur les tracés et les impacts du projet. Dans ce contexte, les dernières informations parues dans la presse soulèvent une question particulière : celle des mécanismes de compensation qui pourraient accompagner la réalisation de cette infrastructure.

Selon les informations publiées récemment, des discussions auraient eu lieu entre le Gouvernement wallon et Elia concernant la mise en place d'un mécanisme de compensation destiné aux communes

traversées par la future ligne à haute tension. Un montant de 1 million d'euros par kilomètre aurait été évoqué comme objectif pour les pouvoirs locaux.

Pouvez-vous faire le point sur l'évolution du dossier de la Boucle du Hainaut et ses prochaines échéances ? Confirmez-vous la réflexion en cours sur les mécanismes de compensation pour la réalisation de l'infrastructure ? Les montants évoqués dans la presse sont-ils effectivement envisagés ? Des discussions ont-elles été entamées avec Elia ? Des critères définissant les conditions afin de bénéficier de ce mécanisme de compensation sont-ils déjà établis ou en discussion ?

Un suivi à long terme des potentiels impacts de la réalisation de la Boucle est-il également prévu ? Une concertation a-t-elle eu lieu avec la CREG sur le principe et le montant d'une éventuelle compensation ? La CREG a-t-elle déjà été officiellement saisie de cette question ?

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, c'est un dossier qui date de 2019, il y a sept ans. Je suis ministre du Territoire depuis deux ans. L'ensemble de vos questions portent sur l'instruction de ce dossier « Boucle du Hainaut », un projet stratégique au niveau régional sur le plan de l'énergie, de l'industrie et plus généralement de l'économie.

Sur l'état d'avancement du dossier, la phase de consultation des 52 instances désignées s'est terminée le 26 juin dernier. L'administration a compilé les avis et a transmis ses premiers résultats le 28 juillet dernier. Dans son analyse, l'administration précise que les avis sont très divers dans leurs contenus. Plusieurs avis ne portent pas sur l'ensemble du dossier ou ne constituent pas des avis de fond portant sur toutes les thématiques. Certaines instances se déclarent incompétentes, d'autres limitent explicitement leur analyse à un domaine précis, formulent une absence de remarques ou se contentent d'émettre un avis technique. Les positions des instances consultées sur le projet lui-même sont contrastées. Il n'existe pas de consensus global sur le projet tel que présenté, même si le besoin de renforcement du réseau à très haute tension est largement reconnu. D'ailleurs, je pense avoir été interpellé dans ce sens par toutes les formations politiques démocratiques de ce Parlement. Les avis d'instance ayant une compétence particulière dans le secteur de l'énergie tendent à privilégier l'option du courant alternatif par ligne aérienne.

En ce qui concerne les prochaines étapes administratives, il revient maintenant à l'administration de transmettre son rapport, fournissant notamment un tracé préférentiel unique sur base de la quarantaine de tronçons sélectionnés par le RIE, permettant de relier le

poste d'Avelgem à celui de Courcelles, en veillant à strictement limiter les incidences sur la population, l'environnement et le territoire. L'objectif demeure d'aboutir à un positionnement gouvernemental sur le choix du tracé préférentiel. Cette décision du Conseil des ministres pourra être prise dès que l'analyse administrative sera finalisée et que l'ensemble des éléments nécessaires à une décision éclairée auront été examinés. Une fois cette décision gouvernementale prise, l'administration sera chargée d'élaborer l'acte administratif traduisant la décision de principe prise par le Gouvernement wallon. Une fois rédigé par l'administration, cet acte administratif sera adopté en tant que nouveau projet de plan. Il sera ensuite soumis à une enquête publique, puis à l'avis des conseils communaux concernés et des pôles Aménagement du territoire et Environnement, comme le prévoit le CoDT.

En ce qui concerne les options technologiques et la sélection du tracé, le choix opéré se basera sur le rapport sur les incidences environnementales, en tenant compte de ce qui est techniquement possible, d'une part, et en vue de limiter au maximum les impacts sur la santé, d'autre part, c'est-à-dire limiter au maximum la proximité immédiate d'habitations et de lieux de vie. De ce point de vue, cela me semble être le curseur majeur. La référence en Wallonie est fixée par le décret sur la qualité du milieu intérieur, tel que modifié sous la précédente législature par le décret du 8 février 2024, qui fixe des seuils maximaux d'émission d'ondes électromagnétiques. Cette norme devra être respectée. Viennent après cet impératif de santé les éléments de paysage, d'environnement, de patrimoine et de nature ainsi que les enjeux immobiliers, agricoles et économiques.

Je le répète, ce n'est pas Elia qui imposera sa loi. Si le besoin de cette ligne n'est aujourd'hui plus contesté par personne, il revient à la Région et à son Gouvernement d'établir le tracé et le choix technique qui, d'un point de vue sociétal global, est le meilleur ou, à tout le moins, le moins impactant pour notre territoire et ses habitants. Comme pour tout projet de cette nature, il est important de rappeler que la Région fixera des mesures complémentaires, qui accompagneront ce choix, et que des modalités précises de suivi de ces mesures seront examinées dans le cadre de la poursuite de la procédure et des autorisations qui seraient délivrées ultérieurement pour le projet.

La question de l'enfouissement partiel d'une ligne HVAC est l'une des mesures identifiées dans le RIE. Monsieur Devin, je vous renvoie au document du RIE, qui est public. Il y a lieu de préciser que l'enfouissement présente aussi des impacts sur l'environnement, notamment le paysage, via l'installation de stations de conversion ayant une emprise au sol non négligeable aux extrémités de la portion enfouie.

Toute sélection de tracés par le Gouvernement devra également s'accompagner d'autres mesures

complémentaires. C'est systématiquement le cas pour tout projet de cette envergure. Ce l'est aussi dans le cadre d'un projet de ligne TGV ou d'une nouvelle route à grand gabarit, pour ne prendre que ces exemples.

Oui, mon cabinet a des discussions avec Elia sur l'ensemble de ces éléments. Il s'agit d'un travail exploratoire, et non d'une négociation, comme j'ai pu l'entendre ou le lire. Non, il ne s'agit pas d'acheter les communes. Ce serait totalement ridicule.

Par contre, dans les zones concernées, des habitants, des exploitations agricoles, des entreprises ainsi que des sites naturels ou patrimoniaux seront d'une façon ou d'une autre impactés. Est-il normal que ces personnes ou ces activités soient protégées au mieux des conséquences d'une telle infrastructure, ou que l'impact de cette infrastructure sur leurs activités et leurs biens soit amoindri ou compensé ? Assurément oui, c'est normal. D'ailleurs, si je ne m'en préoccupais pas, vous seriez, Madame et Messieurs les Députés, les premiers à me le reprocher. C'est d'ailleurs le sens des discussions que mon cabinet mène aujourd'hui avec Elia.

Je vais prendre deux exemples simples. Elia prévoit de racheter les maisons situées à une certaine distance de la ligne, et de dédommager les propriétaires d'autres qui sont plus lointaines. Il me semble tout à fait normal, aujourd'hui, de discuter des conditions de ces rachats et de ces dédommagements. Qui fixera le prix ? Selon quels paramètres sera-t-il fixé ? Inclura-t-il les coûts indirects, comme les frais de déménagement, de réemploi, de charges, de tracasseries diverses ? Quelles seront les garanties que les coûts seront bien établis par une autorité indépendante d'Elia ? L'autre exemple que j'évoquerai est celui de l'atteinte paysagère. Comment Elia réduira-t-elle l'impact visuel de cette future ligne, si elle est autorisée ? Il me semblerait normal – plus que normal – qu'Elia assume, par exemple, des coûts de plantations paysagères. D'autres mesures seront aussi indispensables en faveur de la biodiversité, de la protection des exploitations agricoles, d'éventuels déplacements de sentiers, de réaménagement de sites, et cetera.

Les réflexions sur ces nécessaires compensations, ainsi que sur les mesures d'atténuation et d'accompagnement prévues dans le cadre de ce projet sont non seulement légitimes et responsables, mais également inhérentes à tout grand projet d'infrastructures présentant des impacts territoriaux significatifs. Certaines de ces compensations doivent également se traduire dans des enveloppes financières. À un moment donné, il faut parler d'argent, derrière ces éléments. Le projet Ventilux n'a rien fait d'autre. La réflexion en cours sur ces mesures d'accompagnement ne relève pas, en l'état de la procédure, d'une quelconque négociation ou d'une décision arrêtée par le Gouvernement wallon, mais bien d'un travail préparatoire permettant d'éclairer les choix qui devront

être posés dans le respect des procédures applicables, comme je viens de le préciser.

Cette réflexion ne peut pas simplement arriver au moment d'un permis final. Elle doit s'engager suffisamment en amont pour ne pas constituer un jeu de dupes. Nous arrivons à un moment où nous devons prendre une décision quant à la révision du plan de secteur. Le moment est opportun pour ouvrir la discussion. Celle-ci doit permettre d'éviter, de réduire et – dans la mesure du possible – de compenser les incidences négatives résiduelles non négligeables, conformément aux principes généraux de droit européen, plus exactement la directive de 2011 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement, qui prévoit naturellement ce mécanisme visant à éviter, compenser et réparer.

Ces mécanismes sont également clairement prévus par le droit de l'aménagement du territoire et de l'environnement, tant au stade de la planification qu'au stade du permis. Le code précise que toute mesure éventuelle doit respecter le principe de proportionnalité. Les compensations ne peuvent être ni arbitraires ni excessives, mais elles doivent être certainement suffisantes. Les éventuelles mesures d'accompagnement devront être appréciées à l'aune des incidences effectivement identifiées, et toujours dans le respect du principe de proportionnalité.

La réflexion en cours ne préjuge ni de la révision du plan de secteur ni d'une éventuelle future décision sur un permis. Elle vise à examiner de manière proactive les réponses possibles aux incidences identifiées, afin de garantir, in fine, un équilibre juste et responsable entre les bénéfices collectifs attendus du projet, et les contraintes et impacts supportés par les habitants et les territoires impactés.

Par ailleurs, Elia est soumis au contrôle de son régulateur, la CREG. C'est un débat entre la CREG et Elia.

En conclusion, réfléchir dès à présent aux mesures d'accompagnement avant toute décision est une démarche salubre et responsable, que je juge indispensable pour défendre les territoires et les habitants impactés. Au moment où les choix devront être posés, le Gouvernement doit disposer d'une vision complète des mesures permettant d'éviter de réduire et, lorsque c'est pertinent, de compenser les incidences identifiées.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je peux comprendre, Monsieur le Ministre, que vous ayez besoin de temps pour répondre sur la Boucle du Hainaut. D'ailleurs, le temps passe : deux ans que vous avez le dossier en main. Vous le dites vous-même, c'est d'ailleurs devenu votre slogan : « Ce n'est pas Elia qui décidera ». Vous

avez raison, c'est vous, François Desquesnes, qui allez prendre la décision.

La prochaine étape, vous l'annoncez, c'est l'administration qui va se prononcer sur le tracé préférentiel. Mme Bluge vous l'a demandé : quand allez-vous prendre la décision ? Il a été annoncé, dit et confirmé : septembre. L'échéance, je l'ai attendue. Vous avez parlé d'échéance de Gouvernement. Il n'y a eu aucune date, aucun mois, aucune semaine, rien, *niente, nada*. Pourtant, vous avez été long sur ce point, mais je n'ai pas saisi la moindre date. Peut-être que quelqu'un d'autre autour de la table en a saisi une, mais je vois que non.

Vous avez été très long sur les compensations et j'ai retenu qu'il n'y en a aucune pour les communes. Vous ne les achetez pas, il n'y aura pas de compensation pour les communes. Vous n'êtes pas en train de négocier pour elles, mais bien par rapport à d'autres dossiers importants.

Nous nous retrouverons bientôt, au mois de septembre peut-être, mais vous ne l'avez pas confirmé, nous n'en savons encore rien.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour tous vos éléments de réponse. J'entends que les avis ne s'expriment pas d'une seule voix. Je rejoins le curseur de précaution que vous mentionnez.

Vous dites que le dossier sera porté par le Gouvernement, mais avant cette étape, il faut trancher et cela vous revient. Or, j'ai l'impression qu'au fur et à mesure du dossier, vous répondez que des étapes administratives s'ajoutent. Il faut avancer. Les Wallons, les entreprises, les investisseurs attendent une vision claire. Les préoccupations sous-localistes ne peuvent pas bloquer l'intérêt supérieur de la Région wallonne.

J'ai vu, comme tout un chacun, la chaîne humaine organisée dans la Commune d'Écaussinnes, dont le bourgmestre – si j'écoute l'opposition locale – devrait vous influencer positivement sur ce dossier, vu qu'il travaille au sein de votre cabinet. La DPR est vraiment claire, sans ambiguïté : « la Boucle du Hainaut doit aboutir ».

(Réactions dans l'assemblée)

Cela vous amuse ? Moi aussi.

La réindustrialisation de la Wallonie, la croissance dépendent fortement de l'énergie que nous pourrions apporter. Nous attendons que vous tranchiez.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Deux ans que M. Desquesnes est ministre, mais en faisant quelques pas en arrière dans le temps, la réalisation de la Boucle du Hainaut figurait déjà, Monsieur Devin, quand vous étiez chef de groupe de la majorité, dans l'accord de gouvernement 2019-2024. Vous étiez alors dans la majorité. Le discours de la Boucle du Hainaut doit se faire. Le PS le portait déjà à l'époque. À ce moment-là, vous n'avez pas forcément porté l'intérêt des communes et des riverains aussi vocalement que maintenant.

M. Laurent Devin (PS). – Vous n'étiez pas là.

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Certes, mais je suivais les débats de chez moi.

Monsieur le Ministre, depuis que vous êtes là, en deux ans, on ne peut pas dire que le dossier n'ait pas avancé. Vous avez fait avancer le dossier, Monsieur le Ministre, plus que le Gouvernement précédent ne l'a fait en cinq ans. Vous avez relancé le RIE pour réellement trancher sur la technologie à adopter, car des doutes subsistaient entre la possibilité de l'enterrer ou non. Vous avez fait réaliser ce RIE qui nous a été présenté en fin de session précédente. Les doutes ont été levés.

Aujourd'hui, Monsieur le Ministre, vous avancez pour que le Gouvernement wallon dans son ensemble – je le rappelle – prenne la décision sur le futur tracé. Vous avancez en respectant la procédure du CoDT – qui n'est pas le vôtre, mais celui de la Wallonie, il s'impose à tout le monde –, et ce, en concertant largement, dans le respect de l'intérêt des citoyennes et des citoyens des communes sur le territoire. Personne, Monsieur le Ministre, ne pourra vous le reprocher.

**Question orale
de Mme Valérie Bluge
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le nouveau recours introduit contre le
permis relatif au démantèlement de
Tihange 1 et 2 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bluge à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le nouveau recours introduit contre le permis relatif au démantèlement de Tihange 1 et 2 ».

La parole est à Mme Bluge pour poser sa question.

Mme Valérie Bluge (MR). – Monsieur le Ministre, je souhaite revenir sur un dossier d'énergie. Ce dossier

est celui du démantèlement des tours de refroidissement de Tihange 1 et 2. Dans votre réponse à ma précédente question écrite, vous indiquiez avoir délivré, le 21 mai dernier, le permis unique relatif à ce démantèlement, tout en y intégrant une condition suspensive afin d'empêcher son exécution immédiate, au nom du principe de loyauté fédérale.

Depuis lors, un nouveau recours aurait été introduit devant le Conseil d'État par l'ASBL 100TWh et deux riverains hutois. Les requérants contestent le maintien du permis, même assorti de conditions suspensives, estimant qu'un permis suspendu reste susceptible d'être réactivé ultérieurement sans nouvel examen. Ils demanderaient dès lors son annulation, dans un contexte marqué par l'abrogation de la loi de sortie du nucléaire et les discussions fédérales relatives à l'avenir des activités nucléaires d'Engie et un rachat potentiel de celles-ci par l'État belge.

Monsieur le Ministre, avez-vous officiellement été informé de ce recours introduit devant le Conseil d'État ? Pouvez-vous préciser son état d'avancement à ce stade, sa recevabilité éventuelle ? Le recours s'accompagne-t-il d'une demande de suspension ? Quelle analyse vos services font-ils des arguments avancés par les requérants, notamment quant au risque de réactivation ultérieure du permis ? La condition suspensive intégrée au permis vous paraît-elle toujours suffisante pour garantir le respect de la loyauté fédérale et éviter toute décision irréversible sur le site de Tihange ?

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, deux recours sont introduits au Conseil d'État. La suspension du permis n'a pas été sollicitée. On est au début de la procédure ; je respecte la séparation des pouvoirs. Pour l'heure, la condition suspensive du permis produit ses pleins effets et, par conséquent, les recours formés n'ont aucun impact sur le calendrier du projet ni sur les suites administratives du dossier.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Je vous remercie pour cette réponse aussi brève que précise, parce qu'il n'y a rien d'autre à dire. Je continuerai à assurer le suivi de cette matière.

**Question orale
de Mme Veronica Cremasco
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la construction de 27 logements au sein
d'une zone à risque à Hony à l'heure de
l'adaptation climatique »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la construction de 27 logements au sein d'une zone à risque à Hony à l'heure de l'adaptation climatique ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Président, je développerai mon interpellation tant c'est important et tant il faut donner des réponses aux collectifs citoyens qui se battent pour ces enjeux vitaux, à savoir la préservation des espaces verts.

À Hony, sur la commune d'Esneux, un projet prévoit la construction de 27 logements sur 2,7 hectares de prairie, rue des prés et rue des boutons d'or. Ce projet concerne 11 maisons individuelles et 16 logements répartis dans quatre immeubles. Une réunion d'information préalable s'est tenue le 7 juillet 2026. Ce projet pose une question essentielle – on en a beaucoup discuté ce jour et il est très tard, comme M. le Président l'a rappelé, mais très tard dans cette journée, n'est pas trop tard pour agir, Monsieur le Ministre – par rapport au nouveau plan d'adaptation au changement climatique, qui a été annoncé par le Gouvernement, qui entend « ne plus construire dans les zones à risque afin d'éviter d'accroître l'exposition des populations ». Je vous encourage évidemment à mettre en œuvre cet objectif du plan d'adaptation, parce que c'est éminemment important d'arrêter de construire dans des zones à risque afin d'éviter d'accroître l'exposition des populations. Il est également important d'arrêter de construire dans les zones inondées, parce que l'on accroît aussi le problème d'inondations et d'autres populations que celles directement sur le terrain en question vont être concernées par ricochet.

Sur le terrain, des collectifs citoyens occupant le terrain et Les Prés d'Hony sans béton défendent une autre approche, et ce, à juste titre. Pourquoi ne préserverait-on pas ces 2,7 hectares, qui constituent un espace d'expansion des eaux et un véritable poumon vert, plutôt que d'y créer une nouvelle vulnérabilité ? Ils demandent que les autorités communales sollicitent une révision du plan de secteur afin de requalifier ces fameux terrains en zone non constructible.

Monsieur le Ministre, comment le Gouvernement va-t-il appliquer sa nouvelle politique d'adaptation du

territoire dans ce cas concret ? Comment va-t-il l'adapter rapidement, parce qu'il y a urgence ? Il ne faut pas attendre qu'un schéma de développement communal soit éventuellement adopté. Si l'on bétonne tout avant d'avoir le schéma, il sera trop tard. Quelles mesures allez-vous prendre pour que cette zone à risque ne soit pas urbanisée ?

Vous avez initié une étude comparable à celle du sous-bassin-versant de la Vesdre sur l'Ourthe. L'étude sur l'Ourthe prévoit-elle l'identification de zones du plan de secteur à réviser, comme c'est le cas pour la vallée de la Vesdre ?

Au regard des objectifs du nouveau plan d'adaptation aux risques climatiques de la Wallonie – le plan du Gouvernement – allez-vous dégager de nouveaux moyens pour concrétiser ces indispensables révisions du plan de secteur ? On sait que c'est la Région qui est à la manœuvre, même si la demande peut émaner de la commune. Si oui, quand ? Quels nouveaux moyens et lesquels pour rendre effectives les annonces que fait le Gouvernement ?

Enfin, dans l'attente des résultats de l'étude du sous-bassin-versant de l'Ourthe, mais dans l'urgence de l'adaptation du territoire, quelles mesures immédiates allez-vous prendre pour que ces 2,7 hectares soient préservés de toute urbanisation et imperméabilisation ?

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, vous m'appellez à agir en modifiant le plan de secteur. Vous savez que le CoDT, que vous avez voté et que je n'ai pas voté, met en place une procédure relativement lourde pour la modification du plan de secteur. Je ne fais qu'expliquer du droit. La modification du plan de secteur n'empêchera pas le dépôt de projets comme celui-là. Par contre, le projet doit être instruit en tenant compte de la réalité de la zone concernée et des différents éléments.

Quels sont ces éléments ? C'est qu'effectivement il y a eu un PPDQ. Vous savez, ce sont les choses que vous avez financées sous la précédente législature : les programmes de développement durable de quartiers. Ce n'est pas moi qui étais au Gouvernement.

Ce PPDQ, validé par le précédent Gouvernement, identifie la zone comme étant destinée à une « urbanisation nouvelle en tenant compte du risque d'inondation ». Je ne peux que constater les éléments de droit qui existent aujourd'hui, d'une part, et vous dire que je n'ai pas connaissance de ce dossier en direct, d'autre part.

J'ai pleinement confiance dans les fonctionnaires délégués quant à l'application d'une politique préventive et une grande sensibilité par rapport aux

risques sur les inondations. Je le répète et je le redis, je le leur ai encore confirmé la dernière fois que je les ai vus. Dès lors, ils sont amenés à prendre des décisions dans le cadre du processus décisionnel qui est le leur. Pour ma part, je ne vais pas préjuger d'un dossier que je n'ai même pas encore en main et pour lequel il n'y a pas encore eu la première décision.

Il revient aux autorités locales, aux procédures de s'appliquer, aux citoyens de s'exprimer, aux études techniques, aux interventions de la cellule GISER, la CAE notamment, d'identifier si effectivement il y a un risque ou pas. L'élément est clair : quand j'ai un dossier pour lequel on me dit que la construction est menacée ou encore que le projet est impacté par des risques d'inondations qui pourraient mettre en danger la vie de citoyens demain ou après-demain, ce type de projet ne reçoit pas mon agrément.

Je ne peux pas parler *in casu* de ce dossier.

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

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse. Quand Mme Neven et tout le Gouvernement s'alignent et disent : « C'est fini, on ne construira plus sur des zones à risque. On a pris la mesure de la dangerosité de la chose. Les dérèglements climatiques sont là. Ce sont des catastrophes provoquant inondations et canicules. On arrête », et ensuite, quand on vous demande *in concreto* ce qui change, vous nous dites : « Rien. Vous savez, c'était déjà comme cela avant ». Cela fait 28 questions que vous répondez que l'on s'appuiera quand même sur ce qui se faisait avant. Dans ce cas, ne publiez pas des plans et n'affirmez pas que « le Gouvernement agit et va prendre des mesures immédiates et fortes. On va changer de braquet parce que l'on a pris conscience de l'urgence ».

Vous me répétez depuis un nombre innombrable de questions que finalement tout dépendait du Gouvernement précédent. Pourquoi êtes-vous à votre place ? Gouvernez et prenez des décisions. Changez de cap, si celui-ci ne vous convient pas. Si vous estimez effectivement que c'est aberrant d'aller construire sur un terrain inondé et à risque, et que vous dites qu'il va falloir être plus drastique, n'hésitez pas. Monsieur le Ministre, on attend de vous que vous soyez un ministre et que vous gouverniez.

Je vous remercie de m'avoir écoutée.

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, j'ai l'impression que vous ne m'avez pas écouté.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Ah ? De mon point de vue, j'aurais plutôt dit « trop » écouté, parce que là, je vous écoute et on égrène la réflexion depuis 9 heures du matin.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Non, vous ne m'écoutez pas. Vous me demandez de préjuger un dossier que je ne connais pas et dont je ne suis pas saisi. Comment voulez-vous que je vous réponde ? Vous me dites que je ne veux pas de ce dossier. Dans un État de droit, on ne peut pas se prononcer sur un dossier sans des arguments juridiques et des éléments factuels.

Je vous dis que les messages que je fais passer aux fonctionnaires délégués du ministre et les décisions que je prends, en recours sont que, s'il y a un risque lié aux inondations, je refuse et je demande à mes fonctionnaires délégués de refuser. Je ne peux pas être plus clair que cela, mais vous demandez de préjuger un dossier.

Par ailleurs, je note que votre Gouvernement, dans lequel Ecolo siégeait, a décidé, suite aux inondations, de mettre en place des PPDQ, des plans de développement durable de quartiers et que cette analyse a identifié la zone comme urbanisable. Je ne fais que répéter cette conclusion. Vous n'allez pas me reprocher d'avoir mis en place des outils qui disent qu'aujourd'hui cette zone est urbanisable, alors que ce n'est pas ce que je vous dis. C'est tout.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Pour ceux qui éventuellement nous écoutent encore, M. le Ministre ne doit pas redévelopper sa réponse. Cependant, en l'occurrence, cela ne me dérange pas parce que vous n'avez rien apporté comme élément nouveau. Vous venez de redévelopper exactement ce qu'était votre réponse.

En tant que parlementaire, j'aimerais pouvoir m'exprimer et avoir le dernier mot, comme il est de coutume. C'est normal que votre action soit analysée par les parlementaires, et c'est normal que je vienne ici, non pas vous demander une décision de principe, une décision sur chacun des dossiers, mais en tant que ministre de l'Aménagement du territoire. C'est vous qui donnez le cap et c'est vous qui allez changer la loi. Vous savez aussi bien que moi que le CoDT ou que toutes les lois qui régissent l'urbanisation...

(Réactions dans l'assemblée)

Monsieur le Président, je peux finir ?

M. le Président. – Oui, terminez.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – C'est gentil.

Normalement, pour ceux qui suivent, un parlementaire interroge un ministre sur son action

gouvernementale, et le parlementaire a le droit d'en donner son appréciation. Je n'arrive pas à vous donner mon appréciation. Vous prétendez...

M. le Président. – En une minute.

Mme Veronica Cremasco (Ecolo). – Attendez, il ne manquerait plus que cela : il vient de s'exprimer pendant cinq minutes !

Vous dites que je ne vous écoute pas, mais je vous écoute très bien. Je vous entends, mais je ne suis pas d'accord.

(Réactions dans l'assemblée)

Vous dites que vous n'aviez pas compris que je n'étais pas d'accord. C'est une blague là, tout le monde fait : « Ah, elle n'est pas d'accord ». Oui, éminemment pas d'accord. La donne a changé. La donne est urgente. Il faut faire quelque chose.

Se réfugier derrière les processus déjà entamés et le passé, cela n'a pas de sens. Vous gouvernez maintenant et la situation est telle qu'elle est maintenant.

Se réfugier derrière des dossiers ponctuels sur lesquels vous ne pouvez pas remettre un avis, ce n'est pas ce que l'on vous demande ici. On vous demande de vous engager sur des mesures d'aménagement du territoire qui, si elles sont valables pour Esneux, le seront aussi en bord de Semois et le seront aussi en bord de Vesdre. C'est cela que l'on veut entendre. On veut que vous protégiez la population en empêchant ce genre de projet.

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la consultation des communes dans le
cadre de la rédaction du plan
Infrastructures 2027-2033 »**

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la finalisation du plan Infrastructures et la
prise en compte de la mobilité active »**

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

- « la consultation des communes dans le cadre de la rédaction du plan Infrastructures 2027-2033 » ;

- « la finalisation du plan Infrastructures et la prise en compte de la mobilité active ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la première question était une question écrite. Je ne vous ai pas reconnu, puisque vous avez l'habitude d'y répondre. Sans doute la réponse est-elle délicate. En tout cas, vous saviez évidemment que j'allais venir ici en question orale.

Monsieur le Président, ce n'est pas pour allonger nos travaux, c'est parce que la réponse n'a pas été donnée. Je conçois tout à fait qu'il ne soit pas toujours possible de faire face. N'y voyez pas de critique.

Lors de la réunion de la Commission du 19 mai 2026, deux collègues ont interrogé M. le Ministre sur le futur plan Infrastructures. Il y a eu d'autres questions depuis lors également.

Concernant la consultation des communes, M. le Ministre a déclaré : « L'administration centrale a analysé les propositions de projets sur la base de travail des directions territoriales, mais également selon les demandes des communes qui ont été sollicitées l'an dernier ». En effet, M. le Ministre se souviendra qu'il a été demandé à chaque commune de transmettre ses demandes concernant les voiries régionales pour la fin du mois d'août 2025.

Si je viens avec cette question, c'est parce qu'un article du journal *L'Avenir* du 9 juillet 2026 rend compte du Conseil communal de la ville de Gembloux le 7 juillet, et il y apparaît cette information : « À la demande du cabinet du ministre, la Ville de Gembloux a récemment transmis la liste des chantiers qu'elle estime prioritaires pour le plan Infrastructures 2027-2033 ». Si ces déclarations ont retenu mon attention, c'est parce qu'elles laissent penser qu'outre la phase de consultation menée durant l'été 2025 par le Service public de Wallonie, les communes ou des communes auraient été sollicitées plus récemment par le cabinet. Cette délibération de la Commune de Gembloux est celle dans laquelle elle voulait surtout que la cyclostrade ne se fasse pas, une décision que vous avez depuis lors infirmée en confirmant le choix de la Région d'investir dans cette infrastructure cyclable de premier choix.

Monsieur le Ministre, quel a été le calendrier des consultations des communes conduites par le SPW pour l'élaboration du plan Infrastructures 2027-2033 ? Le cabinet a-t-il entrepris ultérieurement une nouvelle consultation et, le cas échéant, concerne-t-elle toutes les communes ou certaines communes ? Dans cette dernière hypothèse, quelles communes ont été une nouvelle fois consultées en 2026 pour l'élaboration du plan ?

Je viens alors à la question orale que j'avais par ailleurs prévue pour ce qui concerne la finalisation du

plan Infrastructures, Monsieur le Président, et la prise en compte de la mobilité active.

Monsieur le Ministre, en réponse à une question précédente, vous indiquiez que l'horizon pour aboutir avec le plan Infrastructures se situerait pour la fin du premier semestre 2026. Il y a là manifestation du retard.

Lors de la réunion de la Commission du 13 juillet dernier, vous évoquiez une série d'enjeux sur lequel porterait le plan Infrastructures, en ce compris tout à la fin de la liste – je ne sais pas s'il fallait y voir un degré de moindre priorité – les éléments favorisant la mobilité active et la mobilité collective.

Je voulais venir vers vous pour voir où en était l'état d'avancement de la préparation du plan Infrastructures. En particulier, comment la mobilité active y est prise en compte dans la conception du plan ? Il nous revient que les associations actives et représentant les usagers de la mobilité active n'ont, à ce stade, pas été consultées dans ce cadre. Le cas échéant, pourquoi ? Est-il prévu de le faire dans des étapes encore à venir ? Prévoyez-vous avant la finalisation du plan, puisque c'est là que cela compte, de les concerter pour prendre leur avis sur les options ou les projets en discussion ?

Quels sont les critères qui président à la sélection des projets ? Le futur réseau cyclable structurant est-il pris en compte ? Si oui, avec quelles ambitions ? D'autres investissements sont-ils aussi prévus en faveur des modes actifs en dehors du réseau cyclable structurant ?

On ne peut pas revenir de vacances en se disant qu'il va y avoir un changement de la politique gouvernementale et que l'on va mettre davantage les enjeux climatiques au cœur des choix politiques, sans ensuite, à un moment donné, avoir un impact concret dans des projets gouvernementaux.

Le plan Infrastructures est un projet d'ampleur puisqu'il engage la programmation des investissements pour une durée importante.

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 reprend ce qui concerne les travaux publics. Sur base d'une évaluation du plan « Mobilité et infrastructures pour tous », le Gouvernement développera une stratégie d'investissement dans le réseau routier. Cette dernière sera adaptée, priorisée et planifiée à long terme.

Cette nouvelle stratégie annoncée par la DPR se traduira par un nouveau plan Infrastructures. On l'appelle plan Infrastructures, mais il ne faut pas y voir que des routes, je vous rassure. Il regroupera l'ensemble

des projets prioritaires pour les prochaines années, mais également des réformes structurelles. C'est important de le dire. J'entends non seulement débloquer des moyens pour réaliser toute une série de projets indispensables dans nos infrastructures, mais également de porter en même temps un changement de méthode.

En effet, en amont de ce plan, j'ai souhaité que les services compétents tant à la SOFICO qu'au SPW Mobilité et Infrastructures prennent le temps nécessaire pour évaluer avec rigueur les projets engagés et réalisés lors de l'exercice précédent. Tirer les enseignements du passé est indispensable pour optimiser nos actions futures. C'est ainsi que nous poserons un diagnostic précis et apporterons des améliorations profondes à la gouvernance des investissements et chantiers d'infrastructure, tant sur le plan administratif que budgétaire.

Cet important travail de synthèse, dont les conclusions ont été remises en avril dernier, met en lumière les écueils du plan lancé, exécuté sous la précédente législature. En effet, un dépassement budgétaire caractérisé a été constaté sur de très nombreux projets du PIMPT. Cela a conduit l'administration à s'autoévaluer et à formuler des propositions pour ne plus reproduire ces erreurs. Je ne cède pas aux effets d'annonce, comme M. Lefèbre le sous-entendait dans sa question.

En revanche, en ce qui concerne le réseau et les ouvrages, il faut constater qu'aujourd'hui, il nécessite de nombreux investissements et nous devons renforcer le sérieux et la préparation. Effectivement, à mon arrivée dans ce dossier, tout justifiait de rompre avec les manquements du passé.

J'en profite pour signaler que le monde ne s'est pas arrêté de tourner pour autant. En l'attente de ce nouveau plan, différents projets continuent à être menés. Tous les jours, des services restent mobilisés pour maintenir le réseau à niveau et améliorés là où c'est nécessaire. Tous les mois, de nouvelles attributions de marchés ont lieu sur le réseau structurant et le réseau non structurant.

En attente du nouveau plan, des projets se poursuivent. Je veux citer quelques chiffres :

- pour la SOFICO, 154 millions d'euros investis en 2025 et 132 millions d'euros à ce jour ;
- pour le réseau SPW et les infrastructures de modes actifs, 145 millions d'euros engagés en 2025 et 48 millions d'euros à la mi-2026.

L'année est loin d'être terminée. Vous savez que, en matière d'engagement du côté des administrations en général, c'est le *rush* avant la fin de l'année.

Après une phase de recueil des besoins clôturée en août 2025, Monsieur Hazée, mon cabinet a entrepris une phase de mise à jour qui est toujours en cours. Effectivement, j'avais espéré que nous aurions une décision plus tôt, durant le premier semestre, il se fait

que le dossier est plus complexe que prévu. Nous sommes à présent plus d'un an après avoir récolté les avis des communes.

Quels éléments expliquent ce retard ? Pour prendre un exemple très concret, il y a le lien direct avec les sources de financement, dont la vignette. L'accord interrégional sur la vignette doit devenir l'un des piliers du financement du futur plan. Il a connu quelques soubresauts et retards. J'ai eu l'occasion de m'expliquer à ce sujet en réponse à une autre question parlementaire.

Tout ce décalage dans le temps pose aujourd'hui la question de l'actualisation des priorités communales, d'autant que plusieurs communes m'ont interpellé au cours de ces derniers mois sur de nouveaux projets. Quelque part, vous êtes aussi – peut-être moins vous, Monsieur Hazée, que d'autres ; quoique, chacun a ses marottes – nombreux à m'interroger sur des dossiers ou d'autres : « Monsieur le Ministre, le pont des Arches, à Liège, va-t-il être refait ? Les routes de La Louvière – ou de Binche, ou de Thuin – vont-elles enfin être remises en bon état ? Qu'en est-il des pistes cyclables à Namur ? ». Bref, j'ai demandé à mon cabinet de refaire le tour de l'ensemble des communes pour qu'une vérification généralisée des priorités communales soit entreprise. Il s'agirait évidemment de ne pas prendre des décisions pour lesquelles, finalement, les communes émettent aujourd'hui des priorités différentes de celles exprimées il y a maintenant 13 mois. Dans ce cadre, toutes les communes seront, sont ou ont été consultées, le processus est en cours.

Quant aux enveloppes que comprendra le futur plan Infrastructures 2027-2033, elles couvriront plusieurs thématiques, basées sur le type d'infrastructures concernées. En plus des ouvrages d'art et du plan d'investissement sur les voies hydrauliques pour lesquels une enveloppe a déjà été validée par le Gouvernement – je remercie mes collègues –, les éléments de travail proposés concerneront les nouveaux aménagements routiers et de sécurisation des infrastructures, les équipements de gestion et d'exploitation du réseau, les dispositifs antibruit, les bassins d'orage et dispositifs de retenue, les dispositifs de sécurisation des parois rocheuses, les aménagements paysagers et environnementaux, et les éléments favorisant la mobilité active et la mobilité collective.

En parallèle des investissements dits géolocalisés du plan, j'entends que des enveloppes conséquentes soient réservées pour l'entretien préventif de nos infrastructures, au travers des opérations de type raclage-pose, visant à un entretien des couches supérieures de la voirie.

Le volet des modes actifs devra aussi être consistant et s'appuyer sur les priorités établies dans le cadre des études de définition du réseau cyclable structurant, auxquelles les acteurs locaux et associations de cyclistes, ainsi que les citoyens, ont directement

contribué. Le travail est, à ce sujet, encore en cours dans certaines parties du territoire. Dans d'autres, il va bientôt démarrer pour des priorités établies à la fin de la législature dernière, ou encore début, voire dans le courant de l'année 2025. À leur issue, il sera prévu de mettre à jour le volet cyclable du plan Infrastructures selon les priorités finalisées par ces études. La sélection se basera essentiellement sur les flux de déplacements, tout en intégrant d'autres critères comme le caractère chaînon manquant de certaines liaisons ou la maturité des dossiers.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Comme d'habitude, le ministre passe une bonne partie de sa réponse à commenter le passé. En l'espèce, je veux rappeler que le plan Infrastructures, porté durant toute la précédente législature, a été initié et lancé par le précédent ministre, le ministre Di Antonio. Je renvoie vos compliments à l'expéditeur. Heureusement, cela ne vous empêche pas d'inaugurer les différents trajets et les différents tronçons qui font l'objet d'un investissement de la Wallonie.

Ceci étant, on ne sait pas si toutes les communes vont être à nouveau consultées. En tout cas, vous annoncez que celles qui ne l'ont pas encore été le seront. J'en prends note, même si par rapport à l'écoulement du temps, je suis surpris que cette tâche doive encore être programmée pour certaines de ces communes.

Par contre, il n'y a pas de consultation ou de concertation avec les associations représentatives des usagers des modes actifs. Je le regrette vivement parce que, sur le terrain, toute une série d'enjeux appellent une expertise. Il y a notamment le baromètre fait très régulièrement par Avello, pour ne prendre qu'un seul exemple d'expertise de terrain, qui mériterait d'être pris en compte. On voit parfois des projets menés avec la meilleure intention par les services techniques de votre administration, mais qui peuvent être fort décalés par rapport aux priorités que vivent les modes actifs sur le terrain. C'est un recul que je ne comprends pas par rapport au précédent plan Infrastructures qui, dans son actualisation en 2020, avait fait l'objet d'un travail beaucoup plus rapproché avec ces associations. Elles comptent manifestement beaucoup moins aujourd'hui. C'est un recul.

Pour le reste, nous verrons vers quoi vous nous emmenez. Votre décision est fortement attendue. C'est un plan qui doit permettre non seulement de prendre en compte les flux de déplacements, comme vous l'avez évoqué, mais également un certain nombre de points noirs et, parfois même, des projets qui peuvent être de faible envergure budgétaire, mais qui peuvent permettre, avec un peu de bonne volonté et de bon sens, d'apporter un plus pour la mobilité au quotidien. Affaire à suivre de ce côté.

Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la réalisation des chaînons manquants du
réseau régional de la RN54 et du
contournement nord de Tubize »

Question orale
de Mme Caroline Desalle
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la RN54 »

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

- M. Crampont, sur « la réalisation des chaînons manquants du réseau régional de la RN54 et du contournement nord de Tubize » ;
- Mme Desalle, sur « la RN54 ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, le marché des travaux du contournement Nord de Tubize vient d'être attribué par la SOFICO pour un montant supérieur à 30 millions d'euros. Ce dossier d'envergure, comprenant plus de quatre kilomètres de voirie et trois ouvrages d'art majeurs, verra ses travaux débuter dès cet automne pour une mise en service d'ici trois ans.

Bien que la concrétisation de ce projet soit essentielle pour le confort et la sécurité des Tubiziens, la rapidité de son exécution est à souligner, surtout au regard du temps qu'a pris et prend encore le dossier de la RN54 dont la réalisation est attendue au mieux en 2029.

Qu'est-ce qui justifie une telle différence de calendrier ? En quoi le dossier de Tubize était-il plus avancé, voire plus simple que celui de la RN54 ? Quels facteurs techniques, administratifs ou juridiques expliquent qu'un projet lourd comme celui de Tubize, nécessitant le franchissement simultané d'un canal, d'une rivière et d'une voie ferrée, ait pu franchir les étapes d'attribution si rapidement ?

À l'inverse, quels sont les obstacles spécifiques qui forcent la SOFICO à étaler les études de la N54 sur plusieurs années, repoussant l'horizon des travaux à la fin de la législature ? L'abandon de l'ancienne politique du Stop au béton au profit d'infrastructures fluides ne devrait-il pas imposer une accélération des procédures pour la Haute-Sambre, de la même manière que pour le Brabant wallon ? Quel est, aujourd'hui, l'état

d'avancement du dossier de la RN54 ? Existe-t-il des leviers réglementaires ou budgétaires que vous pourriez actionner pour accélérer les phases d'expropriation et de permis d'urbanisme de la N54 afin d'anticiper l'échéance de 2029 ?

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

Mme Caroline Desalle (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, nous sommes le 16 septembre, c'est la Semaine de la mobilité. En matière de mobilité, entre Erquelines et Lobbes, ce n'est pas gagné. Je souhaite faire le point avec vous sur le dossier de la réalisation de la RN54. Depuis l'entame de cette législature, le nouveau Gouvernement a sorti ce dossier de l'oubli et avance résolument pour la réalisation de ce tronçon essentiel pour la mobilité dans la Haute-Sambre. La situation actuelle freine en effet le développement économique de cette zone pourtant stratégique pour la Wallonie.

Vous avez déjà indiqué qu'un budget de 75 millions d'euros – 71 millions d'euros pour les aménagements et 4 millions d'euros pour les études – était inscrit dans la programmation budgétaire pluriannuelle de la SOFICO.

Monsieur le Ministre, lors de votre dernière réponse en commission, vous aviez indiqué que le cahier spécial des charges relatif à l'étude globale du projet était en cours de publication et que la date limite de réception des offres était fixée au 18 août. Pouvez-vous faire le point sur ce processus ? Combien d'offres ont-elles été introduites ? Celles-ci sont-elles en cours d'analyse par l'administration ?

Le démarrage du marché est-il toujours prévu pour le quatrième trimestre de cette année ? Une date plus précise a-t-elle pu être établie ? À ce stade, le calendrier prévisionnel – demande de permis en 2028 et début des travaux en 2029 – est-il toujours d'actualité ?

Une attention particulière est-elle accordée à la coordination entre l'ensemble des parties prenantes afin de veiller à limiter les risques de retards, notamment de potentiels recours ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame et Monsieur les Députés, la DPR est claire : la possibilité d'étendre le réseau sera concrétisée aux endroits opportuns, comme la nationale 54, qui doit être effectivement réalisée d'ici 2030.

Monsieur Crampont, pour répondre à votre question concernant les avancées différentes des projets de la nationale 54 et du contournement de Tubize, il faudra sans doute poser la question au précédent Gouvernement qui, visiblement, avait une lecture

différente de la notion du Stop béton. Pour en connaître le fin mot, n'ayant pas siégé dans le précédent Exécutif, je ne peux que vous inviter à interroger vos collègues de groupe qui en faisaient partie.

En effet, si le dossier hennuyer de la nationale 54 fut bloqué par le Gouvernement précédent, force est de constater qu'il n'en fut pas de même pour le projet brabançon du contournement de Tubize. Celui-ci avait effectivement été repris au plan « Mobilité et infrastructures pour tous », c'était le projet numéro 82. Dès 2020, un premier permis d'urbanisme a été délivré et, dans la foulée, les études techniques des ouvrages d'art de franchissement du canal Charleroi-Bruxelles, de la Senne, et de la ligne de chemin de fer Mons-Bruxelles. Le budget de ce projet a également été repris dans le programme SOWAFINAL, validé par le précédent Gouvernement, financé à 80 % par l'InBW et à 20 % par la SOFICO. Tout était prévu en financements, mais pas les sous. Cela, on s'en occupe.

Aujourd'hui, ce dossier indispensable pour la mobilité dans l'ouest du Brabant wallon – particulièrement pour la reconversion économique du site des anciennes Forges de Clabecq – arrive dans sa phase de concrétisation – je m'en réjouis – avec la désignation de l'entreprise chargée des travaux. Il a bien sûr fallu dégager quelques millions supplémentaires, mais on les a trouvés.

À l'opposé, le projet de la nationale 54 a été bloqué par je ne sais pas quoi – une interprétation différente. C'est à l'initiative de la majorité actuelle qu'il est relancé.

Madame Desalle, je vous confirme que le projet suit bien le calendrier communiqué en juin. L'ouverture des offres du marché d'études global a eu lieu le 27 août dernier. L'analyse de celles-ci est en cours, ce sont des dossiers un peu volumineux. Je peux seulement vous dire que cinq offres ont été déposées. Il faut maintenant vérifier si les offres rencontrent les critères de sélection qualitative qui portent principalement sur la capacité technique et économique des soumissionnaires. Ensuite, il faudra analyser en détail chaque offre, au regard des critères d'attribution qui sont au nombre de trois : le prix, pour 60 %, la qualité de la méthodologie du projet complet, pour 20 %, et la qualité de la note méthodologique de l'étude de l'aménagement foncier rural, pour 20 %. Vous savez que c'est un enjeu important dans ce dossier.

Ces analyses mobilisent les équipes techniques et juridiques du SPW MI, du SPW ARNE et de la SOFICO, maître d'ouvrage du projet. L'objectif est de présenter la décision motivée d'attribution du marché au conseil d'administration de la SOFICO de ce mois d'octobre, afin de débiter la mission encore cette année, conformément au calendrier annoncé précédemment.

En matière de coordination des parties prenantes, les équipes conjointes du SPW MI et SPW ARNE en charge de ce projet ont rencontré, en juin dernier, les collègues communaux des trois communes traversées par la nationale 54, afin de leur faire part de l'avancée concrète du projet.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. Monsieur le Ministre, aujourd'hui, c'est vous qui êtes aux manettes. Je me réjouis que Tubize avance, mais cela démontre surtout qu'un projet d'envergure peut aboutir rapidement lorsqu'on en fait véritablement une priorité. La nationale 54 – merci, Madame Desalle, je m'adresse au ministre – attend depuis des décennies. Vous le savez, Monsieur le Ministre. Je vous demande donc d'actionner les leviers possibles pour accélérer le dossier. Je vous le demande vraiment ; 2029, c'est trop tard pour la Haute-Sambre. Je pense que l'on peut aller plus vite, il faut aller plus vite pour la nationale 54.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Monsieur le Ministre, je suis certain que, si vous en faites une priorité, nous pourrions poser la première pierre bien plus tôt que 2029.

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

Mme Caroline Desalle (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour les éléments de réponse. Effectivement, si nous en sommes là avec un retard abyssal, cela fait suite aux décisions du précédent Gouvernement qui a tout abandonné – la route et ses citoyens. Je vous confirme que, sur le terrain, la patience a atteint son paroxysme et je me réjouis de vous entendre sur le maintien du calendrier. Vous me confirmez que l'ouverture des offres du marché global a bien eu lieu le 27 août, et que l'analyse des cinq offres est en cours.

J'entends que celles-ci doivent strictement répondre aux critères d'attribution – le prix, la qualité de la méthodologie du projet et l'étude de l'aménagement foncier rural –, et qu'en octobre, la décision définitive sera portée au conseil d'administration de la SOFICO, qui est le maître d'ouvrage du projet de la RN54.

Enfin, je vous rejoins, Monsieur le Ministre : il est très important d'associer les communes traversées dans le processus afin que, à leur tour, elles puissent répondre à leurs citoyens.

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre engagement et celui de votre Gouvernement, ainsi que de confirmer les budgets et l'avancement du projet vers sa concrétisation.

**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 de la canicule sur le réseau
routier régional »**

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'impact de la canicule sur le réseau routier régional ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, l'été 2026 a une nouvelle fois mis en évidence la vulnérabilité de nos infrastructures face aux épisodes de chaleur extrême. Durant les périodes de canicule, plusieurs situations problématiques ont été signalées sur le réseau routier régional : soulèvements de chaussée, déformations localisées, bitume ramolli ou fondu, réparations en urgence et perturbations de circulation. Ces phénomènes ne sont plus anecdotiques.

Avec l'intensification des vagues de chaleur, l'adaptation du réseau routier devient un enjeu de sécurité, de continuité du service public et de maîtrise budgétaire. Une route conçue pour le climat d'hier risque de coûter de plus en plus cher si elle n'est pas progressivement adaptée au climat de demain. Pour rappel, lors d'une canicule en juillet 2015, les dégâts sur 129 sections de routes régionales flamandes avaient déjà atteint près de 600 000 euros.

Pouvez-vous dresser un bilan complet des dégâts constatés sur le réseau routier régional durant les épisodes de forte chaleur de l'été 2026 ? Combien d'incidents ont été recensés, dans quelles provinces et sur quels types de voiries ? Quels coûts directs ont été engagés pour les réparations, interventions d'urgence, sécurisations et éventuelles déviations ? Ces dégâts font-ils l'objet d'une analyse technique afin d'identifier les revêtements, matériaux, zones ou ouvrages les plus vulnérables aux fortes températures ? Le SPW Mobilité et Infrastructures a-t-il ou va-t-il adapter ses cahiers des charges, choix de matériaux, techniques d'entretien ou calendriers de chantier pour tenir compte des canicules futures ? À l'approche du conclave budgétaire, comptez-vous solliciter des moyens spécifiques pour l'adaptation climatique du réseau routier régional ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, concernant les dégâts apparus durant cet été caniculaire sur le réseau routier, on peut distinguer, d'une part, ceux liés directement à la

chaleur et, d'autre part, ceux liés aux phénomènes climatiques connexes tels que les orages ou des tempêtes.

Les dégâts liés à la chaleur sont des soulèvements habituels de chaussée revêtue en béton, sans pour autant constater une augmentation significative par rapport aux années antérieures. En revanche, il a été constaté, à certains endroits localisés du réseau routier, l'apparition du phénomène d'orniérage du revêtement asphaltique lors de très fortes chaleurs. Des incidents ont aussi été constatés lors d'épisodes orageux, notamment lors de la tempête du 28 juin dernier, qui a balayé une partie du Hainaut et du Brabant wallon.

Il s'agit d'inondations ponctuelles de chaussée dues à des avaloirs bouchés, des coulées de boue, des arbres arrachés, des branches cassées et de la signalisation endommagée. Pratiquement, les interventions et réparations de ces dégâts ont été réalisées en interne par les Régies des routes ou par les entreprises privées, dans le cadre des baux d'entretien ou d'interventions d'urgence.

Concernant les statistiques et les budgets, j'ai demandé au SPW MI un inventaire complet des interventions et des coûts, mais c'est peut-être un peu fastidieux de tout collationner de façon détaillée. Des analyses techniques sont en cours par le SPW MI concernant les phénomènes d'orniérage des revêtements bitumineux dus aux fortes chaleurs. Les effets de la dilatation du béton et des structures métalliques sont bien connus et déjà pris en compte de longue date dans le dimensionnement des structures routières.

Par contre, une attention devra être portée à la résilience des plantations le long de nos routes comme de nos voies hydrauliques, afin de faire face aux tempêtes et sécheresses à répétition ainsi qu'aux risques d'incendie. Ces réflexions techniques, comme celles liées aux conditions de travail en période de canicule, seront menées dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie régionale globale d'adaptation aux changements climatiques, qui est portée par le Gouvernement et dont il y aura bien sûr un volet « Infrastructures ». Je tiens à remercier l'ensemble des agents du SPW MI pour le travail qui a été réalisé dans des conditions qui n'étaient, en effet, pas toujours faciles.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, les épisodes de chaleur extrême ne sont plus exceptionnels. Malheureusement, ils deviennent une nouvelle réalité climatique. Adapter nos routes au climat de demain, ce n'est pas une dépense supplémentaire, c'est aussi éviter des réparations coûteuses et garantir la sécurité des usagers. Je vous demande donc que ces adaptations deviennent désormais une véritable priorité dans les choix d'investissement du SPW.

**Question orale
de M. Vincent Crampont
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « les difficultés rencontrées lors de
l'incendie des Hautes-Fagnes pour utiliser les
voies navigables et les barrages »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crampont à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les difficultés rencontrées lors de l'incendie des Hautes-Fagnes pour utiliser les voies navigables et les barrages ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, lors de l'incendie des Hautes-Fagnes, la mobilisation de l'eau a constitué un enjeu opérationnel majeur pour soutenir les moyens terrestres et aériens engagés contre le feu. En commission, il a été indiqué que les barrages d'Eupen, de la Gileppe et de Robertville ont été mobilisés pour organiser des points d'écopage et de pompage, ainsi que les norias de tracteurs et de citernes. Le canal Albert a également été partiellement fermé afin de permettre l'écopage et l'approvisionnement en eau des avions de lutte contre l'incendie, notamment pour les aéronefs suédois.

Lors de la Commission de la Chambre consacrée aux incendies, le ministre de l'Intérieur a reconnu quelques difficultés en la matière. Le SPW Mobilité et Infrastructures, via la Direction des barrages-réservoirs, a organisé des permanences locales, de jour comme de nuit, afin de gérer les prises d'eau, le trafic des citernes et tracteurs, la sécurité des installations et les demandes des secours. Trois points permanents de prélèvement auraient ainsi été créés, sécurisés et aménagés pour assurer l'approvisionnement continu des camions-citernes et du matériel agricole, tandis que le service coordonnait aussi les prélèvements des hélicoptères, l'adaptation des débits et le suivi des retenues. Pouvez-vous dresser le bilan précis de cette mobilisation ? Quels barrages, lacs et voies navigables ont été utilisés, à quels moments et pour quels volumes d'eau prélevés ?

Comment les décisions de fermeture du canal Albert et de sécurisation des zones d'écopage ont-elles été prises ? Des difficultés ont-elles été rencontrées dans la coordination entre le SPW MI, les barrages, les voies hydrauliques, les services de secours, les moyens aériens et la cellule provinciale de crise ?

Un retour d'expérience spécifique sera-t-il mené afin d'identifier, cartographier et pré-équiper les points d'eau stratégiques mobilisables lors de futurs incendies de grande ampleur ?

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, dès le début de l'incendie, la priorité était de mettre à disposition des services de secours l'ensemble des ressources hydrauliques mobilisables dans une logique d'efficacité opérationnelle et d'adaptation permanente aux besoins du terrain. Les services du SPW Mobilité et Infrastructures ont ainsi travaillé en étroite coordination avec la cellule de crise des services de secours et les équipages aériens, afin d'identifier et de sécuriser les solutions les plus adaptées à l'évolution de la situation. Cette coordination s'est déroulée de manière efficace et n'a donné lieu à aucune difficulté majeure, même si les toutes les premières heures, la mise en place des mécanismes a nécessité quelques ajustements.

Quant aux infrastructures hydrauliques wallonnes, elles ont pleinement soutenu les opérations de secours. Les barrages de la Gileppe, d'Eupen et de Robertville ont servi de point d'approvisionnement stratégique permettant la mobilisation de plus de 100 000 mètres cubes d'eau sans incidence significative sur la gestion des retenues.

S'agissant des moyens aériens, plusieurs sites d'écopage ont été évalués et testés en concertation avec les pilotes. Des essais ont d'abord été réalisés au barrage d'Eupen, puis sur le canal Albert. L'évolution des conditions opérationnelles et météorologiques a conduit les pilotes à privilégier finalement un lac en Allemagne – on parle des avions – plus proche des foyers.

Le SPW a adapté en permanence son dispositif afin de répondre aux besoins des services de secours. La navigation sur le canal Albert a été interrompue de manière ponctuelle avec le concours des agents du SPW Mobilité et Infrastructures et de la police fédérale de la navigation, afin de sécuriser les zones d'écopage.

Enfin, un retour d'expérience est bien sûr en cours afin de tirer tous les enseignements de cet événement exceptionnel et de renforcer encore la capacité de réponse des services des voies hydrauliques face à de futurs incendies de grande ampleur.

Je profite de votre question pour remercier à nouveau et publiquement les agents du SPW MI pour leur mobilisation sans faille et la qualité de leur travail.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, permettez-moi de m'associer à vos remerciements. Cet incendie a montré que l'accès rapide à l'eau peut être tout aussi déterminant que les moyens de lutte eux-mêmes. Il faut donc tirer des leçons de cet événement, savoir où sont les points d'eau disponibles, comment y accéder et comment les sécuriser avant

qu'un incendie ne survienne. Je souhaite que le retour d'expérience débouche sur une véritable cartographie et un pré-équipement des points stratégiques, afin d'être encore plus efficace la prochaine fois.

Question orale
de Mme Valérie Bluge
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « le suivi des travaux de la passerelle Saucy
après la chute d'un garde-corps »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bluge à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi des travaux de la passerelle Saucy après la chute d'un garde-corps ».

La parole est à Mme Bluge pour poser sa question.

Mme Valérie Bluge (MR). – Monsieur le Ministre, vous disiez à quel point vous appréciez qu'on vous balade dans toute la Région wallonne pour parler de nos différents chantiers. Je reviens ainsi sur le dossier de la passerelle Saucy, dont nous avons déjà parlé. Lors de notre dernier échange en commission, en janvier 2026, vous m'indiquiez que la sécurité de la navigation et des usagers de la passerelle demeurerait assurée. Vous précisiez également que le bureau d'études avait élaboré des esquisses approfondies, lesquelles devaient être présentées au comité d'accompagnement le 26 janvier 2026, l'esquisse retenue devant ensuite servir de base à l'avant-projet et à la préparation de la demande de permis d'urbanisme.

Depuis lors, un garde-corps de la passerelle a cédé, fin août 2026, entraînant une sécurisation en urgence de l'ouvrage par les services de la Ville de Liège. Cet incident, heureusement sans gravité, interroge néanmoins l'état réel de la passerelle et la nécessité de garantir la sécurité des usagers dans l'attente de son remplacement. Lors des fêtes du 15 août à Liège, il y a énormément de personnes qui prennent cette passerelle. L'incident est intervenu juste après les fêtes du 15 août. La sécurisation est importante.

Quel est aujourd'hui l'état de la passerelle Saucy ? Une dégradation de l'ouvrage a-t-elle été constatée ces derniers mois, comme l'illustre la chute de ce garde-corps ? Des analyses de sécurité ont-elles été réalisées en urgence à la suite de cet incident ? Confirmez-vous toujours que la sécurité des piétons, des cyclistes et de la navigation reste pleinement garantie ? Quelles mesures provisoires de sécurisation ont été prises afin d'éviter tout nouvel incident sur l'ouvrage actuel ?

Concernant le projet de remplacement, le comité d'accompagnement s'est-il bien réuni le

26 janvier 2026 ? Une esquisse a-t-elle été retenue à l'issue de cette réunion ? L'avant-projet est-il désormais finalisé ou en cours de finalisation ? Quel est le calendrier prévisionnel des prochaines étapes ? Enfin, l'objectif d'un début de chantier en 2028 reste-t-il confirmé ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, je vais repréciser qu'il y a deux enjeux. Il y a l'enjeu de la navigation sur la Meuse, pour lequel une passerelle sans piliers dans la Meuse est recherchée ; c'est bien cela l'objectif du remplacement de la passerelle. Le deuxième élément, ce sont les garde-corps et l'incident dont vous m'avez fait part. Ce sont deux choses distinctes, mais je vais essayer de vous y répondre.

D'abord, les accords entre le SPW MI et la Ville prévoient que c'est la Ville de Liège, et non le SPW MI, qui assure l'inspection et la maintenance de la passerelle Saucy et qui veille donc à la sécurité des usagers. Un élément du garde-corps surplombant le quai de la rive gauche s'est, effectivement, désolidarisé. La zone concernée a été sécurisée directement. Un prestataire a été mandaté afin d'analyser l'ensemble des garde-corps et de déterminer les éventuelles mesures complémentaires à prendre dans l'attente du remplacement de l'ouvrage.

L'étude technique et architecturale relative au remplacement de la passerelle Saucy par un ouvrage sans piles en rivière, pas en fleuve, a débuté par l'élaboration d'esquisses sommaires et le développement de différentes solutions. Au terme de ces études, la typologie et la géométrie générale de l'ouvrage ont été arrêtées par le comité d'accompagnement le 27 avril dernier, puis validées par le Collège communal de la Ville de Liège, le 17 juillet dernier. Les études d'avant-projet s'achèveront à la fin de cette année, afin d'entamer ensuite la procédure d'instruction de la demande de permis d'urbanisme. Le calendrier prévoit l'obtention de ce permis, si tout va bien, pour la fin 2027. Quant aux documents de marché public, ils seront élaborés dans le courant également, un peu en parallèle.

Concernant la réalisation, j'espère 2028, Madame la Députée, mais il y a un petit passage par un nouveau plan Infrastructures. Comme à chaque fois que l'on m'interroge là-dessus, je ne peux que vous encourager à y sensibiliser les personnes influentes sur le cours de ce dossier.

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

Mme Valérie Bluge (MR). – Je ne pensais pas faire de la répartition de compétences aujourd'hui relativement à la sécurisation et à la passerelle, mais

c'est vraiment intéressant. Je prends note de cette répartition de compétences pour la sécurité de la passerelle. Autour de la passerelle, en ce qui concerne la navigation, j'entends que la sécurisation relève de vous, mais pas la sécurisation en tant que telle de la passerelle pour les usagers, piétons, cyclistes.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Le cheminement. OK.

Pour les autres éléments, je vous remercie et je suis optimiste quant à la suite de ce dossier. J'espère qu'il aboutira pour tous les usagers.

**Question orale
de M. Loris Resinelli
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la coordination des grands chantiers de
mobilité à La Louvière »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Resinelli à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la coordination des grands chantiers de mobilité à La Louvière ».

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, les chantiers sont légion à La Louvière, dont plusieurs chantiers régionaux nécessaires pour la revitalisation de la ville et pour améliorer, dans le futur, sa mobilité. On parle du chantier du Métrobus sur la chaussée Paul Houtart à Houdeng, du chantier du pont 45 sur l'E42, du chantier du pont Capitte entre La Louvière et Houdeng-Goegnies également.

Concernant la première phase du Métrobus, initialement annoncée pour juin, selon les informations, elle ne serait plus achevée avant la mi-octobre, tandis que les trottoirs restent difficilement praticables et que les commerces subissent les nuisances.

Au pont Capitte, la pose des 250 tonnes d'éléments métalliques de la partie fixe marque une avancée importante, avant l'installation annoncée de la partie mobile en octobre. Les choses avancent bien.

Enfin, sur l'E42-A15, la reconstruction du pont 45 entre dans sa dernière phase, avec une remise en circulation toujours annoncée pour novembre 2026, alors que le RAVeL ne rouvrirait qu'au début de 2027 qui passe dessous et longe le canal du Centre.

Pris séparément, ces travaux sont nécessaires et attendus. Leur simultanéité, leurs calendriers rapprochés et les aléas propres à chaque chantier peuvent toutefois

cumuler les difficultés de circulation, d'accès et d'information pour les habitants, les commerçants et les usagers. Une vision d'ensemble apparaît indispensable.

Pouvez-vous confirmer le calendrier actualisé de chacun de ces trois chantiers et préciser les éventuels risques de nouveaux retards ? Quelle coordination la Région organise-t-elle entre les différents maîtres d'ouvrage, la Ville et les entreprises afin d'éviter que les phases sensibles ne se cumulent ? Quelles mesures immédiates sont prévues pour sécuriser les cheminements, maintenir l'accès aux commerces et limiter les perturbations de circulation, notamment chaussée Paul Houtart ?

Enfin, un dispositif d'information commun, régulier et accessible sera-t-il mis en place pour permettre aux riverains et usagers de suivre l'avancement des trois chantiers et les modifications 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. – Monsieur le Député, il est vrai que la Ville de La Louvière connaît, pour l'instant, un nombre important de chantiers sur son territoire.

Cette situation résulte de plusieurs circonstances : l'accident de chantier pour le pont de l'E42, la nécessité de terminer le Métrobus réalisé sur une partie de la chaussée Houtart depuis des années et le chantier trop longtemps reporté du pont Capitte. Souvenez-vous, Monsieur le Député, ce chantier était annoncé depuis plus de 10 ans. Il avait même fait l'objet, il y a quelques années, d'un cofinancement européen qui a finalement été abandonné. Résultat : la fragilité du pont a nécessité des restrictions d'usage. Il était plus que temps de le remplacer. C'est d'ailleurs le premier chantier financé dans le cadre du plan Pont, que j'ai lancé à l'entame de cette législature.

Lorsque l'on tarde à agir, on crée des conditions plus difficiles pour la mobilité. Sur les futurs chantiers wallons et la nécessité de changer de méthode, je vous renvoie aux réponses que j'aurais dû faire à Mme De Bue et à M. Lefèbre, que nous entendrons peut-être un jour.

J'en reviens à La Louvière. En ce qui concerne le chantier du Métrobus, la phase des travaux initialement prévue jusqu'à la rentrée fait l'objet d'un léger retard en raison des intempéries et du déplacement préalable de certains impétrants. Le calendrier a été adapté. L'entrée dans la nouvelle phase a été reportée au début du mois d'octobre. Malgré ces ajustements, l'achèvement global du chantier reste programmé pour la fin de l'année 2027, sous réserve d'imprévus. Cette échéance est maintenue grâce à la fusion de plusieurs phases de travaux, une stratégie qui a permis d'optimiser l'organisation du site et d'en améliorer l'efficacité.

Le chantier du pont Capitte, quant à lui, progresse conformément au planning établi. Les fondations de la future structure sont en cours de réalisation sur les deux rives, comme vous l'avez indiqué, ainsi qu'au niveau de la pile centrale. En parallèle, les équipes procèdent au détournement du ruisseau Thiriau du Luc, qui passera, à terme, sous la rue Hector Ameye. Pour ce second semestre 2026, le programme prévoit le montage des culées en béton et l'assemblage des éléments métalliques du pont. La mise en service reste bien prévue au premier trimestre 2027, conformément aux prévisions initiales, mais je reste toujours prudent face aux aléas des chantiers et de la météo, particulièrement en hiver, pour éviter que l'on vienne me reprocher d'avoir annoncé des choses qui ne se réalisent pas.

Concernant le pont 45, la SOFICO confirme que, sur base du planning actuel, la réouverture de l'ouvrage est toujours planifiée dans le courant du mois de novembre ou début décembre prochain. Je rappelle que l'organisation de tout chantier sur une route régionale se fait en concertation avec les autorités locales communales qui délivrent les ordonnances de police. Dans le cadre du chantier du SPW MI, la procédure est clairement établie, puisque l'entrepreneur soumet un plan de signalisation temporaire. Dès sa validation par le gestionnaire de chantier, ce plan est transmis à la commune et à la zone de police pour validation et édition d'un arrêté de police signé par le bourgmestre.

Sur le terrain, l'autorité communale valide cet arrêté ou cette ordonnance de police de circulation, y compris pour les chantiers du réseau régional. Dans ce cadre, cette centralisation administrative permet à la commune de disposer d'une vision globale et de planifier le plus efficacement possible l'ensemble des interventions communales, régionales ou d'impétrants sur son territoire.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour ces éclaircissements et ces bonnes nouvelles, puisque les calendriers des chantiers du pont Capitte et du pont 45 sont respectés. Évidemment, les dates sont toujours à prendre avec prudence vu les risques d'intempéries et de retards. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles le chantier du Métrobus a été retardé. Vous nous confirmez aussi que la restructuration de la stratégie du chantier permet de maintenir le calendrier. Voilà de bonnes nouvelles sur l'avancement de ces travaux.

Évidemment, les Louviérois en subissent les conséquences en matière de mobilité. Une première bonne nouvelle pour les Louviérois qui subissent les conséquences des travaux est la réouverture du pont Capitte, que l'on espère toujours pour le premier trimestre 2027, si tout continue à bien se passer. Les riverains de la rue de la Grande Louvière sont impactés depuis de nombreuses années, notamment à la suite du

report continu des précédents gouvernements de ces travaux, qui étaient indispensables. Je me réjouis pour ces riverains de la rue de la Grande Louvière, qui vont enfin retrouver un peu d'air et de joie en sortant de leur maison, lorsque ce pont Capitte sera rouvert.

**Question orale
de M. Loris Resinelli
à M. François Desquesnes, Ministre du
Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et
des Pouvoirs locaux,
sur « la sécurisation de la chaussée de Mons »**

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

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la chaussée de Mons à Haine-Saint-Pierre, qui délimite les frontières de Haine-Saint-Pierre et de Haine-Saint-Paul, est souvent le théâtre d'accidents, parfois spectaculaires, heureusement pas mortels, notamment dans une portion de cette chaussée qui porte le nom bien triste de « tournant de la mort ». En effet, il y a eu de nombreux accidents mortels, mais pas récemment. Récemment, il y a eu par contre quelques accidents survenus à peu de temps d'intervalle, qui n'ont heureusement pas fait de victimes.

Les riverains s'inquiètent de l'augmentation du nombre d'accidents à cet endroit et souhaitent que la possibilité de tracer une ligne blanche continue, qui interdit les dépassements dans ce tournant en amont et en aval, soit étudiée. Actuellement, cette absence d'interdiction de dépasser à cet endroit serait, selon eux, une des causes des accidents. La vitesse en est une autre.

Vos services ont-ils eu connaissance de ces accidents et de la demande d'aménagement de ce tournant ? Ce lieu est-il identifié comme accidentogène ? Un aménagement rapide, même provisoire, de ce lieu est-il prévu ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, le SPW MI m'indique ne pas avoir reçu de signalements spécifiques de la part des autorités communales et des riverains par rapport à la chaussée de Mons, entre Haine-Saint-Pierre et Haine-Saint-Paul.

Sur base des données d'accidentalité disponibles pour la période 2021-2024, les virages situés à proximité des bornes kilométriques 31.8 et 30.7 – sur une distance de 1 100 mètres – ont chacun enregistré deux accidents avec dégâts corporels. Ces événements n'ont heureusement occasionné que des blessures légères. Précisons que ces statistiques ne comptabilisent que les accidents avec blessés.

Par ailleurs, les relevés de vitesse indiquent que la réglementation est globalement bien respectée sur ces sections de la N27.

Concernant la demande d'instauration d'une ligne blanche continue, selon le SPW MI, une telle mesure n'est pas envisageable. En effet, la configuration des lieux, marquée par de nombreux accès riverains le long de cet axe, rendrait cet aménagement trop contraignant pour la desserte des propriétés privées.

Si le virage de la BK 31.8 bénéficie déjà d'une signalisation adaptée dans les deux sens de circulation et d'un éclairage public complet, le carrefour situé à la BK 30.7 – l'intersection avec la voirie communale – pourrait faire l'objet d'une réflexion pour en réduire l'emprise. Un rétrécissement de ce carrefour permettrait de mieux redessiner l'axe principal de la N27, d'améliorer sa lisibilité et de renforcer la perception du tracé pour les usagers. Cette piste d'aménagement pourrait être examinée.

J'ai donc demandé que cette question soit abordée lors de la prochaine commission provinciale de sécurité routière – qui n'est pas provinciale, c'est le district routier – qui impliquera la Ville de La Louvière. Cette instance permettra, le cas échéant, d'analyser les problématiques de sécurité soulevées et d'évaluer, avec l'ensemble des acteurs concernés, l'opportunité de mesures susceptibles d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité des usagers. Votre questionnement n'aura pas été vain.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je suis assez étonné que la Commune n'ait pas saisi le SPW MI, alors que les riverains se sont plaints et que les accidents ont été médiatisés. Voilà à quoi sert un député régional proche du terrain : à interpeller via les questions, en commission, le ministre, pour que le SPW MI soit saisi de ce genre de dossier.

Je prends bonne note que la solution en ligne continue n'est pas faisable. Vous avez expliqué pourquoi il y a effectivement beaucoup d'accès riverains, des petites ruelles qui sont habitées de part et d'autre de ce tournant, donc ce serait compliqué.

Je note par contre la question de réduire l'emprise du carrefour. Il y a deux carrefours, un en amont et un en aval de ce tournant, je présume que c'est celui qui se situe en amont, en allant vers Binche, celui avec la rue

de la Fraternité, la rue Nazal. Je présume que c'est celui-là qui est assez large. Un aménagement pourrait être une solution. Je vous remercie d'étudier cela, en espérant que cela puisse être concluant et se matérialiser.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- M. Palermo, sur « la chaussée de Lille à Tournai » ;
- Mme Goffinet, sur « le rapport du comité de projets Électromobilité » ;
- Mme Nikolic, sur « le marquage au sol à la suite de la mise en circulation des tribus à Liège » ;
- M. Palermo, sur « la dépendance à la voiture face aux fortes disparités territoriales » ;
- Mme Nikolic, sur « la signalisation et la sécurisation du tracé du tram à Liège » ;
- M. Soupart, sur « les tests de véhicules autonomes dans le transport de personnes » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « la simplification administrative dans les circulaires budgétaires à l'égard des pouvoirs locaux » ;
- Mme Fafchamps, sur « les fusions de communes » ;
- Mme Linard, sur « la Boucle du Hainaut » ;
- M. Lefèbvre, sur « le choix du tracé de la Boucle du Hainaut » ;
- M. Lefèbvre, sur « la circulaire relative à la gestion des eaux pluviales » ;
- M. Chintinne, sur « le dispositif de sécurisation des projets d'intérêt stratégique préfilé » ;
- M. Lefèbvre, sur « l'intégration des mises en garde des scientifiques dans les politiques d'urbanisme » ;
- M. Chintinne, sur « le nouveau permis accordé à Carmeuse pour la carrière d'Hemptinne » ;
- M. Tzanetatos, sur « la demande de permis de Google à Farciennes » ;
- M. Lefèbvre, sur « l'incapacité à approuver un plan actualisé en matière d'infrastructures » ;
- Mme Hanus, sur « la fermeture des voiries régionales lors de l'incendie des Hautes-Fagnes » ;
- M. Dewez, sur « le retard dans la réouverture du pont de Lixhe » ;
- M. Maillen, sur « l'état d'avancement des travaux du giratoire Lecomte-Véquée et de sa zone d'immersion temporaire (ZIT) à Namur » ;
- M. Maillen, sur « la sécurisation urgente du rond-point temporaire à l'intersection de la N90 et de la rue de Loyers à Lives-sur-Meuse » ;
- M. Lefèbvre, sur « la sécurisation de la RN509 à Templeuve » ;

- M. Janssen, sur « l'égalité de traitement des assujettis en matière de TVA du « *shadow toll* » » ;
- Mme Bluge, sur « la sécurisation du pont d'Ougrée pour les cyclistes et les piétons » ;
- Mme Bluge, sur « le chantier de rénovation des voiries du Sart Tilman à Liège » ;
- Mme Bluge, sur « les perturbations liées aux travaux à proximité du centre commercial Belle-Île à Liège » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « la N638 à Ocquier » ;
- M. Palermo, sur « la N55 à Hoves » ;
- M. Maroy, sur « le suivi du dossier du siège 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 Cremasco, sur « les suites à donner au rapport de la Cour des comptes sur le partenariat public-privé (PPP) du tram de Liège » ;
- Mme Vandorpe, sur « le suivi du dossier de fraude au CPAS de Tournai » ;
- M. Daye, sur « la réforme des charges d'urbanisme » ;
- M. Lefèbvre, sur « le manque de coordination des chantiers autoroutiers et leur impact exagéré sur la mobilité » ;
- Mme De Bue, sur « la gestion, la planification et l'impact des chantiers wallons sur la mobilité » ;
- Mme Nikolic, sur « la résilience des voies navigables wallonnes face au changement climatique » ;
- Mme Nikolic, sur « le réaménagement du quai des Ardennes » 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 0 heure 39 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
M. Olivier de Wasseige, Les Engagés
Mme Valérie Dejardin, PS
Mme Caroline Desalle, Les Engagés
M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux
M. Laurent Devin, PS
M. Arnaud Dewez, MR
M. Yves Evrard, MR
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés
Mme Mélissa Hanus, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Nicolas Lagasse, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne
M. Bruno Lefèbvre, PS
M. Julien Liradelfo, PTB
M. Olivier Maroy, MR
M. Germain Mugemangango, PTB
M. Loris Resinelli, Les Engagés
Mme Sabine Roberty, PS
Mme Éliane Tillieux, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

AISBS	Association intercommunale de santé de la Basse-Sambre
AKT	AKT for Wallonia (organisation des employeurs privés wallons)
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
AVAS	acoustic vehicle alerting system (système d'alerte acoustique du véhicule)
AViQ	Agence pour une vie de qualité
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
Benelux	Belgique, Nederland et Luxembourg
BHNS	bus à haut niveau de service
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
BK	borne kilométrique
CAE	cellule Aménagement et Environnement
cdH	Centre démocrate humaniste (devenu Les Engagés en mars 2022)
CDLD	Code de la démocratie locale et de la décentralisation
CEO	chief executive officer (chef de la direction, directeur général ou administrateur délégué)
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
CHR	centre hospitalier régional
CIM	conférence interministérielle
CO ₂	dioxyde de carbone
CODECO	Comité de concertation
CoDT	Code du développement territorial
COPIL	comité(s) de pilotage
covid-19	coronavirus disease 2019 (maladie à coronavirus 2019)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPDT	Conférence permanente du développement territorial
CPSR	commission(s) provinciale(s) de sécurité routière
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CSC	Confédération des syndicats chrétiens de Belgique
CSP	contrat(s) de service public
CSWSR	Conseil supérieur wallon de la sécurité routière
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DBFM	Design, Build, Finance, Maintain (concevoir, construire, financer, maintenir)
DDR	Direction du développement rural
DGDE	délégué général aux droits de l'enfant
DNF	Département de la nature et des forêts
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FEC	Formation Éducation Culture (ASBL)
FERI	Fonds extraordinaire régional d'investissement
FGTB	Fédération générale du travail de Belgique
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
GISER	Gestion intégrée Sol-Érosion-Ruissellement (cellule)
HORECA	hôtellerie, restauration et cafés
HVAC	high-voltage alternating current (courant alternatif à haute tension)
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)
IDEA	Intercommunale de développement économique et d'aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre (SCRL)

IF	Inspection des finances
InBW	Intercommunale du Brabant wallon (anciennement IBW)
IRM	Institut royal météorologique
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
LeTEC	Société de transport en commun (anciennement TEC)
MaaS	mobility as a service (mobilité en tant que service)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
NAP	national access point (point d'accès national)
ONE	Office de la naissance et de l'enfance
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PAN	point d'accès national
PCS	plan(s) de cohésion sociale
PDU	perspective de développement urbain (outil)
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PGUI	plan(s) général(-aux) d'urgence et d'intervention
PIMPT	plan « Infrastructures et mobilité pour tous »
PMR	personne à mobilité réduite
PNRR	Plan national pour la reprise et la résilience
PPDQ	plan(s) particulier(s) de développement du quartier
PPP	partenariat public-privé
PRPdS	périmètre(s) de révision du plan de secteur
RAVeL	réseau autonome des voies lentes
RC	revenu cadastral
RCA	régie communale autonome
RER	réseau express régional
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
RF	résistance au feu
RIE	rapport d'incidences environnementales
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport (programme de développement)
RTL	Radio Télé Luxembourg
SAFA	service(s) d'aide aux familles et aux aînés
SDALg	Schéma de développement de l'arrondissement de Liège
SDC	schéma(s) de développement communal(-aux)
SDT	Schéma de développement du territoire
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SOL	schéma d'orientation local
SOWAFINAL	Société wallonne pour la gestion d'un financement alternatif
SPOC	single point of contact (point de contact unique)
SPP	Service public fédéral de programmation
SPW	Service public de Wallonie
Statbel	Office belge de statistique
STI	systèmes de transport intelligents
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TEC	Société de transport en commun
TGV	train à grande vitesse
TLPE	Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie (SPW)
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UCM	Union des classes moyennes
UDI	Unión Demócrata Independiente (Union démocrate indépendante) (Chili)
Unia	Centre interfédéral pour l'égalité des chances
USA	United States of America (États-Unis d'Amérique)
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie

Wapi	Wallonie picarde
ZACC	zone(s) d'aménagement communal concerté
ZIT	zone(s) d'immersion temporaire
ZOHE	zone de secours Hainaut-Est