CRIC n° 53 (2025-2026)
3e session de la XIIe législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

COMPTE RENDU

INTÉGRAL*

Séance publique de commission

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

Mardi 25 novembre 2025

*Application de l'article 162 du règlement

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

SOMMAIRE

OUVERTURE DE LA SÉANCE.....1

ORGANISATION DES TRAVAUX.....1

Examen de l'arriéré.....1

PROJETS ET PROPOSITIONS.....1

Proposition de décret insérant des articles 2*ter*, 16*bis* et 18*bis* dans le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, déposée par M. Devin, Mme Hanus, M. Collignon, Mme Pécriaux, M. Crampont et Mme Roberty (Doc. 262 (2024-2025) N° 1 et 2).....1

Ordre des travaux.....1

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin.

Désignation d'un rapporteur.....2

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin – M. Vincent Crampont.

Exposé de M. Devin, coauteur de la proposition de décret.....2

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin.

Discussion générale.....3

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

Pétition relative aux TEC et à une demande de débat avec auditions sur les conséquences de la réforme des lignes et horaires de bus suite à la mise en service du tram le 28 avril 2025.....13

Désignation d'un rapporteur.....13

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Paul Bastin.

Présentation de la pétition.....13

REPRISE DE LA SÉANCE.....13

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES.....13

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les délais anormalement longs pour traiter le plan de circulation de Couvin » 13

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les choix du Gouvernement concernant la pluriannualisation des subventions facultatives ».....14

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence d'anticipation de la fermeture des frontières françaises aux poids lourds les jours fériés ».....16

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

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact budgétaire de l'application de la législation sur les terres excavées pour le SPW MI et les pouvoirs locaux »....17

Intervenants : M. le Président – M. Bruno Lefèbvre – 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 menaces pesant sur la reconnaissance des ascenseurs du canal du Centre » ;

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les activités du canal du Centre en 2026 »....18

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

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accès au parking appartenant au Service public de Wallonie situé à proximité des lacs de l'Eau d'Heure à Boussu-lez-Walcourt » ;

Question orale de Mme Caroline Desalle à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation du site des lacs de l'Eau d'Heure »....21

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

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards de paiement du SPW MI »....22

Intervenants : M. le Président – M. Grégory Chintinne – 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 de la RN975 à Hanzinne » ;

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la signalisation routière au carrefour du Donveau »....24

Intervenants : M. le Président – 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'absence de plans particuliers d'urgence et d'intervention (PPUI) des barrages-réservoirs wallons » ;

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalisation d'exercices d'évacuation des infrastructures sensibles » ;

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement de la recommandation de la Commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner les causes et d'évaluer la gestion des inondations de juillet 2021 en Wallonie concernant l'encadrement des bénévoles »....25

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

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la multiplication des chantiers sur la N5 et les dangers encourus par les usagers à cause de leur mauvaise signalisation »....29

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le respect des délais des travaux du pont Capitte à La Louvière »....30

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – 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 première évaluation des dispositifs visant à rendre le permis de conduire théorique plus accessible »....31

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

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de donner une suite opérationnelle aux conclusions des États généraux de la sécurité routière » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les recommandations des États généraux de la sécurité routière » ;

Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suite donnée aux États généraux de la sécurité routière 2025 » ;

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la capacité réelle de la Wallonie à atteindre ses objectifs en termes de sécurité routière »..... 32

Intervenants : M. le Président – M. Vincent Crampont – M. Stéphane Hazée – M. Arnaud Dewez – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Valérie De Bue à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les plans d'adaptation de l'environnement routier »..... 37

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

Question orale de M. Chris Massaki Mbaki à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'usage du gaz hilarant au volant »..... 38

Intervenants : M. le Président – M. Chris Massaki Mbaki – M. François Desquesnes, Ministre.

REPRISE DE LA SÉANCE..... 39

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)..... 39

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence d'information sur le futur contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) »..... 39

Intervenants : M. le Président – Mme Mélissa Hanus – 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 « la mobilité au sein du quartier Sainte-Marie à Liège »..... 40

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

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mise en place d'infrastructures cyclables pour favoriser les trajets à vélo entre le domicile et le lieu de travail » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les projets de stationnement pour vélos dans les écoles secondaires » ;

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la promotion de la mobilité active et l'inauguration d'un mobipôle à Nandrin » ;

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la collaboration du Gouvernement avec Avello pour la sécurité cycliste sur la N6 » ;

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'étude du réseau cyclable structurant »..... 42

Intervenants : M. le Président – M. Maxime Daye – M. Stéphane Hazée – Mme Sophie Fafchamps – M. Loris Resinelli – 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 abords d'arrêts de bus le long des routes régionales »..... 47

Intervenants : M. le Président – 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'arrivée des mégabus en 2026 et l'adéquation de l'offre des TEC à l'ULiège »..... 49

Intervenants : M. le Président – Mme Sophie Fafchamps – 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 « le suivi du chantier du métrobus à Houdeng »..... 50

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 ligne RAVeL reliant Soignies à La Louvière en passant par Le Rœulx » 51

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

Question orale de Mme Caroline Desalle à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la relance des transports scolaires spéciaux par les TEC à Charleroi »..... 52

Intervenants : M. le Président – Mme Caroline Desalle – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la durée excessive des trajets de transport scolaire des enfants fréquentant l'enseignement spécialisé »..... 53

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

Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme du programme stratégique transversal communal (PST) »..... 54

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

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le rapprochement structurel entre communes et CPAS dans le cadre de la réforme du paysage institutionnel local » ;

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les synergies entre les communes, les villes et les CPAS »..... 55

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le dialogue entre les intercommunales porteuses de projets de crématorium en situation de concurrence »..... 57

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cyberattaque touchant plusieurs communes wallonnes »..... 58

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

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le non-respect délibéré de la législation sur les fabriques d'église par la Ville de Mons »..... 59

Intervenants : M. le Président – M. Loris Resinelli – 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 « le manque de neutralité de l'administration communale de Binche »..... 60

Intervenants : M. le Président – M. Maxime Daye – 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 suivi de la réforme des institutions provinciales » ;

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la préparation du budget des entités supracommunales »....61

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

REPRISE DE LA SÉANCE....62

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)....63

Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le marché public de caméras de surveillance à Jurbise »....63

Intervenants : M. le Président – M. Julien Liradelfo – 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 jumelages entre communes »....64

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 « l'état d'avancement du cadre légal relatif à la participation des services régionaux aux cellules de sécurité intégrale locale en matière de radicalisme, d'extrémiste et de terrorisme (CSIL-R) »....65

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la procédure de recours contre le permis octroyé à Brussels South Charleroi Airport (BSCA) »....66

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

Question orale de M. Jean-Jacques Cloquet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les répercussions économiques de la Boucle du Hainaut » ;

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le récent rapport des impacts socioéconomiques de la Boucle du Hainaut » ;

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'objectivité de l'étude justifiant la réalisation de 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 « les prises de position relatives à la Boucle du Hainaut »....67

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Jacques Cloquet – M. Maxime Daye – M. Laurent Devin – M. Loris Resinelli – M. François Desquesnes, Ministre.

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la participation des équipes de M. le Ministre au groupe de travail interministériel « Motocross » » ;

Question orale de M. Thierry Witsel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la pratique du motocross sur le territoire »....71

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

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)....73

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites....73

Interpellations et questions orales retirées....73

LISTE DES INTERVENANTS..... 74

ABRÉVIATIONS COURANTES.....75

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

Présidence de M. Maxime Daye, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 12 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Personne. Merci.

PROJETS ET PROPOSITIONS

Proposition de décret insérant des articles 2*ter*, 16*bis* et 18*bis* dans le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, déposée par M. Devin, Mme Hanus, M. Collignon, Mme Pécriaux, M. Crampont et Mme Roberty (Doc. 262 (2024-2025) N° 1 et 2)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret insérant des articles 2*ter*, 16*bis* et 18*bis* dans le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, déposée par M. Devin, Mme Hanus, M. Collignon, Mme Pécriaux, M. Crampont et Mme Roberty (Doc. 262 (2024-2025) N° 1 et 2).

Ordre des travaux

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

M. Laurent Devin (PS). – N'attendons-nous pas M. le Ministre pour l'examen ?

M. le Président. – Nous pouvons débuter nos travaux. Je n'ai pas de souci à attendre M. le Ministre, mais il est déjà 9 heures 12.

M. Laurent Devin (PS). – Quelles sont les informations à propos de M. le Ministre ? Est-il en retard ou ne vient-il pas ? C'est une question.

M. le Président. – Je n'en ai pas et j'attends une réponse.

(Réactions dans l'assemblée)

Étant donné que le texte émane du Parlement, on ne doit pas obligatoirement attendre l'Exécutif pour débuter. Si vous exigez la présence de M. le Ministre pour l'examen de votre proposition, qu'il a probablement plus que lue…

M. Laurent Devin (PS). – Très sincèrement, pour une proposition de décret, je pense que M. le Ministre doit être présent.

M. le Président. – On peut suspendre en attendant M. le Ministre.

M. Laurent Devin (PS). – Je ne veux pas retarder les travaux.

M. le Président. – Je lui ai demandé il y a quatre minutes où il était, mais je n'ai pas eu de réponse.

M. Laurent Devin (PS). – Quelles sont les informations à propos de M. le Ministre ? Vient-il ? Est-il en retard ?

Pour l'examen d'une proposition de décret, vous conviendrez qu'il doit être présent.

M. le Président. – Celles et ceux qui sont habitués à notre Commission savent que M. le Ministre, qui est dans le couloir, est quelqu'un de très assidu et de très respectueux des membres du Parlement. Étant donné qu'il est en train d'arriver, cela me permet de vous rassurer quant à sa présence.

(Réactions dans l'assemblée)

Malheureusement, cela a été très vite, Monsieur le Ministre, et M. Devin vous réclamait à cor et à cri afin de présenter sa proposition de décret.

M. Laurent Devin (PS). – Je ne vous ai pas réclamé à cor et à cri, Monsieur le Ministre. J'ai simplement demandé des informations sur votre venue et rien d'autre. Je me suis tu jusqu'au moment où

M. le Président a commencé la réunion de la Commission à 9 heures 14.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Je pense qu'elle est indiquée.

M. le Président. – La réunion de la Commission a été ouverte bien plus tôt qu'à 9 heures 14.

M. Laurent Devin (PS). – Quelle heure était-il exactement, Monsieur le Secrétaire ?

M. le Président. – Il était 9 heures 12.

M. Laurent Devin (PS). – Voilà qui est précis.

M. le Président. – Il faut être précis.

J'en étais à désignation d'un rapporteur ou d'une rapporteuse, qui n'est pas de la compétence de l'Exécutif.

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. Di Antonio comme rapporteur.

M. le Président. – Le secrétariat de la Commission va lancer le vote. M. Devin est un suppléant.

La parole est à M. Crampont.

M. Vincent Crampont (PS). – Pour ce vote, je propose que M. Devin remplace M. Lefèbvre.

M. le Président. – Oui, on est en train de l'assigner comme effectif.

À l'unanimité des membres, M. Di Antonio est désigné en qualité de rapporteur.

Je vous informe que l'avis du Conseil d'État a été sollicité. Celui-ci nous a été communiqué le 14 août dernier et porte la référence Doc. 262 (2024-2025) N° 2.

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

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, chers collègues, la proposition de décret que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui vise à répondre à une lacune clairement identifiée dans la politique wallonne de sécurité routière.

Cette lacune est constituée par l'absence de base décrétale permettant aux villes et communes de traiter et sanctionner les excès de vitesse mineurs, c'est-à-dire égaux ou inférieurs à 20 kilomètres par heure, alors que ceux-ci constituent une grande partie des comportements dangereux en agglomération, près des écoles et dans les quartiers résidentiels. Par suite de cette lacune, de nombreuses infractions restent impunies au vu de l'engorgement des tribunaux, et l'insécurité perdure.

Les objectifs de la proposition de décret qui vous est présentée sont les suivants :

- permettre aux communes d'infliger des sanctions administratives pour les excès de vitesse mineurs constatés sur leur territoire via des radars fixes ou mobiles ;
- créer un système volontaire que chaque commune est libre d'activer ou non. De la sorte, le système régional reste actif par défaut et nous ne touchons pas à l'autonomie des villes et communes ;
- renforcer la proximité et la réactivité du contrôle de la vitesse en complémentarité avec l'action judiciaire ;
- lutter contre le sentiment d'impunité, particulièrement marqué dans les zones 30, les zones résidentielles, aux abords des écoles et même le long de voiries où l'on roule à 70 ou à 90 kilomètres par heure. Tous les bourgmestres vous diront qu'ils sont désœuvrés par rapport à ce phénomène ;
- inciter les communes, par voie de circulaire, à réinvestir les recettes dans leurs propres aménagements de sécurité routière, notamment piétonniers et cyclables. Là aussi, il s'agit d'une incitation, d'une invitation plutôt qu'une obligation.

Monsieur le Ministre, alors que le système actuel ne permet ni une couverture complète des petits excès ni un retour financier vers les communes, le nouveau mécanisme propose un levier de financement local pour des aménagements de sécurité routière ciblés, ainsi qu'un incitant à la sécurisation des voiries communales et à une meilleure intégration entre contrôle, sanction et réinvestissement dans l'espace public. S'inscrivant dans une logique de zéro victime de la route, cette capacité d'agir au plus près du terrain est essentielle.

L'avis du Conseil d'État a effectivement été rendu. Celui-ci a été consulté à la demande du président de notre Parlement afin de s'assurer de la compétence de la Région en la matière. Il consacre la pleine compétence de la Région en la matière, mais identifie plusieurs éléments à ajuster avant adoption définitive. Ceci ne remet nullement en cause l'opportunité du texte, mais demande effectivement un affinage juridique.

Tout d'abord, concernant le risque de double sanction, le Conseil d'État constate qu'un régime régional d'amendes administratives existe déjà dans le décret, et qu'il convient d'éviter la double sanction administrative régionale et communale. Un amendement a été déposé afin de laisser le système régional d'amendes en place par défaut, en cas d'absence de décision d'un ou plusieurs conseils communaux. Ce choix est cohérent et respecte parfaitement le principe *non bis in idem*.

Ensuite, au sujet du champ d'application, le Conseil d'État exige l'exclusion explicite des autoroutes, dont les limitations relèvent du Fédéral. Un amendement a, en conséquence, été proposé pour exclure les autoroutes du champ d'application.

Pour les véhicules immatriculés à l'étranger, le Conseil d'État insiste sur la directive 2015/413 de l'Union européenne. Dans un premier temps, pour éviter des risques juridiques, l'amendement que nous vous proposons et que nous avons déposé est d'exclure du dispositif les véhicules immatriculés hors du royaume. Ce point pourra évoluer une fois qu'un dispositif wallon de traitement transfrontalier sera établi. Cet amendement aligne ainsi le principe des sanctions communales sur le fonctionnement des amendes régionales.

Le point suivant est l'identification du responsable de l'infraction : le titulaire de la plaque. Le Conseil d'État, dans son avis, souligne la nécessité de clarifier l'auteur de l'infraction. L'amendement que nous avons déposé le précise : le titulaire de la plaque est le responsable de l'infraction, par cohérence avec le mécanisme des sanctions administratives régionales.

Enfin, concernant la procédure de protection des données, l'amendement proposé renvoie explicitement aux chapitres III à XIII du décret de 2019, applicables mutatis mutandis.

Avec ces amendements, le texte que nous vous proposons aujourd'hui corrige toutes les observations du Conseil d'État, respecte le *non bis in idem* et les compétences fédérales, clarifie le régime procédural et le cadre RGPD. Il devient aussi parfaitement opérationnel pour les communes. Avec ces corrections, le texte est prêt et opérationnel. Il n'attend plus aujourd'hui que la volonté politique que nous pouvons toutes et tous lui donner.

Par ailleurs, nous nous réjouissons de constater que les membres de la majorité – vous en particulier – lisent nos propositions. En avril dernier, vous sembliez fermer la porte à cette idée, expliquant encore que l'objectif des radars ne devait pas servir à financer les communes. Or, quelques mois plus tard, vous annonciez, avec plus d'assurance, que « les communes pourraient percevoir des amendes de vitesse et les réinvestir dans la sécurité routière locale ».

Cela tombe bien : c'est exactement ce que nous proposons depuis juin et que nous vous permettons aujourd'hui de pouvoir transcrire et d'opérationnaliser. Qu'un membre du Gouvernement reconnaisse la pertinence de notre travail parlementaire, cela fait toujours plaisir et c'est assez rare pour être signalé. Je le prends comme un compliment. Merci à vous, Monsieur le Ministre.

Pour avancer rapidement, nous proposons à la majorité et au Gouvernement de travailler sur la base de notre proposition. Nous sommes ouverts à toute proposition susceptible d'améliorer notre texte. Par ailleurs, nous sommes favorables à ce que notre proposition soit soumise à différents avis afin de voir comment elle est perçue et comment nous pouvons l'améliorer. Nous pensons notamment :

- à la magistrature, avec l'avis du Collège des procureurs ;
- aux zones de police. Il faut, en effet, demander à nos commissaires divisionnaires ce qu'il en est en la matière ;
- à nos villes et communes, par l'intermédiaire de l'Union des villes et communes de Wallonie ;
- aux acteurs de la sécurité routière, à savoir l'Agence wallonne pour la sécurité routière.

Notre objectif n'est pas idéologique – nous ne sommes pas dans l'attente immédiate –, mais pragmatique. Nous voulons être efficaces et répondre aux exigences de sécurité routière :

- réduire les vitesses ;
- renforcer les contrôles ;
- protéger les usagers vulnérables ;
- investir dans la sécurité routière.

Si notre travail peut aider le Gouvernement à atteindre les objectifs fixés dans la vision Zéro, nous en serons les premiers satisfaits. Ce sont les Wallons qui y gagneront.

Discussion générale

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, chaque année, trop de personnes sont accidentées sur nos routes. La vitesse excessive reste l'une des premières causes de cet accidentométrie et, malheureusement, parfois, de mortalité. Face à ce drame, nous sommes dans un processus d'amélioration constante.

Globalement, les chiffres s'améliorent année après année, mais chaque mort existant est un mort de trop. Nous ne pouvons nous contenter d'un quelconque statu quo. Il est dès lors particulièrement intéressant de faire évoluer le dispositif, et ce, dans une sécurité juridique.

Le texte propose de permettre aux communes de percevoir directement des amendes suite à des infractions pour excès de vitesse perpétrées par des contrevenants sur les différents territoires communaux. Oui, il y a un enjeu de sécurité routière. Oui, il y a un enjeu de sécurité publique et aussi un peu de cohésion sociale.

Aujourd'hui en Wallonie, des milliers d'excès de vitesse dits mineurs – inférieurs à un chiffre parfois établi arbitrairement à 20 kilomètres par heure – ne font l'objet d'aucune sanction effective. Il ne s'agit pas d'une volonté de donner une impunité à toute une série de contrevenants, mais les parquets surchargés – je n'en disconviens pas – ne sont pas en mesure de poursuivre la masse de PV ou d'infractions qui arriveraient. Les communes n'ont à ce stade pas d'outils juridiques pour agir.

Nous sommes plusieurs municipalistes autour de cette table. C'est interpellant de se dire que parce que cela ne fonctionne pas, parce que la justice n'est pas en capacité d'agir, on veut transférer cette énième compétence aux communes, aux zones de police pour agir. « On pourrait se nourrir sur la bête » – excusez-moi l'expression –, puisqu'il y aurait le fruit des amendes qui pourrait revenir directement vers les communes.

Néanmoins, le concept est interpellant : dans un État de droit, on va dire aux communes une fois de plus de reprendre la compétence, la responsabilité, le financement. J'ai une grande confiance non seulement dans l'autonomie communale, mais aussi dans le fait que la subsidiarité permet à chaque territoire de connaître particulièrement ses enjeux.

Autre chose, on parle souvent de chauffards, de contrevenants, sachant que la plupart des personnes qui commettent ce genre d'infractions, c'est nous tous qui pour la plupart sommes parents, grands-parents, c'est la société elle-même. La nécessité de devoir mettre en place un tel système de contrôle dans une société est interpellante.

Des bourgmestres, des échevins, des conseillers communaux et des conseillers de police ont déjà connu cette situation un peu schizophrénique où l'on a des pétitions pour avoir des radars. Quand le radar est mis, on retrouve les pétitionnaires parmi les contrevenants, voire parfois, dans des permanences dites sociales, des personnes nous demandent si nous ne pourrions pas agir avec un peu de clémence, même si nous n'avons plus de pouvoir par rapport à cela, alors qu'ils nous demandent en même temps sociétalement et globalement plus de sévérité, mais individuellement plus de clémence. Quand la société ne fait plus société, ce point fait partie de cet élément. Quand on est dans son jardin et que l'on voit son voisin passer trop vite, on s'insurge. Quand on va soi-même chercher le pot de mayonnaise que l'on a oublié, tout d'un coup, on utilise le même comportement de la personne que l'on venait de stigmatiser.

Concernant les avis du Conseil d'État qui ont été demandés, ce texte n'est pas solide juridiquement en l'état et doit continuer à évoluer pour avoir une solidité juridique. Il y a notamment le principe *non bis in idem*, à savoir qu'un contrevenant, quel qu'il soit, ne peut pas être condamné deux fois pour les mêmes faits : une fois sur base d'un régime de sanctions administratives régionales et une autre fois via un régime de sanctions communales. Il doit y avoir des évolutions.

Notre collègue, M. Devin, demandait aussi des avis d'autres instances, ce qui est toujours intéressant pour avoir une cohésion, une adhésion et une construction par rapport à cela. Je ne doute pas non plus que M. le Ministre aura aussi des éléments par rapport à son action volontaire, volontariste, engagée sur ces différents éléments. Le collègue a déjà pu souligner à quel point il était satisfait de voir des éléments non seulement de langage, des décisions et d'actions qui étaient annoncées. C'est toujours bon quand la minorité décèle sa propre patte dans les actions d'un ministre. Continuons à voir par rapport à ce projet.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je voudrais remercier M. Devin pour son exposé – même s'il m'a fait sourire une fois ou l'autre – qui était assez complet par rapport à sa proposition de décret.

Il est vrai que la sécurité routière constitue un enjeu primordial, et ce, à tous les niveaux de pouvoir : au Fédéral ainsi qu'au niveau des Régions et de nos communes. La vitesse est un problème. Les municipalistes et les personnes de terrain le savent : lorsqu'on se balade pour aller à la rencontre de nos citoyens, une des informations revenant le plus est le problème de la sécurité et de la vitesse. Je crois que cela nous concerne tous.

Voici quelques petits rétroactes par rapport à cette proposition de décret que nous analysons aujourd'hui. Il est vrai que l'avis du Conseil d'État a été demandé ; je félicite cette action parce qu'il s'agit d'un texte législatif. Il faut qu'il soit fort juridiquement parlant, quand on légifère, il faut s'assurer des suites. Cet avis du Conseil d'État est revenu le 14 août. Monsieur Devin, les différents amendements sont arrivés hier. D'un point de vue du travail, c'est assez compliqué aussi : on a reçu les amendements la veille, alors que l'avis du Conseil d'État a été rendu le 14 août. Je crois que ce sujet va encore être très souvent évoqué au sein de notre commission.

Je ne vais pas revenir sur le fond ; les redites n'apportent pas grand-chose au débat. Je tiens néanmoins à souligner que le Gouvernement, par l'interprète du ministre, a bien annoncé qu'il travaillait

sur ce dossier. J'avais même posé une question orale il y a 15 jours, où vous aviez mis plusieurs points en avant, Monsieur le Ministre :

- que la DPR était claire et qu'il fallait avancer sur le dossier ;
- qu'il fallait le temps de la mise en œuvre ;
- que vous aviez donné la mission au SPW de travailler sur le dossier afin qu'il y ait une cohérence technique et législative ;
- que vous accompagnerez les communes.

Monsieur Devin, j'ai également entendu que vous n'étiez pas dans l'attente immédiate. En tant qu'ancienne et en tant que femme assez sage, je pense qu'il serait peut-être intéressant de soumettre ces différents amendements au Conseil d'État pour avoir un texte solide et juridiquement fort, et de voir aussi ce qu'il en est avec le Gouvernement qui travaille sur le sujet. Nous reviendrons plus tard sur le sujet.

On a des initiatives parlementaires. Le Gouvernement travaille, et il l'a bien annoncé aujourd'hui et il y a quelques semaines. Le tout est d'avancer sur un dossier qui, je le répète, est solide juridiquement parlant, mais qui également accompagne les communes. Selon moi, ce point est très important. Monsieur le Ministre, vous avez bien expliqué que vous accompagneriez les communes dans ce processus. Vous avez également précisé que vous souhaiteriez aussi qu'une partie de ces recettes – d'abord, ce n'était pas une obligation que les communes auraient l'option de le faire ou pas, à mon avis, pas mal de municipalistes vont choisir cette option – qui devraient être réinvesties dans les voiries. Je ne sais pas le pourcentage ; je pense qu'il n'est pas encore arrêté, car puisqu'on travaille sur le sujet il peut évoluer.

Voilà ce que je voulais partager avec vous. La discussion est ouverte et nous reviendrons sur le sujet. Je vais également vous entendre chacun et chacune. C'est ainsi que fonctionne la démocratie.

M. le Président. – Je vous informe que les amendements n° 1 et 2 (Doc. 262 (2024-2025) N° 3) ont été déposés par MM. Devin et Crampont.

Le secrétaire de la Commission est en train de les distribuer sur vos buvards.

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – La sécurité routière est une cause nationale et régionale. Il y a trop de victimes, trop de tués. C'est un thème dont nous avons déjà parlé ; je ne reviens pas ici sur le débat que nous avons mené sur les objectifs à poursuivre, notamment les objectifs intermédiaires, d'ici 2030.

La trajectoire régionale est aujourd'hui partagée par les uns et par les unes, et c'est une bonne chose. L'accident de la route reste une des causes principales de décès, bien avant l'échéance fatale qui peut nous toucher tous et toutes. L'un ou l'une de nous va peut-être rentrer chez lui ce soir et passer de l'autre côté de la barrière de la vie. C'est quelque chose de central.

La vitesse excessive est un facteur causal, mais c'est aussi un facteur aggravant ; il est bon d'y travailler. Dès lors, je veux remercier les auteurs de venir avec ce texte qui me paraît être une contribution en ce sens. Il y a bien évidemment l'ordre des pouvoirs, le parquet et ses déficiences ; M. Bastin en a parlé. Cela reste toujours difficile de lire tel ou tel procureur qui doit faire le constat qu'il ne peut pas poursuivre tel ou tel type d'infraction, à défaut de moyens. C'est tout le débat du financement de la justice. J'espère qu'il progressera parce que l'on est dans une situation catastrophique et qui s'aggrave. Cependant, ce n'est pas de notre compétence. En l'état, on ne peut donc pas simplement rester avec ce constat.

À ce titre donc, le texte vient amener un levier d'action avec une série de nuances, notamment quant à l'autonomie communale qui a bien été exposée par l'intervenant principal. Il y a alors à assurer la sécurité juridique, mais ce n'est pas seulement une question de sécurité juridique, c'est une question d'équilibre des pouvoirs, parce que l'on est dans un certain nombre de notions qui sont assez fondamentales dans un État de droit.

À ce titre, l'avis du Conseil d'État est éclairant. Des amendements ont été déposés et cela nous paraît être des éléments qui permettent d'avancer. Ajoutons alors le point d'attention – chacun l'a sans doute à l'esprit – de la garantie publique qui doit être donnée dans la manière de constater les infractions. Je fais référence à l'arrêt du tribunal flamand, il y a peu de temps, qui a bien mis en exergue cette balise nécessaire.

Je ne vais pas tirer en longueur un débat parce que je vois des bonnes volontés qui sont convergentes. Aux avis proposés par M. Devin, je trouve également que la proposition de Mme Cassart-Mailleux de soumettre les amendements au Conseil d'État est pertinente pour un travail qui est itératif. J'ai envie d'ajouter le Conseil wallon de la sécurité routière, même si M. Devin évoquait l'AWSR et qu'ils travaillent intimement.

Ce sera sans doute l'occasion de demander au Gouvernement des informations sur son calendrier de travail. Nous savons que des décrets sont en préparation : des décrets-programmes dits budgétaires et peut-être des décrets spécifiques à telle ou telle question. Même si nous aurons déjà quelques éléments d'informations supplémentaires dans quelques jours, le ministre peut sans doute préciser la manière dont il compte avancer. Il s'agit de voir aussi si cette initiative parlementaire peut éventuellement être le vecteur de cette action qui nous réunirait vers ce moyen complémentaire dans la lutte contre les vitesses

excessives et, dès lors, dans la lutte pour la sécurité routière.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Merci pour l'exposé de la proposition, mais on a déjà eu l'occasion d'en débattre une première fois, de mémoire. Je voudrais également rappeler le contexte dans lequel j'ai proposé au Gouvernement une série de réformes, puisque le conclave budgétaire est l'occasion notamment de fixer le cadre budgétaire pour l'année 2026, mais également de définir une série de réformes stratégiques pour la Wallonie.

Pour ma part, j'ai proposé la fusion des quatre ports autonomes – le Gouvernement l'a validé –, mais également la capacité de renforcer les leviers en matière de sécurité routière, puisque, parallèlement à cela, on a aussi eu l'agenda des États généraux de la sécurité routière, que j'avais lancés au début de cette année et qui ont atterri le 14 novembre dernier avec une série de propositions.

L'élément essentiel, ce qui fait le plus gagner de vies sur nos routes, c'est d'agir sur le comportement des usagers. Parmi ce comportement, le facteur le plus impactant est la vitesse. Une série de propositions parmi les mesures et actions proposées par le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière suite aux travaux des États généraux consiste à mieux hiérarchiser le réseau des routes wallonnes parce que l'on vit avec des routes qui ont historiquement eu telle vitesse, puis telle autre.

Il faut retrouver une hiérarchie dans ce schéma. Quelles sont les routes qui sont dans un contexte non urbanisé, avec des voiries de gabarit suffisant pour rouler à 90 kilomètres par heure ? Quelles sont celles dont le gabarit et les infrastructures ramèneraient la vitesse plutôt à 70 kilomètres par heure ? Quelles sont celles qui se trouvent dans une zone bâtie où il faut ramener à 50 kilomètres par heure ? Quelles sont celles étant dans une zone densément peuplée, sur lesquelles la vitesse doit être ramenée à 30 kilomètres par heure ? Il faut retrouver de la logique et du sens ; c'est un élément fondamental concernant la vitesse. Je défends cette proposition des États généraux de la sécurité routière : une vitesse, pour qu'elle soit respectée, doit être comprise et cohérente. M. Crampont, qui était présent lors de la présentation de ces éléments, opine du chef. C'est fondamental.

Il faut aussi s'assurer que chacune et chacun respecte les règles du jeu et qu'on évite que des personnes ne croient que le panneau n'est là que pour décorer et indiquer une vitesse. Non, il est là pour qu'elle soit respectée. J'ai eu des échanges à ce sujet depuis un an avec la police fédérale et avec la justice, qui traitent aujourd'hui des infractions de vitesse sur le réseau régional wallon, y compris dans le cadre des compétences régionales. Je rappelle que les limitations de vitesse hors autoroute relèvent de la compétence régionale, conformément à la loi spéciale du 8 août 1981.

Nous devons nous assurer que la vitesse est respectée par chacune et chacun. Cela implique la capacité à déployer des systèmes de contrôle. Mais aujourd'hui, dans le cadre d'infractions pénales, c'est la police fédérale qui traite les infractions et les constate. Vous irez dans quelques semaines, pour une partie d'entre vous, au centre Perex. Vous verrez qu'il y a là le CRT, avec des agents payés par la police fédérale, qui traitent des infractions et qui, c'est la loi en Belgique, doivent s'assurer que chaque photo, chaque flash est conforme à une situation d'infraction. C'est un élément de procédure qui garantit les droits de tout un chacun. C'est important.

Il faut ensuite que le parquet traite les infractions, et c'est seulement à ce moment-là que les PV sont envoyés aux contrevenants. Puis, il y a le suivi sur le paiement, et cetera. Voilà la chaîne policière et de répression pénale.

Mais aujourd'hui, nous avons des difficultés. Ce n'est pas un secret, les moyens du parquet ne suivent pas. Se pose la question des moyens de contrôle effectif dont nous disposons si on veut assurer une cohérence sur les vitesses et le respect de cette cohérence sur le réseau routier.

Il ne suffit pas de mettre des radars ; il faut encore que, si infraction il y a, elle soit constatée. Et je dirais très clairement : sans seuil de tolérance, outre l'incertitude technique sur les quelques kilomètres par heure, si on veut donner des messages clairs, il faut que quand on voit un panneau 90, un panneau 70, un panneau 50, un panneau 30, chacune et chacun sache qu'au-delà de cette vitesse, il peut se faire verbaliser. Aujourd'hui, le système pénal et judiciaire ne permet pas de garantir, au rythme où nous souhaitons installer des radars sur nos routes, que le traitement soit pleinement suivi. Bref, le parquet et la police doivent faire des choix. J'estime que cette situation n'est pas un message clair et positif en matière de sécurité routière. C'est la raison pour laquelle, au-delà de l'installation de radars régionaux, je pense que les petites infractions de vitesse – 20 à 30 kilomètres par heure selon les zones – doivent être poursuivies, comme le prévoit le décret d'avril 2019 – Carlo Di Antonio était le ministre en charge. Ce décret doit pouvoir être mis en œuvre sur les routes régionales.

J'ai également entendu de nombreuses communes et j'ai reçu dans mes courriers de nombreuses délibérations de communes, toutes tendances politiques confondues. Je rencontre aussi régulièrement des bourgmestres, des maïeurs qui me disent : « Monsieur le

Ministre, nous avons besoin de plus de cohérence dans la hiérarchie des vitesses sur les routes ». C'est ce dispositif que nous allons mettre en place avec le SPW MI – qui contrôle les règlements communaux, mais qui est également gestionnaire des voiries régionales –, un dispositif qui est la mesure numéro 1 du plan d'action proposé par les États généraux de la sécurité routière. Cependant, il faut aussi que nous donnions aux acteurs locaux les moyens d'assumer leurs responsabilités en matière de sécurité routière sur leur réseau communal. C'est bien dans cette logique, à l'occasion du conclave budgétaire, que j'ai fait cette déclaration et affirmé cette volonté – qui est celle du Gouvernement – de permettre aux communes d'être actrices responsables de la sécurité routière sur leur réseau.

Je reviens sur les États généraux de la sécurité routière qui se sont clôturés ce 14 novembre. Un plan d'action sera mis en œuvre, c'est ma responsabilité dans le cadre des compétences régionales. Néanmoins, je souhaite aussi que les autorités locales s'emparent du sujet – je l'ai déjà dit il y a plusieurs mois – et que les communes et/ou les zones de police puissent décliner cela à l'échelle de leur territoire. Pour ce faire, j'ai écrit en ce début de semaine à chaque bourgmestre et à chaque chef de corps un courrier donnant accès à des informations nouvelles concernant l'accidentologie sur le territoire wallon pour que, sur base de ce diagnostic et au départ des mesures qui seront proposées dans le plan d'action qui découlera des États généraux de la sécurité routière, chaque territoire puisse déterminer quelles actions une commune ou une zone de police souhaite mettre en œuvre sur son territoire.

Il y a une opportunité intéressante puisque pour le mois de novembre 2026, chaque zone de police doit établir son plan zonal de sécurité. J'invite donc les autorités locales, parce que je pense que cela a plus d'efficience si on le déploie à l'échelle de la zone de police, à dire : « Dans notre futur plan zonal de sécurité, veillons à inscrire un chapitre sur la sécurité routière à l'échelle de la zone de police ». Si certaines l'ont déjà fait, d'autres pas encore. Bien sûr, une série de leviers relèvent de l'autorité policière et des zones de police locales, mais une autre partie des leviers relèvent des communes en matière de prévention et de sensibilisation – c'est pour cela que je dis qu'il faut une coordination avec les communes.

On a eu l'occasion, lors des États généraux de la sécurité routière, d'entendre un bel exemple : la Ville de Mouscron qui a déployé toute une série d'initiatives et une panoplie de décisions de prévention et de lutte contre les risques de l'alcool et de la drogue au volant, avec les cafetiers, avec les organisateurs de festivités, avec des moyens déployés très concrètement pour éviter que certains circulent sous influence. C'est donc un ensemble constitué à la fois de la prévention et de la répression qui doit être mis en place, mais au départ d'un diagnostic. C'est pour cela que la Wallonie, via l'Agence wallonne pour la sécurité routière, en collaboration avec le SPW MI, va mettre des cartes très précises à disposition des zones locales.

Pourquoi dis-je cela ? Parce que dans ma réponse à Mme Cassart-Mailleux, il y a 15 jours, il ne s'agit pas non plus de dire aux communes : « Mettez des radars aux quatre coins des rues et faites tourner la machine à sous ». Ce n'est pas la logique. La logique – c'est le souhait dans le texte que je présenterai au Gouvernement – est que pour activer la capacité d'installer des radars sur les voiries communales, une commune doit préalablement établir un diagnostic sur l'insécurité routière sur son territoire et identifier les zones d'insécurité routière due à la vitesse, que ce soit une insécurité objective, c'est-à-dire préalablement mesurée, ou subjective, parce qu'à un certain nombre d'endroits, cela peut être ressenti comme un endroit sensible. Je pense, typiquement, à un abord d'école.

Ces éléments seront des préalables pour activer le droit d'installer des radars communaux. Les radars communaux devront répondre à la stratégie et à la cartographie d'insécurité routière liée à la vitesse qui aura été établie sur le territoire de la commune. Sinon, on perd le fil des choses et on poursuit d'autres objectifs ; ce n'est pas le souhait du Gouvernement en la matière.

Par ailleurs, les recettes devront totalement être affectées à des investissements en matière de sécurité routière, que ce soit des actions de prévention, des actions de sensibilisation, ou encore des aménagements de contrôle routier – payer les radars, c'est un élément –, mais également pouvoir aménager des cheminements sécurisés pour les piétons et cyclistes, avec l'aménagement d'un carrefour, et cetera. Bref, toute une série d'éléments qui contribuent à la sécurisation de l'espace public pour les usagers, qu'ils soient à pied, à vélo, à cheval, en voiture ou en trottinette. Ce sont ces éléments. C'est donc toute cette chaîne qu'il faut construire. Le projet de décret sur lequel je travaille s'inscrit bien dans cette chaîne complète d'éléments.

Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que nous avons également des contraintes légales et techniques. La décision récente d'un tribunal en Flandre le prouve : nous devons garder la chaîne du contrôle par l'autorité publique. Une infraction amène une sanction. Elle doit s'assurer d'un traitement complet par l'autorité publique. Si c'est une sanction pénale, les autorités judiciaires doivent intervenir ; si c'est une sanction administrative, un agent constatateur ou sanctionnateur interviendra. Toute cette filière doit bien exister.

Une des critiques – parce que j'ai eu l'occasion d'échanger il y a plusieurs mois avec l'autorité judiciaire – nous vient du substitut du procureur du Roi, spécialisé en matière de sécurité routière pour la Wallonie, qui faisait des griefs par rapport à ce qui se passe en Flandre, en disant : « C'est un petit peu

parcellisé », pour ne pas dire que chacun fait à sa mode dans son coin. Il y a des problèmes liés à l'absence de capacité à rendre effectives certaines sanctions en cas de récidive, par exemple. Puisqu'il n'y a pas d'homogénéité, il n'y a pas de traitement immédiat.

D'une part, l'ensemble du processus doit bien rester dans les mains des autorités publiques. D'ailleurs, une directive européenne va encore venir renforcer cette nécessité. D'autre part, on doit pouvoir mutualiser et assurer une plateforme unique de gestion des infractions, quand bien même ce sont les communes qui les mettent en œuvre. En effet, cela nécessite non seulement un arsenal juridique complet qui intègre la stratégie communale, les choix d'implémentation des localisations des radars communaux et l'affectation des fonds. Donc, toute la chaîne doit être englobée dans le processus juridique.

Néanmoins, au-delà du processus juridique – à la limite, la partie la plus simple de l'opération –, il s'agit de construire un outil technique et informatique qui puisse être mis à disposition des communes. La réalité, en termes de privatisation sur certaines infractions en Flandre, c'est que plus de la moitié du prix revient à l'entreprise privée qui assume le service, sans compter la contestation juridique. Je ne reviendrai pas sur la décision du tribunal que l'on a citée il y a quelques instants.

Il s'agit donc d'un projet important de sécurité routière qui doit s'appuyer sur un dispositif juridique bien compris *ab initio* et jusqu'à l'affectation des fonds, d'une part, et, d'autre part, il doit être en phase avec l'outil technique et informatique que nous devons développer comme plateforme permettant aux communes, en toute sécurité, d'utiliser ces éléments à moindres frais et de façon imparable en cas de contestation de la part d'une personne qui aurait été verbalisée.

Nous devons assurer la sécurité complète du système sur les plans juridique, technique et informatique. C'est donc un projet global qui ne va pas se réaliser en quelques mois. Je préfère être honnête et clair en la matière. Mon administration m'a présenté un plan d'action avec des étapes et une chronologie. Nous avons eu une première réunion il y a quelques semaines sur le sujet. Ils doivent me revenir en janvier pour me donner un calendrier plus précis concernant l'ensemble des tâches à réaliser. Un cabinet d'avocats a déjà été désigné pour nous accompagner et assurer la sécurité juridique de l'ensemble.

Voilà, Mesdames et Messieurs les Députés, ce que je puis vous dire concernant la traduction de l'annonce que j'avais faite à l'occasion du conclave budgétaire sur cette réforme importante dans le cadre de la sécurité routière et de nos objectifs de réduire le nombre de morts sur nos routes.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je remercie les collègues et M. le Ministre pour leur participation au débat. Monsieur Bastin, vous dites que les chiffres sont bons ; c'est vrai que cela peut être une perception globale. Vous avez pris le soin de tempérer cette affirmation en disant qu'un mort était toujours un mort de trop.

Toutefois, les chiffres ne sont pas bons partout, loin de là. Je prends pour preuve la ville où réside M. le Ministre, Soignies : les accidents sont en augmentation. Dans la ville dont je suis le bourgmestre, Binche, les chiffres sont en augmentation. Cela peut paraître quelquefois moins surprenant que des autoroutes qui passent comme au Rœulx. On se dit que c'est plus propice à des accidents, mais même si c'est plus propice, cela ne peut pas tout expliquer. On doit pouvoir lutter contre cela. Les chiffres ne sont donc pas bons partout, même si la première perception globale peut laisser entendre cela.

Au niveau de la compétence, Monsieur Bastin, avec les sanctions administratives communales qui existent déjà, c'est un chemin qui nous est ouvert et que nous pouvons emprunter tous ensemble en bonne intelligence. Vous êtes un bourgmestre respectable et respecté à Malmedy. Dans les permanences et rencontres citoyennes, dans tout ce qui peut défrayer l'actualité en matière de sécurité routière – je pense que le bourgmestre de Dour, juste à côté de vous, partage ce point de vue –, le bourgmestre est le responsable de la sécurité.

Par conséquent, renforcer la capacité des bourgmestres à œuvrer pour sauver des vies, pour renforcer la sécurité routière, cela mérite d'être souligné. J'ai bien compris votre état d'esprit par rapport à cette compétence.

En matière d'humour, pour terminer sur quelque chose d'un peu plus jovial, sur le pot de mayonnaise, faites attention à ne pas trop l'utiliser dans vos prochains débats, sinon on va vous dire que, avec l'augmentation du paquet de frites, on va encore aller plus vite chercher son pot de mayonnaise.

Relativement aux propos de Mme Cassart-Mailleux sur les amendements, j'ai pris le soin de vous les expliquer. Ils répondent point par point à l'avis pertinent du Conseil d'État. Toutefois, comme vous, je suis d'avis que l'on se tourne à nouveau vers le Conseil d'État, parce qu'il faut une solidité à toute épreuve par rapport à ce dispositif. J'en suis bien conscient. Dès lors, j'abonde dans votre sens.

M. Hazée, qui n'a pas encore de compétences, ni scabinales ni maïorales, contrairement aux différents intervenants.

(Réactions dans l'assemblée)

Co-présidentielles, intérimaires et partagées. Nous verrons par la suite. Nous profitons encore que vous soyez parmi nous, parce que si vous devenez président vous ne serez plus ici. Profitons-en.

(Réaction de M. Hazée)

(Rires)

Je me rappelle votre intervention, jeudi passé, sur certaines fusions de communes.

Monsieur Hazée, vous avez bien saisi l'importance de la thématique du texte qui, dites-vous, au constat posé. Je dirais que nous y répondons avec justice et justesse en la matière ici.

Monsieur le Ministre, tout d'abord, je vous remercie pour le temps que vous avez consacré à la réponse. Cela m'honore. Vous commencez en disant que l'on a déjà eu ce débat. On n'a pas eu de débat. Je vous ai posé une question au mois d'avril et vous m'aviez répondu de manière sarcastique, ce qui m'avait déçu. Ce petit sourire en coin partagé autour de la table, cela m'avait déçu. Je vous ai laissé le temps d'y réfléchir et j'ai bien fait de faire œuvre de patience par rapport à vous, parce que vous vous êtes mis au travail.

(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)

Pas du tout, il y a aussi les résultats électoraux.

Je constate aujourd'hui que nous évoluons dans le bon sens, celui de l'efficacité. Ce qui ressort des États généraux de la sécurité routière – je vous remercie très sincèrement de ce que vous nous avez communiqué ici, vous avez synthétisé le travail qui était le vôtre, celui de votre administration en la matière –, c'est de la logique et du sens. Vous parlez du gabarit des voiries et de l'adaptation des vitesses au gabarit de voirie et surtout du respect des vitesses et du contrôle nécessaire.

Vous dites que les moyens ne suivent pas ; c'est tout l'enjeu ici. Vous souhaitez que les autorités locales puissent agir. Avec notre proposition, nous vous aidons à atteindre ces objectifs. Nous rentrons alors dans un cercle vertueux. Ce n'est pas remplir les poches des communes qui en sont bien désœuvrées, mais c'est au contraire établir ce cercle vertueux de contrôle, de sanctions, d'argent qui peut être prélevé par rapport aux personnes qui ne respectent pas la limitation de vitesse et qui mettent en danger des vies humaines et les réinvestir par rapport à cette sécurité routière.

Un dernier mot – je fais appel à votre mémoire, Monsieur le Ministre –, il fut un temps pas si lointain où vous étiez chef de groupe dans l'opposition. Quel est le point commun entre le décret du 8 juillet 2021 relatif aux cyclopartages en flotte libre et le décret du 18 mai 2022 relatif à l'extension de la publicité active dans les pouvoirs locaux ?

On s'en souvient, mais M. le Ministre aussi. Ce n'est pas un jeu et je vais répondre tout de suite pour vous. Ce sont deux décrets dont les Engagés, alors dans l'opposition, sont à l'origine. Ils ont déposé leur texte et, plutôt que de les envoyer paître, les groupes de la majorité PS-MR-Ecolo – alors ensemble – ont préféré voir dans ces propositions de réelles plus-values. Les textes ont bien entendu été améliorés avec la collaboration des différents groupes, mais ils ont franchi la rampe du Parlement et ont été adoptés. Ce n'est que normal quand c'est dans l'intérêt des Wallonnes et des Wallons.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci à chacune et à chacun pour ces échanges qui dépassent les clivages, tant nous sommes tous confrontés, de près ou de loin, à des personnes qui ont eu un accident. En tant que mandataire, que ce soit au sein de la commune ou dans d'autres sphères, on sait à quel point cette notion de sécurité routière est prégnante parmi les préoccupations de nos concitoyens.

Merci, Monsieur le Ministre, pour la réponse qui n'était pas qu'une petite réponse factuelle, mais au contraire qui a présenté les différents éléments et les différents enjeux, à la fois sur votre volonté, mais aussi les contraintes ou les défis pour permettre de passer d'un objectif partagé par tous, un résultat solide juridiquement et aussi qui puisse être un maximum dans l'adhésion.

Vous l'avez évoqué, le premier point et l'un des premiers dangers, c'est la vitesse. Actuellement, chacun peut considérer qu'il peut dépasser un peu ou prou cette limitation de vitesse : soit parce que le risque de contrôle est faible ; soit quand bien même il y a un contrôle, il y a une marge de tolérance qui est appliquée non seulement par la technique, mais aussi par l'embouteillage, non pas des voies de circulation, mais au sein du parquet. On n'est jamais très loin d'une frontière étatique dans notre belle Wallonie et c'est parfois interpellant de voir que si l'on va, par exemple, au Grand-Duché de Luxembourg ou en Allemagne, si l'on ne respecte pas la limitation de vitesse, on peut recevoir un PV à son domicile, parfois pour un kilomètre par heure, ce qui fait que cela diminue globalement le la vitesse moyenne et la vitesse médiane, parce qu'il n'y a pas ce sentiment d'impunité. Je pense que c'est vers là qu'on doit tendre. Non pas pour avoir une « contrôlite aiguë », mais pour diminuer globalement l'insécurité.

Vous l'avez souligné aussi, le facteur le plus dangereux dans la sécurité routière, c'est celui qu'il y a entre le volant et l'appuie-tête. D'où l'importance d'essayer d'être au maximum dans l'adhésion avec la prévention. Vous avez cité les exemples de la ville de Mouscron. Nous devons à la fois concilier que nos voiries doivent être équipées de dispositifs de sécurité et

en même temps permettre au charroi agricole, par exemple, de pouvoir travailler. Un charroi agricole, par définition, est assez large, or, plus une chaussée est large, plus généralement cela incite à avoir de la vitesse et, à l'époque où nous avions des voitures peu puissantes, comme des deux-chevaux ou des 4L, est révolue. Aujourd'hui, même les voitures meilleur marché ont des puissances qui leur permettent aisément de dépasser les vitesses du Code de la route, relativement rapidement, et dans des conditions de perception de vitesse qu'elles ne vont pas très vite. Oui, le monde a changé et il y a de nouveaux défis.

Vous avez également souligné l'importance pour les communes de reprendre la main sur le sujet et surtout d'avoir une plus grande réactivité. Aujourd'hui, demander pour avoir un radar – je le sais par expérience – peut prendre une mandature entre le moment où on fait la demande et le moment où on parvient à en obtenir un.

Nous avons réussi à placer empiriquement un radar-tronçon sur Ligneuville et cela a changé la vie du village. Ce village, traversé par une nationale, a désormais un radar-tronçon. Cela permet de diminuer non seulement la vitesse objective, mais aussi la vitesse subjective. Cela fait en sorte que davantage de parents autorisent des vélobus et des pédibus. Sinon, on arrive à un paradoxe, c'est que les parents n'osent pas mettre leur enfant à l'école à pied ou à vélo et que, pour des questions de sentiment de sécurité routière, vont en voiture, augmentent la pression automobiliste, n'ont pas assez de place pour se garer et créent un danger effectif sur place pour des questions de sécurité. On est dans un cercle vicieux, qui amène une difficulté pour la commune d'intervenir, puisque entre le moment où elle commence à se saisir du dossier et le moment où elle peut y arriver, il se passe plusieurs années et elle doit lever plusieurs écueils.

L'importance d'avoir la sécurité juridique a été évoquée, pour ne pas éviter ce qui s'est passé chez nos voisins néerlandophones. J'ai bien aimé ce passage sur l'insécurité objective – combien y a-t-il d'accidents ? –, mais aussi la sécurité subjective – faudrait-il attendre d'avoir des accidents pour mériter des équipements ? –, il y a aussi des endroits où l'insécurité subjective est bien présente. Elle doit être le plus objectivable possible, que ce soit par la zone de police, le SPW et les autorités locales. Cependant, il ne faut pas attendre l'accident pour agir.

Concernant le texte proprement dit, il est important d'avoir une sécurité juridique et demander à nouveau des avis au Conseil d'État, à l'Union des villes et communes, à l'Agence wallonne pour la sécurité routière, aux tribunaux de police directement compétents et concernés, de manière à ce que nous puissions avancer sur ce dossier dans la plus grande sécurité et stabilité. Ce serait paradoxal, sur ce dossier, de confondre vitesse et précipitation.

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

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR). – Je remercie les différents intervenants et le ministre qui a vraiment pris le temps de refaire le point. Nous l'avions déjà fait il y a 15 jours en commission, mais le sujet est ô combien important et intéressant. Il touche tous les niveaux de pouvoir, mais aussi les citoyens de tout âge, puisque vous avez parlé des abords des écoles. C'est un dossier hyper important.

Je me réjouis qu'on ne soit pas dans des clivages politiques parce que c'est beaucoup plus gai quand on est dans ce genre de discussions et que l'on souhaite vraiment avancer dans la même direction.

Les enjeux sont importants. Mon collègue M. Bastin vient de demander différents avis pour avoir une sécurité juridique. Les différents avis sont nécessaires non seulement pour avancer sur le texte de M. Devin, mais aussi sur le dossier, conformément au souhait de la majorité et du ministre.

Monsieur le Ministre, vous avez demandé l'avis du SPW, mais il serait intéressant de consulter quelques municipalistes ainsi que l'une ou l'autre zone de police, parce qu'il est important que les différents intervenants soient autour de la table.

Je vais vous annoncer aujourd'hui que, puisque mon dossier de la liaison Strée-Tihange est presque terminé, je vais m'atteler à ce dossier de sanctions communales administratives pour les excès de vitesse, parce que je trouve que c'est un dossier hyper important et très porteur pour les municipalistes et pour l'ensemble des citoyens. Vitesse n'est pas précipitation, M. Bastin l'a dit, mais nous devons avancer rapidement sur ce dossier.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie également les différents intervenants et la convergence des vues globales sur l'objectif. Nous ne résoudrons pas l'injustice fondamentale des tués sur la route sans agir sur la vitesse. Il y a là une action absolument indispensable à entreprendre.

C'est aussi une condition – M. Bastin l'a décrit – du développement des modes actifs. Le cercle vicieux qu'il a expliqué est quelque chose que l'on peut rencontrer sur un grand nombre de territoires, et nous avons d'ailleurs de nombreux témoignages en ce sens.

Monsieur le Ministre, je vous remercie pour les développements et l'énergie que vous consacrez au dossier, les différentes étapes ainsi que pour la volonté d'un travail structuré, mais existe-t-il un calendrier, même approximatif, qui puisse être évoqué ? Ici, on entend bien que ce n'est pas une affaire de quelques semaines et qu'il y a différentes étapes, mais je ne voudrais pas non plus que cela prenne trois ou quatre

ans, parce qu'il s'agit d'un enjeu qui a une portée existentielle, voire vitale. Ainsi, si vous savez nous faire part d'un ordre de grandeur, non pas pour vous coincer sur trois mois ici ou là, mais plutôt pour nous permettre de nous situer, cela nous intéresserait.

À côté de cela, les avis qui seront donnés sur le texte de M. Devin permettront évidemment à l'opposition parlementaire, le moment venu, de revenir avec une pression douce pour que les choses ne soient pas oubliées, mais cela, vous le savez déjà, Monsieur le 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. – Monsieur le Député, le débat n'est pas sur le plan du délai de l'écriture des textes juridiques. Ce n'est pas là que se trouve la difficulté. La difficulté est d'ordre technique et informatique, à savoir de doter la Région – pour ses propres infractions, mais également les communes pour leurs infractions – d'un outil clé en main. Là, le délai est plus long.

L'administration, lors de la première réunion sur le sujet, m'a présenté un timing que je trouve trop long. Je leur ai dès lors demandé de retravailler leur proposition et l'on doit se revoir en début janvier ou février prochain pour établir un nouveau planning.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, vous avez évoqué une volonté de travailler de façon structurée, et je pense que c'est quelque chose qui peut recueillir un assentiment. Cependant, il ne s'agirait pas d'avoir un outil qui se fait perforer au premier recours devant un tribunal. Cela ne serait évidemment pas pertinent.

Par contre, vous avez aussi évoqué des éléments qui sont presque idéaux. Je pense notamment à cette logique d'une base de données qui permet de centraliser l'information pour avoir une action particulière pour les récidivistes. C'est un enjeu en soi, mais, à un moment donné – je le partage ici à titre personnel –, le mieux est parfois l'ennemi du bien.

Ainsi, faut-il que toutes les étapes soient réunies pour donner le go à la première étape ?

En effet, si l'outil doit être sécurisé et doit fonctionner de manière informatique – ce sont des éléments qui font partie de cette première étape, incontestablement –, mais que les développements et le temps qui sont demandés visent à avoir l'outil parfait, en ce compris par rapport à cette logique d'une action ciblée complémentaire par rapport à la récidive, peut être qu'il est plutôt intéressant d'avancer par étapes. Je le dis ici de façon un peu conceptuelle. Je ne vous demande pas de réponse, parce que j'entends que vous avez un rendez-vous début d'année et que vous considérez que le délai initial était trop long – et qu'il y a dès lors un travail qui peut être challengé quant à la manière de séquencer le calendrier.

Je vous remercie en tout cas pour votre attention.

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, cela fait évidemment partie des discussions que j'ai avec mon administration. Si l'on veut aller vite, dans six mois, on aura un décret qui autorise les communes à faire la sanction administrative, mais il n'y aura aucun PV et aucun radar communal qui sera installé, parce que les communes, sauf à mettre un nombre d'agents considérable pour faire tout le travail manuellement, ne pourront rien faire. Soyons très concrets.

Il y a des procédures à respecter, notamment l'homologation de matériel, la certification des procédures, le contrôle de chaque infraction, et cetera. Ces éléments-là nécessitent que l'on offre un outil complet à disposition des communes. Pas seulement un outil juridique et puis *trek je plan*, mais un outil juridique, technique et informatique qui puisse assurer l'effectivité.

Cela n'empêche pas les communes, pendant ce temps-là, de préparer et d'examiner concrètement les chiffres de l'insécurité sur leur territoire, de rentrer dans une dynamique globale visant à appréhender cet enjeu, de mettre en place, à l'échelle des territoires communaux ou pluricommunaux équivalents aux zones de police, une vraie feuille de route de sécurité routière en identifiant quelles sont les causes des accidents graves ou mortels depuis 5 ou 10 ans, quels sont les lieux, quels sont les jours ou encore quelles sont les heures, afin de mettre en place un plan d'action par rapport à cela.

Le travail peut commencer dès maintenant dans les communes, à charge pour la Région – et c'est mon travail et celui de mon administration – de prévoir le cadre juridique, le cadre technique et informatique pour que, au moment où tout sera rendu, les communes puissent effectivement agir rapidement.

M. le Président. – Merci. Je pense que l'on a fait un tour assez large de la question.

J'ai noté, d'une part, la demande d'un avis au Conseil d'État pour les amendements qui ont été déposés par MM. Devin et Crampont. Je suppose que l'on sollicite cet avis sous 60 jours, comme il en est l'habitude.

J'ai noté aussi, dans la présentation de M. Devin, toute une série d'autres acteurs à consulter. La Commission marque-t-elle son accord sur la consultation de tous ces acteurs ou préférez-vous que les groupes politiques se voient pour fixer une liste que l'on approuvera à une prochaine commission ?

La parole est à M. Devin.

M. Laurent Devin (PS). – Pour la magistrature, le Collège des procureurs ; des responsables de zones de police ; l'Union des villes et communes. Par rapport aux acteurs de la sécurité routière : l'Agence wallonne de la sécurité routière.

M. Hazée a proposé également, en la matière, un complément.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Le Conseil supérieur wallon, que le ministre a d'ailleurs évoqué également.

M. Laurent Devin (PS). – Je crois qu'ainsi on a fait le tour.

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. – Juste pour rappeler que le Conseil supérieur wallon reprend la plupart des acteurs que vous avez cités. Je pense qu'un avis global du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière serait intéressant par rapport à la proposition, mais qui suis-je comme ministre pour vous faire des suggestions ? Toutefois, il englobe une série d'acteurs que vous avez cités par ailleurs.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Dans le Collège des procureurs, cela couvre-t-il bien les tribunaux de police et les juges de police ? Ou, en tout cas, je propose qu'il y ait une mention ou qu'il y ait ces spécificités-là puisqu'ils sont compétents par rapport aux infractions routières.

M. le Président. – Nous allons peut-être nous renseigner sur l'aspect des tribunaux de police pour voir si le Collège des procureurs englobe cela aussi. Normalement, non. Le secrétariat de la Commission va fouiller et nous revenir avec la liste.

Vu que nous ne sommes pas prêts par rapport à cette liste globale, je vous propose de revenir dans les 15 jours avec la liste complète.

La parole est à M. Devin.

M. Laurent Devin (PS). – De notre côté, nous sommes prêts. Nous faisons quatre propositions bien précises. Le collègue Hazée en propose un. M. le Ministre, dans son esprit de synthèse, dit : « adressons-nous au Conseil supérieur ». OK, allons-y sur sa proposition.

Sauf à me tromper, je pense que le Collège des procureurs n'est pas les tribunaux de police. Ce n'est pas la même chose. Ajoutons peut-être les tribunaux de police s'ils ne sont pas repris dans le Conseil supérieur.

M. le Président. – On a bien compris. Toutefois, le problème se pose pour les tribunaux de police. À qui écrit-on ? Aux « tribunaux de police » ?

M. Laurent Devin (PS). – C'est une proposition de M. Bastin. Je le laisse préciser sa pensée.

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Merci, Monsieur Devin. Vous êtes vraiment généreux ce matin et votre magnanimité m'impressionne toujours.

(Rires)

Je demande à ce qu'il y ait un contact. Je ne sais pas s'il y a un organe qui représente la coupole des tribunaux de police ou pas. Si oui, je demande au secrétariat de la Commission si l'on peut se renseigner par rapport à cela, sinon de demander un avis à trois tribunaux de police dont je vous laisse le soin de vous assurer qu'il y ait une représentation géographique un petit peu variée.

M. le Président. – Très bien. Je note l'avis du Conseil d'État sous 60 jours, l'avis du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière et l'avis d'un organe représentant les tribunaux de police ou de trois tribunaux de police choisis en fonction de leur diversité territoriale.

Pouvons-nous marquer notre accord sur ces points ?

(Assentiment)

En conclusion, la Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux décide de solliciter l'avis du Conseil d'État sur les amendements (Doc. 262 (2024-2025) N° 3) ;

La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux décide de solliciter les avis écrits du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière et des tribunaux de police.

Il n'y a pas pour l'instant de vote ni de confiance.

Pétition relative aux TEC et à une demande de débat avec auditions sur les conséquences de la réforme des lignes et horaires de bus suite à la mise en service du tram le 28 avril 2025

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition relative aux TEC et à une demande de débat avec auditions sur les conséquences de la réforme des lignes et horaires de bus suite à la mise en service du tram le 28 avril 2025.

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. Di Antonio comme rapporteur.

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

Présentation de la pétition

M. le Président. – Le 19 juin 2025, Mme Masuy a introduit une pétition au format électronique ainsi qu'une pétition sous format PDF les 13, 14 et 15 octobre 2025 ; la pétition en ligne a été clôturée le 15 octobre 2025. Au total, 2 621 signatures ont été recueillies, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées par le Registre national. Elle a donc atteint le seuil visé par l'article 127.6 de notre règlement qui ouvre le droit à être entendu à leur contact.

Contact ayant été pris par les services du Parlement avec Mme Masuy, celle-ci demande que puissent être auditionnés :

- Mme Vinciane Janssen, Représentante des pétitionnaires ;
- Mme Natacha Everaert, Représentante des pétitionnaires ;
- M. Serge Séron, Représentant des pétitionnaires ;
- Mme Béatrice Masuy, Primo-signataire de la pétition.

Nous vous proposons dès lors de pouvoir fixer l'audition de ces personnes le mardi 6 janvier à 14 heures. Cela peut-il convenir à tout un chacun ? Ce sera à la reprise de nos travaux.

J'ai une demande de M. le Ministre d'avoir également l'audition d'un représentant des TEC. Cela peut-il également vous convenir pour le même jour ? On va recommencer en fanfare.

Peut-on marquer accord sur cette proposition ?

(Assentiment)

Parfait.

Il n'y a pas, à ce stade, de confiance au président et au rapporteur : on verra cela le mardi 6 janvier 2026.

En conclusion, la Commission décide de procéder mardi 6 janvier 2026 à l'audition de :

- *Mmes Masuy, Janssen, Everaert et M. Séron, Représentants des pétitionnaires ;*
- *d'un représentant habilité des TEC.Mme Béatrice Masuy, Primo-signataire de la pétition.*

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 10 heures 24 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 10 heures 28 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les délais anormalement longs pour traiter le plan de circulation de Couvin »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les délais anormalement longs pour traiter le plan de circulation de Couvin ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, je ne serai pas anormalement long dans ma question, je vous rassure. Je vais faire gagner du temps. Depuis juillet, c'est la troisième fois que je vous interroge sur le sujet : quand pourra-t-on retraverser Couvin dans le sens normal ? En effet, le sens de circulation de la rue du Bercet, voirie à sens unique, a été inversé dans le cadre de la fermeture pour réfection du Grand-Pont qui a duré des années.

En juillet, vous m'indiquiez que la situation serait rétablie sans tarder. En septembre, sur le même sujet, vous me répondiez : « Mon administration m'informe que les arrêtés ont été signés par le directeur général du

SPW MI et les plans de modification de la situation existante seront terminés prochainement, de manière à planifier l'intervention concrète dans les prochaines semaines, sous réserve de la disponibilité du matériel et des ressources humaines ».

À l'heure de rédiger cette question, force est de constater que nous ne disposons d'aucune information. De deux choses l'une : nous n'avons pas la même notion temporelle, parce que pour moi « très prochainement » c'est deux à trois semaines, pas quatre à cinq mois.

S'il y a quelque chose qui coince au SPW MI ou à la Ville de Couvin, dans ce cas, nous méritons les informations et la transparence. Qu'en est-il, Monsieur le 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. – Monsieur le Député, je vais essayer de faire la transparence légitime que vous sollicitez, mais ce n'est pas moi qui décide si telle ou telle rue doit être mise en sens unique. C'est vrai que la fois passée, on avait une discussion, on parlait d'arrêté ministériel. Je vous avais expliqué que l'arrêté ministériel était un arrêté de délégation à des fonctionnaires dirigeants de l'administration. Je ne suis pas non plus celui qui déplace les panneaux ou qui fait les marquages au sol. Vous m'excuserez de ne pas le faire, même si j'aimerais bien agir.

Comme indiqué précédemment, suite aux éléments recueillis auprès du district concerné, le but est bien de rétablir la circulation dans le sens initial de la rue du Bercet à Couvin.

Voici les informations reçues de mon administration suite à votre question et qui permettront, à vous et moi, d'y voir plus clair dans ce délai qui peut vous paraître longuet.

La remise en sens initial nécessite une vérification sécuritaire conforme aux normes actuelles : l'effacement du marquage existant, l'inversion de tous les panneaux et la pose de nouveaux panneaux, sous réserve de leur disponibilité immédiate. Ces interventions n'étaient pas prévues dans le cadre des décisions initiales, qui étaient de maintenir la situation temporaire, qui durait déjà depuis un certain temps. Bref, il y a eu un changement dans le choix de circulation et le matériel des marquages n'était pas prévu.

Sur le plan technique, le marquage ne pourra être effectué avant la fin du service d'hiver – puisque les marquages au sol ne sont pas possibles en période hivernale – et, lorsque de conditions météorologiques seront adéquates, c'est en général à la mi-avril que les choses vont mieux. La réalisation des signalisations verticales et horizontales sera coordonnée. D'une part, le prestataire de service réalisera le marquage et, d'autre part, les équipes du district routier se chargeront de la pose de la signalisation verticale. Ce sont les informations que m'a données l'administration.

En résumé, les impératifs de sécurité, tant des usagers que des intervenants et de conformité se sont imposés dans le choix décisionnel, porté par le district, du meilleur moment pour réaliser de manière coordonnée l'ensemble du changement de sens du flux routier sur cet axe.

Voilà ce que je puis vous répondre, je ne peux pas être plus transparent que cela.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – C'est bien ce que je disais : nous n'avons pas les mêmes notions temporelles ; pas avec vous, Monsieur le Ministre, parce que j'ai bien entendu que vous faisiez tout ce qui était en votre pouvoir pour faire avancer les choses. Si nous prenons avril, ce seront 10 mois pour changer quatre panneaux et effacer un marquage. Il n'y en a qu'un : un « Tourner à gauche », il n'y en a qu'un et il n'y en a pas ailleurs. Les panneaux existent, il suffit de les inverser.

J'ai bien entendu. Je ferai le suivi auprès du conseil communal des informations que vous avez partagées avec moi. Les Couvinois, surtout les commerçants, patienteront encore, j'en suis désolé.

Question orale de M. Bruno Lefèbvre à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les choix du Gouvernement concernant la pluriannualisation des subventions facultatives »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les choix du Gouvernement concernant la pluriannualisation des subventions facultatives ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, bien qu'elle soit taguée « Infrastructures », cette question est transversale et concernent l'ensemble de vos compétences.

À la faveur de l'élaboration du budget 2025, on se rappellera que le Gouvernement avait décidé d'une

économie de 60 millions d'euros dans les subventions facultatives. Le 14 novembre dernier, l'ordre du jour du Gouvernement renseignait, en son point B25, « Subventions facultatives : listing de pluriannualisation et désignation des ministres coordinateurs ».

Quel est l'impact de ce point sur vos départements ? Peut-on disposer du listing de pluriannualisation ? Peut-on avoir la liste des bénéficiaires de subventions facultatives qui ne bénéficieront plus du soutien de vos départements en 2026 ? Quelle est votre cible budgétaire pour cette année 2026 ?

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 mentionné dans la DPR, le Gouvernement réduira la dépendance des associations aux financements facultatifs annuels, fragilisant la dynamique de ces structures et leur capacité de rétention de leur personnel.

C'est aussi un engagement fort de simplification administrative, tant pour les bénéficiaires que pour les administrations :

- un seul arrêté de subsides, même si plusieurs ministres financent ;
- un cadre clair sur les objectifs ;
- des règles alignées, quel que soit le bénéficiaire ;
- un seul comité d'accompagnement ;
- un seul rapport annuel d'activité ;
- un cadre précis du versement des tranches de subsides ;
- un engagement clair pluriannuel.

Tout cela constitue un vrai gain pour les partenaires associatifs, avec des procédures simplifiées, et une stabilité et prévisibilité financière : moins de travail administratif répétitif à très faible valeur ajoutée, tant pour le partenaire associatif que pour l'administration. Bref, Monsieur le Député, vous l'aurez compris, nous visons un gain d'efficience pour chacun, ce qui permet de maximiser la valeur ajoutée du subside et d'éviter qu'une partie de celui-ci ne couvre des charges purement administratives dont l'intérêt est nul ou quasi nul.

Effectivement, le 13 novembre dernier, le Gouvernement a débattu des règles de simplification administrative et d'une première liste de subventions pluriannuelles à engager en 2026. Au moment où je vous parle, le point est toujours en délibéré. Il demeure, en effet, quelques ajustements mineurs à opérer au niveau de la liste des bénéficiaires, mais également au niveau de certaines modalités opérationnelles. Vous ne m'en tiendrez pas rigueur, je l'espère, mais, une fois le délibéré levé, il me paraît normal de réserver la primeur de l'annonce aux bénéficiaires concernés.

Pour le reste, je vous demande également un peu de patience, puisque, dans quelques petites semaines, un débat budgétaire se tiendra dans cette même Commission, où je pourrai répondre à vos questions pour chaque DF. Nous aurons donc l'occasion d'avoir moult détails sur l'usage des deniers tel qu'il est envisagé.

Enfin, il est important de rappeler quelques éléments fondamentaux.

Tout d'abord, la liste de subventions pluriannuelles ne doit pas être vue comme une liste fermée. Autrement dit, elle n'exclut en aucun cas l'octroi d'autres subventions, y compris pluriannuelles, sous cette législature, si la nature des projets ou leur temporalité le justifient.

Ensuite, des crédits budgétaires subsisteront pour l'octroi de subventions annuelles, tant l'an prochain qu'au cours des années suivantes. Mes services travaillent actuellement sur une première ébauche de la programmation 2026. On en rediscutera au moment du budget.

Enfin, il est également important de rappeler que toute subvention, même dans une perspective d'engagement pluriannuel, doit être préalablement soumise à l'avis de l'Inspection des finances. Si elle est pluriannuelle, elle ne sera soumise – c'est un gain – qu'une seule fois, ce qui est à l'avantage de l'administration, de l'Inspection des finances et du bénéficiaire.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. J'imaginais bien que vous n'alliez pas me donner la liste aujourd'hui. On ne sait jamais, l'espoir fait vivre, donc j'ai quand même tenté ma chance.

On peut vous rejoindre sur la simplification administrative et sur la prévisibilité pour les associations qui auront la chance de rentrer dans ce modèle pluriannuel. Je vous rejoins sur le modèle. Là où je vous rejoindrai peut-être, mais pas aujourd'hui, c'est sur les nombreuses structures qui ne seront plus subventionnées demain. On fera le point ensemble puisque, derrière ces projets et les structures qui étaient sous subside facultatif, parfois depuis de nombreuses années, il y a aussi des gens ; non seulement de beaux projets, mais souvent des gens. On ne doit pas les oublier dans les choix que l'on fera dans les prochains jours et dans les prochaines semaines.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence d'anticipation de la fermeture des frontières françaises aux poids lourds les jours fériés »

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'absence d'anticipation de la fermeture des frontières françaises aux poids lourds les jours fériés ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, la règle générale veut que, en France, les jours fériés de minuit à 22 heures, les véhicules de plus de 7,5 tonnes ne peuvent pas rouler. Le mardi 11 novembre dernier n'a pas failli à cette règle et cela n'a pas été sans impact sur le réseau wallon.

Ainsi, dans la nuit du 10 au 11 novembre et jusqu'au 11 tard dans la soirée, plusieurs centaines de camions étaient à l'arrêt, en file, le long de l'E420. De la sortie Sud de Charleroi jusqu'à la frontière de Brûly, chaque mètre carré qui le permettait accueillait des camions en attente pour passer la frontière. Les bandes d'arrêt d'urgence étaient également utilisées comme parking. Cette situation appelle plusieurs constats et questions.

Les gestionnaires du réseau anticipent-ils ces fermetures de frontières connues à l'avance ? Comment gérer cet afflux de poids lourd le long de nos voiries ? Quel est l'impact de ces stationnements sauvages sur la sécurité routière ?

Évidemment, il serait facile de blâmer les chauffeurs, mais ils sont soumis à des rythmes de travail effréné de la part de leurs patrons et, en plus, passer autant d'heures le long de la route, sans sanitaires ni commodités – vous le concéderez – n'est pas humain. J'attends vraiment votre réponse par rapport à cette situation.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, tel que repris dans la DPR, 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, soutenante de la santé et inclusive.

Dans ce cadre, le centre permanent d'exploitation, appelé centre Perex – que vous visiterez dans quelques semaines – surveille et gère le trafic du réseau routier et autoroutier avec la police et la RTBF. Cette veille a lieu sept jours sur sept, 24 heures sur 24. Le centre Perex récolte, traite et diffuse des informations proactives à l'attention des usagers afin d'assurer leur mobilité et leur sécurité.

À chaque veille de jour férié dans un pays limitrophe – de ce point de vue, le 11 novembre est une date sacrée répétée chaque année, ce n'est pas une date, un congé nouveau sur le réseau dans notre pays et dans le pays voisin qu'est la France –, des messages sont diffusés sur les panneaux à messages variables afin d'annoncer les horaires de fermeture applicables aux poids lourds. Rien de neuf, ni sur la date du 11 novembre ni sur les informations.

Le 11 novembre dernier, cette procédure a été pleinement respectée : un plan d'affichage spécifique était programmé sur les panneaux en direction de la France. L'objectif est d'inciter les chauffeurs à se stationner anticipativement dans les parkings.

Je n'étais pas présent sur l'E420 le 10 novembre au soir ni le 11 novembre au matin. Le SPW MI m'indique que les vérifications effectuées via l'ensemble des caméras de surveillance du réseau montrent que la situation est demeurée parfaitement maîtrisée. Aucun débordement excessif de camions n'a été observé en lien avec les stationnements des poids lourds en bande d'arrêt d'urgence aux abords de l'aire de Couvin, dont la capacité est limitée, comme toute aire autoroutière. Cette présence restreinte – je suppose qu'il y avait quand même quelques camions sur la bande d'arrêt d'urgence – n'a en rien entravé la circulation et n'a nécessité aucune intervention de la police le long de la N5. « L'ensemble du dispositif d'information et de surveillance a permis d'assurer une gestion fluide et sans perturbation du trafic », m'indique le centre Perex.

Concernant votre question relative à l'impact de ces stationnements sauvages sur la sécurité routière, selon l'Agence wallonne de sécurité routière – qui ne dispose malheureusement pas de la capacité à différencier les voitures des camions arrêtés en bandes d'arrêt d'urgence pour cause de panne ou d'autres causes, comme le manque de places de parking –, on recense en Wallonie, sur autoroute, ces cinq dernières années, en moyenne 10 accidents corporels par an. Chaque accident corporel est un accident de trop. Je vais solliciter mes services afin qu'une analyse plus précise puisse être réalisée et que les solutions y apportées soient étudiées en lien avec les fédérations des transporteurs, mais également avec les services de police.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Très clairement, j'ai des photos, je peux vous les transmettre, concernant la

situation sur la nationale 5, le soir du 10 novembre et toute la journée du 11 novembre. Des centaines de camions étaient garés, je vous le confirme.

Les photos m'ont été envoyées par quelqu'un en qui j'ai toute confiance.

Manifestement, les procédures en place ne suffisent pas. Il va certainement falloir revoir sa copie par rapport à cette situation. Cela pose un vrai problème en matière de sécurité routière le long de la nationale 5.

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 budgétaire de l'application de la législation sur les terres excavées pour le SPW MI et les pouvoirs locaux »

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 budgétaire de l'application de la législation sur les terres excavées pour le SPW MI et les pouvoirs locaux ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, le 1er mai 2020 est entrée en vigueur la certification et la traçabilité des terres excavées en Wallonie par l'arrêté du 5 juillet 2018 relatif à la gestion et à la traçabilité des terres.

L'objectif était d'offrir aux acteurs concernés un encadrement juridique adéquat pour la gestion des terres excavées.

Or, comme mon groupe l'avait dénoncé à l'époque de l'adoption du décret Sols, ce nouveau cadre a surtout engendré une explosion des coûts liés à la gestion des terres excavées.

Ainsi, comme le met en évidence le rapport de l'Observatoire des coûts de la gestion des terres excavées, présenté en février 2023, le prix de la gestion des terres excavées a augmenté de 50 % par rapport à l'ancien régime.

Le SPW MI, en tant que gestionnaire de voiries et donneur d'ordre pour de nombreux chantiers, est également soumis à cette réglementation sur les terres excavées. Disposez-vous d'une estimation de l'impact budgétaire de l'application de cette législation pour le SPW MI ? Disposez-vous de données similaires pour les villes et communes ?

Des discussions sont-elles en cours avec votre collègue, le ministre de l'Environnement, compétent pour cette matière, en vue de la faire évoluer afin de limiter l'impact budgétaire de ces règles sur les villes et communes et le SPW MI ?

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, en matière de gestion des terres excavées, la DPR prévoit de veiller à faciliter la création de sites récepteurs de terres excavées, mais également d'évaluer la réglementation afin d'améliorer son efficience et de réduire la charge financière et administrative sur les acteurs concernés. Le SPW MI me confirme avoir, en effet, constaté une augmentation des prix pour la gestion des terres excavées de ses chantiers, dans des proportions en moyenne similaires à la valeur de 50 %, mise en évidence par l'Observatoire des coûts de gestion des terres excavées.

Entre 2020 et 2024, le coût d'évacuation moyen de terres de type 1 – de catégorie naturelle – est passé de 21 euros à 38 euros par mètre cube. Pour les terres de type 5 – d'origine industrielle –, le prix a évolué de 51 euros à 67 euros par mètre cube. L'enregistrement des mouvements de terres est réalisé sur la plateforme Walterre. L'encodage actuel ne permet cependant pas une identification exhaustive des volumes évacués pour le compte spécifique du SPW MI, et, a fortiori, pour le compte des villes et communes.

L'administration me signale que l'impact budgétaire global de l'arrêté du 5 juillet 2018 n'est pas quantifiable en l'état. Elle va solliciter Walterre pour que ce soit possible à l'avenir. Un budget annuel d'environ 1 million d'euros est également consacré à un marché de services destiné au contrôle de la qualité des terres. Le SPW sensibilise les chefs de projet à minimiser l'impact budgétaire en diminuant, lorsque c'est possible, le volume des terres excavées, en favorisant la réutilisation de terres sur ces différents chantiers ou sur des sites récepteurs dont elle est propriétaire, ce qui constitue sans doute les deux meilleures options. Par ailleurs, l'administration a pour objet de réaliser, en 2026, un inventaire des sites récepteurs qu'elle pourrait mobiliser sur son domaine.

Enfin, le SPW MI a déjà communiqué différentes recommandations au SPW ARNE afin d'améliorer certains aspects de la réglementation et de permettre, lorsque c'est possible, une réduction des coûts. Vous le savez, un groupe de travail « Terres excavées » a été mis en place par mon collègue, le ministre Coppieters, qui est compétent pour cette thématique, afin d'évaluer la législation actuelle, de développer davantage de sites récepteurs, d'encourager les pratiques les plus vertueuses, générant le moins possible de mouvements de terre, puisque, dans les coûts, il y a les coûts de

réception des terres, mais il y a aussi le coût du transport. C'est un élément important.

On doit pouvoir avoir une appréciation environnementale globale de cette législation. Il ne faudrait pas que, pour éviter un étalement de terres excavées et un suivi très net, on soit obligé de faire des milliers de kilomètres au total pour un chantier en termes d'expropriation. Ce groupe de travail poursuit sa mission et les administrations qui relèvent de mes compétences y sont pleinement associées. J'imagine que nous aurons des conclusions et des recommandations à mettre en œuvre dans les prochains mois.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information. En effet, tout le monde a constaté, ces dernières années, que les coûts avaient explosé. C'est également le cas dans les communes, même si l'on n'a pas encore les chiffres. J'entends que le SPW a sollicité l'ASBL Walterre. C'est très important.

Sur le principe de sites récepteurs, j'entends bien, mais il faudra tout de même transporter les terres et probablement les analyser avant le transport pour qu'elles aillent sur ces sites récepteurs. Dès lors, il y a un coût qu'il faudra évaluer.

Pour le reste, je vais me diriger vers le ministre Coppieters et je le questionne déjà aujourd'hui sur quelques éléments y relatifs, puisque c'est un sujet qui m'intéresse beaucoup et sur lequel nous devons nous pencher.

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

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les menaces pesant sur la reconnaissance des ascenseurs du canal du Centre »

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les activités du canal du Centre en 2026 »

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

- M. Devin, sur « les menaces pesant sur la reconnaissance des ascenseurs du canal du Centre » ;
- M. Daye, sur « les activités du canal du Centre en 2026 ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, que va-t-il advenir du canal du Centre ? C'est la question que toute une région se pose quant à l'avenir d'une de ses infrastructures historique et patrimoniale les plus importantes.

En effet, les quatre ascenseurs hydrauliques pour bateaux, regroupés sur un court segment de l'historique canal du Centre, constituent des monuments industriels de la plus haute qualité. Avec le canal lui-même et ses structures associées, ils offrent un exemple remarquablement bien préservé et complet d'un paysage industriel de la fin du XIX^{e} siècle. Des huit ascenseurs hydrauliques à bateaux édifiés à cette époque et au début du XX^{e} siècle, les quatre ascenseurs du canal du Centre sont les seuls au monde subsistant dans leur état originel de fonctionnement.

Depuis 1998, il s'agit d'un site bénéficiant d'une reconnaissance de la part de l'UNESCO.

Cette reconnaissance est liée à leur état de fonctionnement, sans quoi elle sera purement et simplement enlevée. Cette reconnaissance contribue pourtant grandement au rayonnement non seulement de la région du Centre, mais aussi et surtout de la Région wallonne.

Monsieur le Ministre, la gestion de cette infrastructure vous incombe. Pouvez-vous nous garantir que même sans l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut », les ascenseurs resteront en état de fonctionnement ? Quel avenir êtes-vous en mesure d'envisager pour le canal du

Centre et ses ascenseurs historiques d'un point de vue technique ?

Enfin, relativement à la valorisation touristique du site, où en êtes-vous dans la rédaction de l'appel à concession ? Quelles informations êtes-vous en mesure de donner aux travailleurs de l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut » ?

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, la Province de Hainaut va se désengager de sa mission touristique envers l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut » pour se recentrer sur ses missions premières, comme le veut la DPR. Nous avons d'ailleurs déjà eu l'occasion d'aborder le sujet lors d'une précédente question parlementaire. Ainsi, je ne vais pas refaire tout l'historique sur l'importance du canal du Centre et de ses ascenseurs. Vous m'indiquiez à ce moment-là agir pour le maintien des activités au canal du Centre, tout en tablant sur une gestion cohérente de ces activités. Vous vous êtes également montré rassurant sur la reprise du personnel actuel de l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut » pour lequel une analyse juridique est en cours afin d'envisager une clause de reprise. Depuis, on a appris qu'il y avait eu des solutions pour eux au niveau de la Province de Hainaut ou des musées, notamment ceux de La Louvière.

Bien que ces bonnes nouvelles m'aient rassuré, d'autres questions se posent désormais. Nous arrivons en fin d'année 2025 et tous les regards se tournent vers 2026 : une année charnière pour les activités touristiques au canal du Centre qui vivront un tournant historique.

Avant de connaître ce changement de gestion, plusieurs démarches administratives auront lieu, en ce compris le lancement d'un marché public pour retrouver un gestionnaire des activités sur le canal. Ces démarches vont malheureusement largement empiéter sur le début d'année. Les activités à la Cantine des Italiens tout comme celles des petits bateaux électriques pourraient ainsi être quelque peu perturbées à cette période.

Ma question est dès lors assez simple, Monsieur le Ministre : les activités des deux acteurs du canal du Centre cités pourront-elles se poursuivre dans la période comprise entre la cessation de la gestion de la Province de Hainaut et la reprise d'un nouveau gestionnaire via le marché public que vous lancerez prochainement ?

Si c'est le cas, comment s'organiseront ces activités ? Si ce n'est pas le cas, qu'adviendront ces acteurs le temps que la reprise de la gestion du canal du Centre soit pleinement opérationnelle ?

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. – Messieurs les Députés et collègues de circonscription, vous savez combien le canal du Centre est aussi cher à mon cœur, et j'y consacre évidemment toute mon attention comme ministre des Infrastructures.

Vous m'interrogez également sur un volet qui ne relève pas des compétences régionales, mais des compétences provinciales – en tout cas, pour l'instant –, qui est le volet de valorisation touristique du site, même s'il y a, bien sûr, des liens entre l'infrastructure et les fonctions touristiques.

À l'heure actuelle, je n'ai pas reçu de notification officielle de la Province de Hainaut signifiant la fin des activités de concession par l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut ». J'ai bien sûr eu des échanges avec la députée provinciale en charge de ce dossier qui m'a indiqué oralement, lors d'un échange en visioconférence, qu'il y a des contrats, des conventions et des règles à respecter.

Je suis un peu dans l'incertitude et il est compliqué de prendre des dispositions juridiques pour l'avenir sans être certain que ce qui est en cours se traduira. Nul doute néanmoins que cela se fera prochainement.

Je corrige également ce que vous avez dit, Monsieur Daye : l'appel à concession indiquera que du personnel a travaillé pour l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut » et que ce personnel dispose d'une expertise. Les références utiles seront données vers la province ou ce qui subsistera de l'ASBL. Néanmoins, il n'y aura pas d'obligation de reprise du personnel. Nous ne pouvons pas l'assumer. Je rappelle que c'est une ASBL provinciale ; ce n'est pas la Région qui a choisi ce mode de gestion.

Pour ce qui concerne les petits bateaux électriques, les éléments ne dépendent pas du SPW, puisque les bateaux électriques appartiennent à l'ASBL. Ce qu'elle en fera relève de son choix.

Quant à la Cantine des Italiens, la société Duferco est propriétaire du bâtiment et du terrain – et non la Région wallonne. J'ai eu des échanges avec Duferco Wallonie pour les informer de ce que nous mettons en œuvre. Ils sont prêts à travailler en parallèle. Je ne dispose pas d'élément, de levier, de propriété ou autre par rapport à ce point.

Pour ce qui est de la valorisation touristique du canal du Centre, mes services travaillent à la préparation d'un appel à projets via une procédure de concession publique – et non pas une procédure de marché public. La vision est de développer un pôle d'animation et de valorisation touristique grâce à une logique de tourisme doux et familial, s'appuyant sur des activités pédestres, cyclos et nautiques, dans le respect du patrimoine classé de l'UNESCO et de sa biodiversité, mais également de valorisation du patrimoine architectural et technique exceptionnel et reconnu par l'UNESCO.

L'objectif est de proposer une valorisation touristique du canal du Centre et, si possible, pour les beaux jours de 2026. Toutefois, lancer l'appel à concession si l'actuel concessionnaire ne signifie pas fermement sa volonté, c'est un petit peu délicat. J'espère dès lors que la clarification interviendra prochainement.

Je suis bien conscient des enjeux relatifs au maintien de la navigation sur le tracé historique, notamment en ce qui concerne l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial des quatre ascenseurs et du canal du Centre. C'est une condition sine qua non. C'est d'ailleurs encore possible aujourd'hui, sauf en lien avec les travaux sur le pont Capitte, qui constitue une forme de césure – provisoire, heureusement – pour le canal.

Le critère de la permanence du trafic fluvial fait partie des attributs décisifs qui ont conduit à cette reconnaissance mondiale ; c'est un patrimoine vivant.

La proximité du port de plaisance de Thieu et la capacité de l'utiliser comme une porte d'entrée vers les ascenseurs n° 3 et 4 est d'une extrême importance.

Le comité de gestion du canal du Centre historique se réunit régulièrement à l'initiative de l'Agence wallonne du patrimoine. C'est en lien avec le classement patrimonial de l'UNESCO. Si vous souhaitez de plus amples informations à ce sujet, je vous invite à interroger ma collègue, Mme Lescrenier. Ce comité regroupe toutes les parties prenantes à la gestion du site. Il a pour but d'assurer, via un plan de gestion, la préservation de la valeur universelle du bien.

Mme la Présidente. – Monsieur le Ministre, j'attire votre attention sur le respect du timing, il reste 10 secondes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – J'essaie de clôturer rapidement, Madame la Présidente, mais je n'y suis pas habitué.

(Rires)

Mme la Présidente. – Cela change.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Permettez-moi une petite période de transition. J'ai perdu mes 10 secondes.

Les infrastructures, quant à elles, sont et resteront en état de fonctionnement dans les années à venir pour les plaisanciers et tous les futurs opérateurs touristiques. Je rappelle que d'autres opérateurs touristiques que l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut » proposent des voyages de découverte du canal du Centre, notamment des bateaux.

Deux chantiers d'actualité sont importants :

- la restauration des structures de guidage des ascenseurs n° 2, 3 et 4, partie I – passerelles supérieures et garde-corps. Ce chantier vient de se terminer pour un coût de l'ordre de 4 millions d'euros ;
- la restauration des structures de guidage des ascenseurs n° 2, 3 et 4, partie II – portiques de levage de portes et passerelles d'accès au poste central. Ce marché adjugé à la fin juin 2025 est en cours d'analyse et représente un montant de l'ordre de 8,7 millions d'euros.

Ceci est la preuve que la Wallonie continue et continuera à investir dans le maintien d'un canal du Centre historique en état de navigation complète.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je vais à l'essentiel. Je vois que la présidence est exercée de manière rigoureuse, responsable, et je constate qu'il me reste 55 secondes.

Monsieur le Ministre, merci pour les éléments d'information que vous m'avez donnés, surtout en fin de réponse, par rapport aux investissements de la Région wallonne et de votre Gouvernement au sein de ce site pour lequel nous nous battons et qui, vous le comprenez bien, attire toute notre attention.

Votre réponse amène une déception majeure. Si vous parlez bien du travail que vous êtes en train de réaliser par rapport à l'appel à concessions, vous ne pouvez pas encore le lancer parce qu'à l'évidence, vous nous dites n'avoir encore reçu aucune notification officielle. Pourquoi donc ? Monsieur le Ministre, je pose la question, pas à vous personnellement.

Je note que votre objectif vise à ce que le site soit pleinement opérationnel pour le printemps 2026, avec des travailleurs qui seront mentionnés de la meilleure des manières et répertoriés au sein de votre appel à projets.

Mme la Présidente. – Je vous remercie pour votre attention au respect presque parfait du timing.

La parole est à M. Daye.

M. Maxime Daye (MR). – Je ne serai pas désagréable au point de relever qu'il y avait 10 secondes de trop.

Concernant la valorisation touristique, on est systématiquement – via le greffe ou via les cabinets, je ne sais pas – remballés vers vous au sujet du canal du Centre. C'est la raison pour laquelle nous nous tournons vers vous pour poser nos questions et pas auprès de votre collègue, Mme Lescrenier.

Je note vos propos relatifs à la Province de Hainaut. Il serait utile aussi que vous puissiez relancer la députée provinciale en charge de ce dossier, puisque vous êtes souvent interpellé dans les médias ou ici même.

Que ce soit pour les bateaux qui appartiennent à l'ASBL, la Cantine des Italiens, qui est sur une propriété privée, ou pour la concession publique, on a besoin d'une coordination et d'un coordinateur. Qui peut jouer ce rôle ? Cela pourrait être le SPW.

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

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'accès au parking appartenant au Service public de Wallonie situé à proximité des lacs de l'Eau d'Heure à Boussu-lez-Walcourt »

Question orale de Mme Caroline Desalle à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la sécurisation du site des lacs de l'Eau d'Heure »

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

- M. Chintinne, sur « l'accès au parking appartenant au Service public de Wallonie situé à proximité des lacs de l'Eau d'Heure à Boussu-lez-Walcourt » ;
- Mme Desalle, sur « la sécurisation du site des lacs de l'Eau d'Heure ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, le 14 novembre dernier, un grave incident s'est produit sur un parking situé le long de la route des lacs de l'Eau d'Heure, à Boussu-lez-Walcourt, où un rassemblement tuning a dégénéré en tentative de meurtre par arme à feu. Si l'enquête judiciaire suit son cours, cet événement remet en question l'usage récurrent et non autorisé de certains parkings publics.

Dans ce cas de figure, le parking appartient au SPW et est composé de dispositifs de dissuasion tels que des blocs en béton censés empêcher l'accès. Ceux-ci n'ont pas découragé les participants du rassemblement qui les ont déplacés afin d'accéder au parking. Cette situation pose des questions de sécurité publique, mais aussi de responsabilité et de durabilité de l'aménagement.

Monsieur le Ministre, avez-vous été informé de cette problématique ?

Un remplacement de ces équipements par des dispositifs fixes et inviolables, tels que des poteaux ancrés, des barrières métalliques ou tout autre dispositif, est-il envisagé afin d'assurer une sécurité constante des lieux ?

Une concertation avec les autorités locales et la police a-t-elle eu lieu ?

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

Mme Caroline Desalle (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, j'ai déjà pu vous interpeller sur les problèmes récurrents de sécurité et de nuisances sur la route des Barrages. Au milieu de ce mois, l'un des rassemblements interdits a été marqué par un tragique événement suite à une altercation entre participants.

Cette route fait régulièrement l'objet de rodéos urbains et de comportements dangereux, comme en témoignent les nombreux signalements de riverains et les interventions policières répétées.

Pouvez-vous faire le point sur les mesures déjà mises en place avec les autorités locales afin de mettre un terme à ces activités sur le site ?

Suite à cet événement, de nouvelles réunions entre le SPW et les autorités locales sont-elles prévues ?

De nouvelles mesures pourraient-elles être envisagées ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

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, je vous confirme que mon administration m'a bien informé de ces événements.

La problématique des rassemblements de tuning a été mise en avant lors des réunions des gestionnaires publics des lacs de l'Eau d'Heure, qui rassemblent le SPW MI, les administrations des communes concernées, le SPW ARNE, l'ASBL « Les Lacs de l'Eau d'Heure » et l'ADEPS, et ce, dès avril 2025. Nous en avions d'ailleurs débattu au sein de cette commission.

Des aménagements de type « casse-vitesse » définitifs, tant au niveau des accès que sur les linéaires du parking, ont été concertés après l'une de ces réunions avec la commune de Froidchapelle, la Direction des

barrages-réservoirs et la Direction des routes de Charleroi, cette dernière prenant en charge ces travaux.

En l'attente de ces aménagements, des blocs de béton et des blocs New Jersey ont été posés par la Commune afin de dissuader l'accès à ce parking pour de tels rassemblements. Il s'avère que ces aménagements n'ont pas pu complètement résoudre ce problème, puisque des incivilités et des déplacements volontaires par autrui se sont, de nouveau, produits. Toutefois, la solution des blocs reste celle retenue en accord avec la Commune.

Depuis le mois d'avril, la concertation est constante. Une réunion sur site avec le bourgmestre de Froidchapelle, la Direction des routes de Charleroi et la Direction des barrages-réservoirs s'est déroulée le 9 mai afin de déterminer le type d'aménagement nécessaire et leur implantation. Une seconde réunion des gestionnaires publics des lacs de l'Eau d'Heure s'est déroulée le 13 novembre dernier, c'est-à-dire la veille de l'incident.

Concrètement, mon administration m'informe que les plans des travaux de sécurisation ont été transmis pour commande auprès de l'entreprise. Celle-ci ne manquera pas d'intégrer cela à son planning de travail, sous réserve des conditions météorologiques, qui pourraient influencer leur réalisation.

Dans ce laps de temps, il ressort de la responsabilité du bourgmestre de demander des actions supplémentaires, le cas échéant, aux polices locales.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse complète. C'est un sujet qui est important, en effet. Ma collègue en a parlé tout à l'heure. Je vois que vous avez pris le problème à bras-le-corps et que les travaux interviendront rapidement.

Comme cela a été dit par ma collègue, ce n'est pas la première fois que l'on connaît des difficultés sur cette voirie. On espère que ces travaux permettront de mettre un terme définitif à ces rassemblements et à ces excès de vitesse récurrents.

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

Mme Caroline Desalle (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Il en va de la sécurité et au bien-être des riverains. C'est pourquoi je vous interpelle. J'insiste sur la coopération entre les différents niveaux de pouvoir. J'entends que, les dispositifs actuels n'ayant pas été concluants jusqu'à présent, de nouveaux arrivent.

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards de paiement du SPW MI »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Chintinne à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les retards de paiement du SPW MI ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, récemment, j'ai été informé d'une problématique préoccupante : d'importants retards de paiement rencontrés dans le chef de plusieurs pouvoirs publics, en particulier du SPW MI.

Certaines sociétés fournissant des équipements essentiels aux communes, Régions et parfois même à l'international se retrouvent fragilisées par l'accumulation de factures approuvées, mais non payées dans des délais raisonnables.

Ces retards créent une pression financière réelle sur les entreprises, qui doivent, de leur côté, honorer leurs propres engagements envers leurs fournisseurs qui, à leur tour, exercent une pression sur les entreprises fournies.

Il me revient que, pour un certain nombre de dossiers, les retards de l'administration ne se comptent plus en dizaines ou en centaines de jours ; certains peuvent avoisiner les 1 000 jours. Ces retards auraient également un impact direct sur le terrain. Certains chantiers qui ne bougent pas, ou dont l'avancement paraît inexpliqué, seraient en réalité liés à ces paiements tardifs, qui fragilisent les entreprises et perturbent les capacités à planifier.

Monsieur le Ministre, disposez-vous d'informations quant à l'ampleur de ces retards de paiement au sein du SPW MI ? Quelles sont les difficultés rencontrées ?

Quelles mesures entendez-vous mettre en œuvre afin de garantir que le SPW MI respecte les délais de paiement, en particulier vis-à-vis des entreprises qui jouent un rôle essentiel dans l'entretien et la sécurité de nos routes ?

Des actions correctrices ou un renforcement des procédures internes sont-ils envisagés afin d'éviter que de telles situations ne perdurent ?

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

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

locaux. – Monsieur le Député, la Déclaration de politique régionale prévoit d'adopter des mesures concrètes et efficaces concernant le paiement des factures des marchés publics, précisément pour ne pas détériorer la trésorerie des entreprises wallonnes. Le régime de paiement des marchés publics, qui prévalait jusqu'à il y a peu, a été remplacé, à partir du 1er janvier de cette année, par un délai unique de 30 jours, avec des dérogations possibles, mais limitées.

Avant ce changement, les marchés publics obéissaient à l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics. L'administration disposait, ainsi, de 30 jours pour vérifier la déclaration de créance et l'état d'avancement des travaux, plus 30 jours pour effectuer le paiement, soit, au total, 60 jours qui prévalaient jusqu'à il y a peu entre la réception de la créance et le paiement. Ce délai-là est donc aujourd'hui divisé par deux. Il est essentiel, pour la pérennité des entreprises de travaux, que les paiements soient effectués dans les délais légaux. Les PME sont, à cet égard, particulièrement exposées du fait d'un accès au crédit parfois difficile. Pour le surplus, les retards de paiement sont également générateurs d'intérêts de retard et, parfois, de procédures contentieuses.

Une réduction des délais de paiement constitue donc une priorité absolue, tant pour les entreprises que pour la Région wallonne. Le SPW MI m'a transmis les données relatives aux paiements pour le premier semestre 2025. L'administration a ainsi traité pas moins de 13 716 factures, pour un total de 321,8 millions d'euros. Cela représente 34,5 % des factures commerciales de l'ensemble du SPW et 66 % des dépenses du SPW pour les six premiers mois. Ces factures ont été traitées dans un délai moyen de 51,9 jours. Mon administration m'a informé des difficultés qu'elle rencontre, ainsi que des solutions proposées afin d'accélérer les délais de paiement, dont certaines sont déjà mises en œuvre.

À mon initiative, le nombre de domaines fonctionnels – les fameux DF, anciennes AB, allocations budgétaires – sera réduit – si le Parlement vote le budget, bien sûr – de 30 % dans le cadre de la nouvelle maquette budgétaire du SPW MI, ce qui devrait permettre de simplifier les paiements. Moins on a de DF, moins il faut faire de réallocations ou de réattributions de montants entre les différents DF en cours d'année, ce qui génère in fine des procédures, des délais de traitement, ralentit et fait perdre des jours dans les délais de paiement des factures.

J'ai également hérité d'une situation budgétaire particulièrement difficile, caractérisée par un encours très important et une disproportion importante entre les crédits d'engagement et les crédits de liquidation. Je vous renvoie notamment à l'ajustement budgétaire fin 2024, où plusieurs dizaines de millions d'euros ont été réinjectés pour assumer les factures en souffrance. La réduction de l'encours est une autre de mes actions. Nous pourrons examiner cet enjeu à l'occasion du débat budgétaire. Vous le verrez, il y a des éléments de progression sensible.

Il faut rétablir progressivement la soutenabilité de cet encours, à travers :

- d'une part, une remise à niveau des crédits de liquidation du programme budgétaire 14.049 relatif au réseau routier, autoroutier et voies hydrauliques, qui est le principal concerné par la problématique de distorsion entre les crédits d'engagement et les crédits de liquidation ;
- d'autre part, des opérations ponctuelles de résorption de l'encours à l'occasion de réallocations de fin d'année.

Voilà ce que je puis vous dire, Monsieur le Député. C'est évidemment un enjeu majeur à mes yeux, mais le SPW MI est particulièrement concerné par des marchés publics, puisqu'il est, au niveau des chiffres, le principal acteur en la matière au sein du SPW.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour l'entièreté de votre réponse. Je suis tout à fait d'accord avec vous sur le fait qu'il y a de nouvelles choses qui ont été mises en place pour simplifier les procédures et autres.

J'entends bien aussi que ce n'est pas votre responsabilité et que vous héritez d'un encours important. Je salue tout de même le fait que, aujourd'hui, avec le nouveau mécanisme mis en place, on a un délai qui reste tout à fait raisonnable.

Je reviendrai sur le sujet en fonction des éléments dont vous avez discuté tout à l'heure. On aura ainsi l'occasion d'en débattre durant le débat budgétaire et à d'autres moments, mais nul doute qu'il vaut la peine que l'on rediscute d'ici peu de temps de ce sujet. Je vous remercie également pour la transparence dont vous faites preuve dans ce dossier.

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 de la RN975 à Hanzinne »

Question orale de M. Grégory Chintinne à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la signalisation routière au carrefour du Donveau »

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

- M. Chintinne, sur « la sécurisation de la RN975 à Hanzinne » ;
- M. Chintinne, sur « la signalisation routière au carrefour du Donveau ».

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, les riverains de la rue de Gerpinnes – RN975 –, à Hanzinne, tirent la sonnette d'alarme face à la dangerosité d'un virage situé à l'entrée du village. En 10 ans, ce ne sont pas moins de 20 accidents qui s'y sont produits, causant des dégâts considérables à plusieurs habitations et véhicules. Le dernier en date, survenu le 30 octobre, a entraîné la destruction de trois voitures stationnées le long de la nationale.

Les habitants évoquent une vitesse excessive récurrente, malgré la limitation à 50 kilomètres par heure. Ils affirment avoir déjà sollicité des aménagements de ralentissement, mais sans suite, le SPW invoquant des contraintes techniques. La récente réfection du revêtement entre Morialmé et Hanzinne aurait, selon eux, accentué le phénomène en rendant la chaussée plus roulante. Ils demandent des mesures urgentes afin d'éviter un nouveau drame.

Monsieur le Ministre, avez-vous été informé de la récurrence de ces accidents ? Disposez-vous de chiffres concernant les accidents sur ce tronçon ?

La révision de la signalisation à proximité du quartier concerné ou la mise en place d'un marquage spécifique à l'entrée du virage sont-elles envisagées ?

D'autres solutions sont-elles envisagées afin de répondre à ce problème de sécurité ?

Enfin, dans quels délais une intervention concrète pourrait raisonnablement être programmée ?

J'en arrive à présent à ma deuxième question.

Le carrefour du Donveau, situé au croisement de la RN975 et de la RN932, est également tristement connu pour être accidentogène.

En 2016, votre prédécesseur a inscrit 700 000 euros au plan Infrastructures afin de sécuriser ce carrefour. À l'époque, la solution retenue, après concertation avec la police, les acteurs locaux et l'AWSR, consistait en une amélioration de la signalisation, notamment via l'installation d'une potence lumineuse annonçant le stop, ainsi qu'une révision du marquage au sol.

Or, après plusieurs années, force est de constater que ces investissements n'ont pas donné les résultats escomptés, et ce malgré l'installation en 2023 d'un radar fixe sur la RN932, limitant la vitesse à 50 kilomètres par heure. Les accidents se multiplient encore à cet endroit, avec des dommages matériels fréquents et, hélas, des blessés à déplorer.

Il apparaît donc que les mesures initialement prévues n'ont pas permis de résoudre durablement la problématique de sécurité à ce carrefour.

Disposez-vous de statistiques récentes concernant les accidents survenus à ce carrefour depuis la mise en œuvre des installations prévues dans le plan Infrastructure 2016-2019 ainsi que du radar fixe ?

Ces derniers ont-ils fait l'objet d'une évaluation par les services compétents quant à leur efficacité ?

Qu'envisagez-vous de mettre en place en termes de mesures supplémentaires pour résoudre, de manière structurelle et durable, ce problème récurrent ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, mon administration m'informe qu'une commission provinciale de sécurité routière est prochainement prévue avec le district concerné. Je veillerai à ce que l'amélioration de la sécurité de ce tronçon et de ce carrefour, à deux pas l'un de l'autre, soit mise à l'ordre du jour de cette réunion.

La préparation de cette réunion nécessite la récolte d'un ensemble de données telles que les statistiques des accidents, des vitesses utilisées, l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, les équipements et la signalisation. Les données du radar en place sur la N932 seront également très utiles.

Cette réunion devra permettre également de mettre SPW MI, commune et zone de police autour de la table afin de débattre et de n'oublier aucun point lié à la sécurité des lieux.

Les statistiques, seules, hors de leurs contextes, ne peuvent servir à faire des choix. Ainsi la réunion aura pour objectif d'examiner les statistiques d'accidents, d'évaluer leur éventuelle récurrence et leurs causes, puis, en fonction des conclusions, de formuler des propositions d'aménagements ou d'équipements visant à améliorer la sécurité dans ce virage et ce carrefour.

L'administration m'informera des conclusions de cette CPSR et des actions à entreprendre à court ou moyen terme afin d'améliorer la sécurité. Les premières conclusions issues des travaux de la CPSR devraient arriver au cours du premier trimestre 2026.

Vous le savez, dans le cadre des conclusions des États généraux de la sécurité routière, le travail sur les points noirs du réseau routier constitue une des mesures recommandées. Fort logiquement, le futur plan Infrastructures prévoira une enveloppe budgétaire destinée à sécuriser les points noirs sur le réseau routier. Je ne veux toutefois pas anticiper les conclusions de la commission provinciale de sécurité routière, qui se tiendra au début de cette année 2026.

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

M. Grégory Chintinne (MR). – Monsieur le Ministre, concernant la RN975, j'entends avec satisfaction qu'une CPSR va se tenir au niveau du tronçon. C'est un endroit que je connais relativement bien. Lorsque j'étais échevin, avec le collège précédent, on a pris des décisions pour éviter des problèmes. Aujourd'hui, la décision que l'on avait prise compromet la sécurité du reste de cette section au niveau de la RN975. Par ailleurs, si vous regardez la signalisation et le tracé, la ligne a été mise en pointillé alors qu'elle doit être continue – on ne peut pas doubler en plein dans un virage comme celui-là.

J'attends beaucoup de cette CPSR, de même que les riverains. Depuis un certain temps, ils ont interpellé les autorités communales. On a tenu conseil communal hier soir et on a pu échanger sur le sujet. Le constat existe ; place à l'action.

En ce qui concerne le carrefour du Donveau, on attendra les résultats et les conclusions de la CPSR. En 2016, il y avait eu un long débat. Un portique avait été mis en place et on nous avait dit que c'était le Graal et que tout irait beaucoup mieux. On constate que ce n'est pas le cas. Il faudra trouver une solution parce que, chaque semaine, il y a un accident et cela devient problématique. Vous vous en doutez, je reviendrai sur ces deux points dans le courant du premier trimestre 2026. Merci pour les éléments que vous avez pu me fournir.

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence de plans particuliers d'urgence et d'intervention (PPUI) des barrages-réservoirs wallons »

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réalisation d'exercices d'évacuation des infrastructures sensibles »

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement de la recommandation de la Commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner les causes et d'évaluer la gestion des inondations de juillet 2021 en Wallonie concernant l'encadrement des bénévoles »

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 Dejardin, sur « l'absence de plans particuliers d'urgence et d'intervention (PPUI) des barrages-réservoirs wallons » ;
- Mme Dejardin, sur « la réalisation d'exercices d'évacuation des infrastructures sensibles » ;
- Mme Dejardin, sur « l'état d'avancement de la recommandation de la Commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner les causes et d'évaluer la gestion des inondations de juillet 2021 en Wallonie concernant l'encadrement des bénévoles ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser ses questions.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, vous le savez autant que moi, la Commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner les causes et d'évaluer la gestion des inondations de juillet 2021 en Wallonie a établi 161 recommandations permettant en particulier de répondre, dans le cadre des matières ressortissant à la Région wallonne, aux défis liés aux causes et à la gestion des risques d'inondation dans un contexte d'adaptation climatique. J'aimerais revenir sur trois de ces recommandations.

La première – la recommandation 106 – prévoit qu'il faut « établir dans les meilleurs délais des plans d'urgence et d'intervention pour l'ensemble des barrages-réservoirs situés en Wallonie, à l'initiative des gouverneurs de province et en associant les autres parties prenantes, et intégrer les risques propres au fonctionnement des barrages et ouvrages dans les PGUI des provinces et communes concernées, incluant notamment un plan de mise à l'abri et d'évacuation ».

À ce jour et à ma connaissance, seul le PPUI du barrage de la Vesdre – le barrage d'Eupen – a été réalisé. Pouvez-vous me dire ce qu'il en est des autres plans, et particulièrement celui du barrage de la Gileppe, situé à quelques kilomètres seulement du barrage de la Vesdre ? Quel est le calendrier de rédaction de ces différents plans ? Quelle relation ce Gouvernement entretient-il avec les gouverneurs de province à ce propos ? Comment la Région soutient-elle les gouverneurs dans leurs missions de rédaction ?

C'était la question 9.2, j'en arrive à la question 9.1.

Une deuxième recommandation, la recommandation 32, m'amène à cette question. Celle-ci prévoit, « en parfaite cohérence avec les plans généraux d'urgence et d'intervention, d'effectuer régulièrement des exercices d'évacuation et de mise à l'abri de la population, ainsi que des *stress tests* liés aux infrastructures sensibles, le cas échéant à un niveau pluricommunal ».

À ma connaissance de nouveau, seul un exercice a déjà eu lieu à Eupen, au barrage de la Vesdre, en 2022. Pourriez-vous, Monsieur le Ministre, m'indiquer si d'autres exercices sont prévus et ce qu'il en est de l'implication directe de la population dans ceux-ci pour les barrages qui n'ont pas de PPUI ? D'après ma première question, il n'y aurait de PPUI qu'à Eupen.

Des exercices sont-ils malgré tout prévus ? À défaut, ne risque-t-on pas d'aggraver le manque de préparation des parties prenantes en cas de catastrophe ? En quoi consistent les *stress tests*, et à quelle fréquence ont-ils lieu ? Quels sont les résultats des *stress tests* déjà réalisés ?

J'en arrive à la troisième question, la question 9.3, qui était au départ destinée à M. le Ministre-Président – que j'avais interrogé sur le sujet en janvier 2025 – et qui concernait la mise en œuvre de la recommandation 36 de la Commission d'enquête parlementaire.

Cette recommandation concerne « la création d'un cadre permettant une organisation avec les bénévoles pendant et après la catastrophe, et la mise à disposition des lieux et du matériel nécessaires pour rendre cette aide efficace ».

Nous le savons tous deux, par expérience : l'encadrement de l'aide volontaire en phase postcrise est un réel enjeu pour les pouvoirs publics. Afin d'opérationnaliser cette recommandation, les gouverneurs des provinces wallonnes ont été saisis par lettre de mission. Les missions confiées par cette dernière étaient notamment de renforcer la formation des élus et des cadres locaux, d'encadrer la participation citoyenne ou encore de créer des plateformes de moyens techniques et de solidarité citoyenne.

En janvier dernier, M. le Ministre-Président n'était pas en mesure de présenter un monitoring de l'action des gouverneurs en la matière. Depuis lors, Monsieur le Ministre, un monitoring a-t-il eu lieu ? Êtes-vous en mesure de nous informer des résultats concrets de l'action des gouverneurs sur base des missions confiées ?

Par ailleurs, Monsieur le Ministre, la Région a alloué une subvention au gouverneur à hauteur d'un équivalent temps plein de niveau B en CDD, ainsi que pour divers frais techniques et informatiques. Cette subvention couvrait un entraînement. Envisagez-vous de la prolonger ?

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, dans la poursuite des recommandations de la Commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner les causes et d'évaluer la gestion des inondations de juillet 2021 en Wallonie, des mesures spécifiques seront prises pour adapter le territoire wallon aux changements climatiques, singulièrement prévenir et gérer les inondations ainsi que développer une culture du risque pour les infrastructures stratégiques, avec une coordination accrue entre les différents niveaux de pouvoir. Voilà les engagements qui avaient été pris.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le rappeler dans cette assemblée, l'élaboration des plans particuliers d'urgence et d'intervention – les PPUI – pour les barrages constitue un élément essentiel de la planification d'urgence relative à ces ouvrages hydrauliques. Conformément à notre organisation institutionnelle, la Région n'a aucune prérogative en la matière, si ce n'est celle, évidemment, de se mettre à disposition des autorités compétentes pour alimenter ledit plan. Ce sont, en effet, les gouverneurs des provinces concernées qui sont légalement responsables de l'élaboration de ces plans dans le cadre de la législation fédérale.

Pour rappel, le Comité belge des grands barrages a sensibilisé, dès 2016, les gouverneurs wallons sur cette question. Plusieurs réunions ont été organisées, notamment avec les services fédéraux des gouverneurs des Provinces de Hainaut et de Liège. En 2019, il a été convenu d'initier la démarche par l'élaboration d'un premier PPUI du barrage d'Eupen sur la Vesdre, et de se

baser sur ce premier livrable comme modèle pour les PPUI suivants. Ce premier PPUI du barrage d'Eupen est d'application depuis mai 2023.

Afin de poursuivre l'établissement des PPUI pour les autres barrages, qu'ils soient gérés par le SPW MI ou par Engie, le Comité belge des grands barrages a rappelé l'importance de finaliser ces documents lors de la réunion du Comité stratégique des gouverneurs wallons, il y a quelques mois. Dans ce cadre et afin de clarifier l'organisation du travail à venir, je vais adresser à chaque gouverneur une lettre de mission sollicitant leurs estimations de délais ainsi qu'un rétroplanning permettant d'anticiper les différentes étapes de finalisation des PPUI. Je tiens à rappeler que la préparation des PPUI incombe aux autorités compétentes, à savoir les gouverneurs en matière de planification d'urgence, laquelle relève de l'autorité fédérale. Cela ne m'empêche néanmoins pas de donner des injonctions positives et incitatives à l'égard des gouverneurs.

Mon administration se tiendra à leur disposition, dans la limite de ses prérogatives, pour apporter un appui technique dans la rédaction des documents utiles. L'agent qui a été un acteur important dans la rédaction du premier PPUI peut utiliser l'expertise dont il dispose pour aider les gouverneurs dans la rédaction des documents nécessaires.

En ce qui concerne la planification d'urgence et la gestion de crise, qui relèvent également des compétences fédérales, le décret du 22 février 2024 relatif à la sécurité d'exploitation des barrages-réservoirs impose deux obligations aux exploitants :

- établir leur PIU – plan interne d'urgence ;
- participer à la demande des autorités compétentes en matière de planification d'urgence et de gestion de crise à l'élaboration des PPUI, ainsi qu'à l'organisation et à la réalisation d'exercices visant à tester ces plans.

On a bien donné un cadre légal à l'intervention de la Région pour réaliser sa part du travail dans la mise en œuvre de la réglementation fédérale. C'est le décret que mon prédécesseur a porté en février 2024.

S'agissant des barrages-réservoirs exploités par Engie, un exercice avait été réalisé en 2019 sur le plan interne d'urgence du barrage de Bütgenbach. Toutefois, faute de PPUI disponible à cette époque, les services du gouverneur n'ont pas souhaité engager un *stress test* au niveau des zones d'intervention, c'est-à-dire des services d'incendie. L'exercice a été réalisé en interne chez Engie, en collaboration avec la Commune de Bütgenbach.

Aujourd'hui, les PIU des barrages de Bütgenbach et de Robertville – concernant la Warche et l'Amblève – ont été mis à jour. À la suite d'échanges avec les Communes de Malmedy et de Stavelot, Engie finalise actuellement ces documents en un PIU commun couvrant les deux ouvrages. Je pense que c'est une démarche intelligente. Leur transmission aux services du gouverneur de la Province de Liège est prévue d'ici la fin de cette année.

À l'instar de ce qui a été fait pour Eupen, Engie se tiendra ensuite à disposition des services du gouverneur pour contribuer à l'élaboration des PPUI correspondants et à la préparation d'un exercice en 2026.

Dans le cadre de la mise à jour des PIU des barrages de Bütgenbach et de Robertville, les cartes d'impact illustrant les zones potentiellement touchées en cas de délestage d'urgence ou de rupture partielle ou totale ont été transmises cet été sur la plateforme SIG du CORTEX. Ces cartes constituent un élément central du futur PPUI : elles permettront aux services d'urgence de cibler les zones d'évacuation en fonction des différents scenarii.

Récemment, à la suite d'une réunion avec mon administration, j'ai demandé à ce que ces cartes soient transmises au fonctionnaire délégué en charge de l'Urbanisme. Ce sont des éléments factuels utiles à intégrer dans le cadre des avis ou des décisions qu'ils ont à remettre.

Les barrages de la Direction des barrages-réservoirs du SPW MI disposent tous de PIU. Conformément au décret, ces plans font l'objet de mises en pratique régulières dans le cadre de l'activation des processus de gestion de crise, en collaboration avec le CORTEX, l'outil central de la Région wallonne, qui fait suite à la concrétisation de l'une des recommandations de la Commission d'enquête sur les inondations.

Au cours des 12 derniers mois, huit activations ont eu lieu avec succès concernant :

- les incendies sur les bassins-versants de la Vesdre et de l'Ourthe ;
- la pollution aux hydrocarbures sur la Vesdre ;
- la pollution aux cyanobactéries sur le barrage de Nisramont ;
- les crues hivernales ;
- la sécheresse ;
- les actes de malveillance au barrage de la Plate-Taille ;
- la menace aux explosifs sur le complexe des lacs de l'Eau d'Heure.

Des exercices d'évacuation internes sont réalisés chaque année dans les infrastructures de la Direction des barrages-réservoirs, ainsi que des exercices menés en collaboration avec les différentes disciplines impliquées dans la gestion de crise – la protection civile, les zones de secours, la défense –, notamment pour la protection des ouvrages stratégiques. Ceci dans le cadre des nouvelles mesures et sollicitations du ministère fédéral de la Défense.

À ce jour, la Direction des barrages-réservoirs n'a été conviée à aucun exercice multidisciplinaire d'activation des PPUI provinciaux liés aux inondations ou à un barrage-réservoir.

Enfin, la prochaine inspection quinquennale étendue du contrôle externe des ouvrages de la Direction des barrages-réservoirs est prévue au premier trimestre 2026. Elle comprendra une inspection approfondie des ouvrages, ainsi que l'analyse des processus et procédures d'exploitation.

Concernant la recommandation 36, je rappelle qu'elle touche directement à l'organisation de la gestion de crise et à l'encadrement des bénévoles. Or, en vertu du décret du 13 juillet 2023 relatif à la gestion de crise – le fameux décret CORTEX –, cette compétence relève du ministre-président, qui assure également le pilotage du comité stratégique de gestion de crise. C'est donc dans ce cadre que le monitoring global de l'action des gouverneurs doit faire l'objet d'un suivi.

J'inviterai les services du greffe du Parlement à orienter utilement une prochaine question de votre part.

(Réaction d'un intervenant)

Je comprends le partage des compétences, mais ce qui relève de la gestion de crise est à la charge du ministre-président. Cela ne signifie pas qu'il n'y a pas de leviers à activer dans le cadre de mes compétences.

Nous avons choisi de prioriser le travail relatif au pool d'agents provinciaux mobilisables en situation de crise, un élément clé pour renforcer la capacité d'appui aux communes. Il s'agit de répondre à la question : comment met-on en place une mobilisation rapide d'agents provinciaux, en situation de crise, par les services du gouverneur ? Ce chantier est en discussion en vue d'une modification législative qui devra préciser les modalités pratiques de mobilisation et de coordination.

Par ailleurs, le 27 novembre prochain, le Gouvernement examinera la poursuite jusqu'au 31 mars 2026 de la lettre de mission confiée aux gouverneurs couvrant la coordination de l'accueil, le suivi des centres, la gestion des conventions, la validation des places, la gestion des incidents ainsi que le financement associé. Cela répond à votre question sur les CDD.

Enfin, parallèlement, nous menons une réflexion structurelle sur le *restaffing* des pools d'agents mis à disposition des gouverneurs, afin que leurs équipes puissent assumer efficacement les missions qui leur ont été confiées, notamment celles liées au soutien opérationnel et à la participation citoyenne.

Madame la Députée, j'espère avoir été le plus complet possible dans ma réponse à vos différentes questions.

Monsieur le Président, j'ai débordé de mon temps de parole et je m'en excuse.

M. le Président. – Certains n'apprécient pas, mais je suis certain que Mme Dejardin est contente d'avoir une réponse plus longue de M. le Ministre.

La parole est à Mme Dejardin.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Effectivement, la question relative à la recommandation 36, qui était prévue chez M. le Ministre-Président, a été transférée chez vous. Le greffe a peut-être supposé que vous alliez être plus performant dans la réponse, mais vous m'avez quand même apporté des éléments de réponse. Je suis contente d'apprendre que la lettre de mission des gouverneurs pourrait être poursuivie jusqu'au 31 mars, avec évidemment le financement, puisqu'un équivalent temps plein, ce n'est pas beaucoup, et la mission est importante pour les citoyens et les citoyennes. Merci pour les précisions à ce niveau.

Par rapport aux deux autres questions, je suis contente de vous interroger, vous, parce que vous êtes le seul ministre que j'aie rencontré dans le cadre des inondations ; notre première rencontre s'était faite dans le cadre de la commission, et je pense qu'elle s'est plutôt bien passée.

Si l'on reprend les éléments un peu plus factuels – je pense que vous serez d'accord avec moi –, 31 mars 2022 : le rapport, si je ne me trompe pas, avec différentes recommandations. Par rapport au PPUI, on a un premier plan en mai 2023 pour le barrage d'Eupen. Aujourd'hui, Engie travaille de son côté, mais pour les barrages « publics », on attend un peu. C'est un peu tracassant.

En effet, vous êtes motivé par la matière. Je pense que vous croyez en cette matière. Vous croyez en l'importance de mettre en œuvre ces recommandations. Je suis assez inquiète de la lenteur des choses. J'espère que cela va vraiment avancer lors des prochaines années, parce que le fait d'avoir un plan permet, en cas de catastrophe, de réagir plus vite et mieux, même si l'on ne peut pas tout prévoir dans un plan. Ce qui s'est passé en 2021, je pense que personne n'avait pu le prévoir. Quand on a des plans, c'est toujours positif de faire des exercices.

Je souhaite insister sur l'absolue nécessité de préparer les choses et d'anticiper les catastrophes. Les exercices sont évidemment importants, ils doivent se faire avec le plus grand nombre d'acteurs. J'espère qu'il y aura rapidement un exercice multidisciplinaire au départ de chaque barrage, avec l'ensemble des acteurs et avec la population.

Merci pour les informations, mais je trouve cela malheureusement très lent. Je suis certaine que vous ne pouviez pas dire que vous êtes du même avis que moi.

J’espère que cela va avancer dans les prochains mois. Il en va de la sécurité des citoyens et des citoyennes, et des personnes qui y travaillent. Je ne voudrais pas que ces personnes soient mises en difficulté en cas de catastrophe, comme ce fut le cas en 2021.

M. le Président. – M. le Ministre souhaite répliquer.

La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Juste une petite précision, Madame la Députée. Pour être bien clair, les plans internes d’urgence, qui relèvent de la compétence intégrale de la Région, existent bien pour tous les barrages wallons. Ce qu’il manque, ce sont les PPUI, les plans particuliers d’urgence et d’intervention qui relèvent du gouverneur en tant qu’autorité déconcentrée fédérale.

Ce que nous amenons et ce que j’ai signalé, c’est que le SPW MI est à l’entière disposition des agents du gouverneur. Par ailleurs, nous allons rappeler cette obligation aux gouverneurs. Nous devons aussi veiller aussi à ce que le *staffing* du gouverneur soit suffisant. C’est un échange que nous aurons prochainement au Gouvernement.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – J’avais bien compris. C’est pour cela que j’ai été positive avec vous, il me semble, Monsieur le Ministre.

Vous avez bien fait de rappeler les choses, et vous m’avez dit que vous aviez sensibilisé, que vous discutiez avec l’autorité fédérale. Comme je l’ai dit hier au ministre-président, quand on n’avance pas, il faut sensibiliser de façon un peu plus dure. Je ne vous ai rien reproché du tout en la matière. Vous m’avez amené des informations, je suis contente de les avoir, mais je pense que tous les deux, nous pouvons convenir que la démarche est malheureusement fort lente.

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la multiplication des chantiers sur la N5 et les dangers encourus par les usagers à cause de leur mauvaise signalisation »

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la multiplication des chantiers sur la N5 et les dangers encourus par les usagers à cause de leur mauvaise signalisation ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, lors de la dernière commission, je vous interrogeais sur le chantier de Somzée et les problèmes de signalisation. Malheureusement, un dramatique accident est survenu quelques jours plus tard, corroborant mes propos : il y avait un problème de signalisation.

Même route, autre chantier, quelques kilomètres plus loin à Neuville, et nouveaux problèmes de signalisation et accidents à répétition. Certes, certains usagers ont des comportements dangereux, voire criminels, mais il y a clairement une défaillance dans la signalisation de ces travaux.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous faire le point sur le nombre d’accidents survenus depuis le début des travaux entre Neuville et Roly ?

Comment améliorer la sécurité sur le chantier afin d’éviter d’autres accidents ?

Comment s’assurer que la signalisation est correcte et permet aux usagers et aux travailleurs des entreprises d’être en sécurité ?

De manière générale, comment votre administration peut-elle agir activement pour une meilleure sécurisation des chantiers sur les routes déjà accidentogènes ?

Je terminerai en disant que les travaux sont nécessaires. Je ne critique absolument pas le fait que ces travaux sont nécessaires et doivent être faits. La difficulté de cette nationale 5-E420, c’est que la berme centrale réduit fortement les possibilités.

Je vais vous citer deux choses. Les lignes discontinues ne sont pas recouvertes par la ligne jaune. Il y a la ligne jaune, mais la ligne jaune est interrompue lors des lignes discontinues. Même moi, je me suis demandé ce que l’on pouvait faire et ne pas faire. Il y a également, à hauteur d’une station-service que je ne citerai pas, un panneau qui déborde sur une des bandes, ce qui oblige les gens à passer sur l’autre bande. Est-il possible de trouver des solutions ?

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 rappelle d’emblée, à l’ensemble des usagers de nos routes, que les limitations de vitesse sont faites pour protéger les usagers et les autres utilisateurs de l’espace public, le personnel des entreprises partenaires, ou encore les agents de l’administration qui travaillent sur les chantiers. J’ai pu moi-même constater récemment, lors d’une visite d’un chantier de nuit à Nimy, toute l’importance de la sécurité et de la signalisation de chantier.

Quant au dramatique accident que vous évoquez – je souhaite adresser mes sincères condoléances aux proches de la victime –, je souhaite rester prudent et ne pas tirer de conclusions hâtives, car les causes ne sont pas encore identifiées et un expert du parquet a été chargé d'enquêter et d'instruire sur les circonstances de ce drame. Il faut donc que je sois prudent et respectueux de la séparation des pouvoirs.

Je ne dispose pas du nombre d'accidents survenus depuis le début des travaux entre Neuville et Roly, mais j'ai sollicité, de la part de mon administration, un rapport circonstancié. Aussi, je pourrai vous répondre ultérieurement dans le cadre d'une procédure de question écrite pour vous transmettre les données issues de ce rapport.

Je vais également insister auprès de mon administration quant au fait d'être particulièrement vigilants et stricts quant au respect de la mise en œuvre du plan de signalisation annoncé en début de chantier par les entrepreneurs.

Je rappelle, en outre, que tout chantier doit être balisé par l'indication du responsable de la signalisation. Il peut arriver que, au cours d'un chantier, un panneau soit renversé ou percuté, déplacé par un automobiliste ou un conducteur de camion, et il peut arriver que, ponctuellement, un panneau se retrouve à un endroit où il ne devrait pas être. Je ne peux qu'inviter les uns et les autres, avec toute la prudence qui s'impose, à contacter le responsable de la signalisation du chantier.

Je rappelle, par ailleurs, que la limitation de vitesse indiquée doit être absolument respectée, notamment lors de chantiers mobiles, ce qui est un élément dangereux.

Dans les endroits particulièrement sensibles, nous n'hésitons pas à placer des lidars dans les zones de chantier. Ils sont utiles pour s'assurer de la fluidité et du respect des vitesses autorisées, mais également pour faire en sorte que celles et ceux qui ne comprennent pas que les vies des travailleurs des entreprises ou des services du Service public de Wallonie sont en jeu. Le respect de la limitation de vitesse est absolument indispensable.

J'ai sollicité un rapport auprès de mon administration sur la gestion particulière de ce chantier. Je n'en dispose pas pour l'instant et, dans les délais de la question orale, il m'est difficile d'avoir une réponse circonstanciée aux éléments factuels que vous évoquez.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, d'avoir bien voulu faire le point sur ces chantiers qui posent problème. Loin de moi l'idée de tirer des conclusions par rapport à l'accident mortel. Force est de constater qu'il y a eu quelques accidents sur ce chantier. Je viens de poser la question à un collaborateur pour savoir si le responsable de la signalisation était bien mentionné. Bien qu'y passant tous les jours, je ne l'avais jamais vu, mais c'est effectivement le cas, peut-être pas de manière très visible. Je n'hésiterai pas à revenir vers vous à l'occasion d'une question écrite pour avoir les conclusions.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le respect des délais des travaux du pont Capitte à La Louvière »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le respect des délais des travaux du pont Capitte à La Louvière ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, en date du 17 octobre, à la faveur d'une réponse à une question écrite sur le même sujet, vous m'indiquiez que les travaux du pont Capitte à La Louvière étaient annoncés pour une durée de 15 mois, et que la phase la plus critique serait celle du désamiantage.

De fait, la méthodologie prévue par l'entrepreneur devra être validée préalablement à la mise en œuvre de cette phase. Êtes-vous en mesure de nous confirmer que la durée prévue est bien de 15 mois à l'heure actuelle ?

La méthodologie de l'entrepreneur concernant le désamiantage a-t-elle été validée par l'administration ? Quand peut-on s'attendre à voir cette phase commencer ? Les Louviérois attendent votre réponse.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, votre nouvelle question dans le cadre de ce dossier confirme l'enjeu majeur que représente la reconstruction de ce pont à La Louvière. Vous le savez, j'y suis également particulièrement attentif parce qu'il est à la fois important pour le canal du Centre et qu'il constitue un ouvrage d'art particulièrement ambitieux en termes de réaménagement des lieux, de qualité de vie des habitants, mais également de navigabilité sur le canal du Centre, singulièrement de navigabilité touristique.

Comme je vous l'avais annoncé début octobre, en réponse à votre question écrite, je confirme à nouveau que le délai contractuel pour la réalisation du nouveau

pont Capitte est de 468 jours calendrier, soit environ 15 mois, et ce à partir de l'ordre de service, lequel a été délivré le 20 octobre dernier.

Il n'y a à ce jour aucun élément qui remette en cause ce délai. Évidemment, des aléas de chantier sont toujours possibles. Je suis toujours prudent en la matière. Il faut rester humble. Quoi qu'il advienne, mon administration suivra rigoureusement l'application des clauses de ce chantier.

Concernant le désamiantage, la procédure proposée par l'entrepreneur a été validée ce 18 novembre par le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, comme le prévoit la législation. La version retenue a précisément été élaborée pour limiter au strict minimum toute intervention sur matériaux amiantés sur le site même. L'essentiel des éléments concernés sera évacué et traité hors site, ce qui explique que le délai d'intervention au niveau du pont soit particulièrement court.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je prends acte de la réponse de M. le Ministre et l'en remercie.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la première évaluation des dispositifs visant à rendre le permis de conduire théorique plus accessible »

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 première évaluation des dispositifs visant à rendre le permis de conduire théorique plus accessible ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, depuis novembre 2024, un projet pilote vise à organiser des sessions spéciales et adaptées de l'examen théorique du permis de conduire, afin d'en améliorer l'accessibilité pour les personnes rencontrant des difficultés linguistiques ou cognitives.

Je vous interrogeais sur le sujet en février dernier, vous m'invitiez à vous réinterroger en novembre pour une première évaluation. Nous y sommes.

Pouvez-vous faire un point précis sur le déroulement de ce projet pilote ? Quelles données quantitatives pouvez-vous partager quant au nombre de sessions organisées, aux profils des publics bénéficiaires, au taux de réussite ou encore à la répartition géographique ? Quelles tendances qualitatives se dégagent des premiers retours en matière d'accessibilité, d'égalité des chances et d'appropriation du dispositif par les publics cibles ?

Par ailleurs, pouvez-vous confirmer que les questions d'examen ont été entièrement révisées par le pédagogue que vous avez mentionné, et qu'elles sont effectivement utilisées lors des sessions ordinaires et adaptées ?

Le Gouvernement prévoit-il de pérenniser ce dispositif ? Le cas échéant, à quelle échéance et avec quelles ressources ? Envisagez-vous de renforcer la collaboration avec le secteur de l'alphabétisation pour assurer un meilleur accompagnement vers le permis de conduire ?

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 clairement : « Le Gouvernement prendra en compte la problématique de l'analphabétisme et d'autres barrières sociales dans la formation et l'accès au permis de conduire. Il maintiendra la filière libre, prévoira des séances adaptées de formation théorique et facilitera l'accès à la formation du permis de conduire B, C ou D pour les publics en insertion socioprofessionnelle ».

Comme annoncé en février, le projet pilote a donc fait l'objet d'une première évaluation intermédiaire. Les données statistiques ont été récoltées, analysées et débattues en comité de pilotage. Cette première évaluation intermédiaire est donc en cours et sera finalisée pour la fin de l'année.

Je rappelle qu'il y a, d'une part, les sessions spéciales qui s'adressent à des candidats dont les facultés mentales ou intellectuelles sont amoindries, et, d'autre part, les sessions adaptées, qui visent les candidats dont le niveau d'alphabétisation est insuffisant et les candidats dont la maîtrise des langues de l'examen est insuffisante.

De manière concrète, mon administration m'indique que, sur une période statistique allant du 1er novembre 2024 au 31 août 2025, 505 sessions spéciales, correspondant à 3 460 candidats, ont été organisées dans les 14 centres d'examen de Wallonie et 101 sessions adaptées, correspondant à 632 candidats, dans 13 des 14 centres d'examen, faute de demande dans l'un des centres. Il a été constaté une augmentation du taux de réussite en comparaison à l'ancien régime : en moyenne, 27,6 % pour les nouvelles sessions spéciales et 31,8 % pour les sessions adaptées contre 21,42 % précédemment.

Au travers de cette évaluation, on m'annonce les points positifs suivants :

- l'organisation de ces nouvelles sessions est bien plus aisée pour les candidats et les centres d'examen ;
- pour les centres d'examen, la gestion des candidats est facilitée, car les types de public sont séparés ;
- pour les candidats, cette séparation des publics permet par exemple aux candidats de la session spéciale d'être mieux concentrés ;
- la digitalisation des attestations de participation est aussi plus simple pour les centres, les organismes et les candidats, et limite les risques de fraudes ;
- les aménagements pratiques prévus pour les sessions spéciales et adaptées facilitent le déroulement de l'examen pour les candidats.

Le comité de pilotage a relevé plusieurs points d'amélioration pour lesquels il compte proposer de nouvelles mesures à tester dans la deuxième année de déroulement du projet pilote. Ces mesures seront évaluées lors du deuxième rapport intermédiaire d'évaluation. Parmi celles-ci figurent des modifications de l'accessibilité lors de l'examen – police d'écriture, contraste, affichage –, un ajustement des conditions du test de langue afin d'accéder à la session adaptée pour les candidats ne maîtrisant pas les langues de l'examen, ainsi que la mise en place d'une enquête de satisfaction postexamen pour recueillir le retour des candidats eux-mêmes.

Les questions d'examen étant nombreuses, le travail d'analyse est toujours en cours par une commission assistée d'un docimologue. Je rappelle qu'il s'agit d'une personne spécialisée dans l'étude et le déroulement des évaluations. Le travail de ce dernier a déjà permis d'orienter au mieux la formulation des questions théoriques révisées à ce jour. Celles-ci sont les mêmes en session ordinaire et en session spéciale et adaptée. C'est donc un travail transversal qu'il est nécessaire de poursuivre.

Quant à la pérennisation du dispositif, le projet pilote a une durée de trois ans. Il convient donc de poursuivre cette phase de test pour sa durée restante, soit encore deux années. Une éventuelle pérennisation du projet ou de certaines mesures s'analysera à l'échéance de la phase pilote. La collaboration avec le secteur de l'alphabétisation est déjà en cours relativement à ce projet pilote.

Je compte par ailleurs demander à mon administration d'étudier l'opportunité d'élargir ces sessions spéciales à d'autres catégories de personnes que celles définies aujourd'hui.

J'espère avoir apporté les réponses les plus complètes possibles à vos questionnements.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, en effet, vous avez été complet dans votre réponse.

C'est globalement positif, mais on reviendra vers vous en début d'année pour avoir les chiffres affinés.

Une chose qu'il est essentiel d'intégrer, c'est que l'on sait que les problèmes de mobilité sont un véritable frein à la mise à l'emploi. Il est nécessaire de s'assurer que tout le monde puisse avoir accès au permis de conduire.

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la nécessité de donner une suite opérationnelle aux conclusions des États généraux de la sécurité routière »

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les recommandations des États généraux de la sécurité routière »

Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la suite donnée aux États généraux de la sécurité routière 2025 »

Question orale de M. Vincent Crampont à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la capacité réelle de la Wallonie à atteindre ses objectifs en termes de sécurité routière »

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 nécessité de donner une suite opérationnelle aux conclusions des États généraux de la sécurité routière » ;

- M. Hazée, sur « les recommandations des États généraux de la sécurité routière » ;
- M. Dewez, sur « la suite donnée aux États généraux de la sécurité routière 2025 » ;
- M. Crampont, sur « la capacité réelle de la Wallonie à atteindre ses objectifs en termes de sécurité routière ».

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, les États généraux – de même que les résultats du rapport – étaient très intéressants. Ils nous ont permis de prendre en considération différents éléments sur lesquels je vous interroge aujourd'hui.

Le 14 novembre dernier, nous étions quelques-uns à participer à la présentation des conclusions des États généraux de la sécurité routière. Ce processus participatif a permis d'objectiver les causes structurelles de l'insécurité routière en Wallonie et d'identifier sept grandes priorités d'action. Ces recommandations s'inscrivent dans une ambition claire : réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici 2030, et atteindre zéro mort en 2050.

Parmi ces priorités figurent plusieurs pistes particulièrement ambitieuses, comme la généralisation des zones à 70 kilomètres par heure hors agglomération, l'implantation de radars dans les zones les plus accidentogènes, la sécurisation des abords scolaires ou encore l'intégration de critères de sécurité dans l'aménagement du territoire.

Comment comptez-vous transformer ces conclusions en réalités opérationnelles ? En matière de sécurité routière, le temps perdu se paie en vies humaines. Il est donc indispensable de traduire rapidement ces constats en actes concrets.

Quel est votre calendrier d'implémentation ? Quels moyens financiers et humains seront dégagés pour mettre en œuvre ces mesures ? Comment les communes seront-elles accompagnées pour adapter leur réseau local ? Comment veillerez-vous à garantir la transparence, le suivi et l'évaluation de cette stratégie dans le temps ?

Il serait regrettable que ces recommandations dorment dans un tiroir. Nous avons besoin d'un cap clair, et vous savez que dans ce dossier, nous partageons les mêmes objectifs : réduire le nombre de morts sur nos routes, c'est-à-dire parvenir à zéro mort en 2050. Quelles sont les prochaines étapes ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, en 2024, 206 personnes ont perdu la vie sur les routes wallonnes, avec 789 blessés graves et 10 000 accidents corporels recensés. C'est beaucoup trop, comme nous avons pu le souligner tout à l'heure lors de l'examen d'une proposition de décret.

Nous étions revenus en mai dernier, via une interpellation, sur les objectifs intermédiaires que le Gouvernement avait abandonnés, affaiblis puis restaurés. Au départ des États généraux, l'objectif intermédiaire de maximum 100 morts de trop d'ici 2030 a été réaffirmé. Le rapport des États généraux répète, du reste, l'objectif et la vision « zéro décès » endossés par le Gouvernement.

Les États généraux ont été organisés par le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière et se sont clôturés il y a quelques jours. Nous avons pris connaissance du plan d'action reprenant les propositions émises dans le cadre de l'événement de clôture. Sept mesures ont été préconisées et 14 actions opérationnelles ont été détaillées. Les objectifs de ces actions ont également été définis, de même qu'ont été précisés les étapes de mises en œuvre, les délais, les pilotes et les indicateurs de résultat.

Parmi les mesures mises en avant, relevons notamment :

- la réduction des vitesses pratiquées, en particulier dans les endroits accidentogènes ou à risque, responsables de 30 % des accidents mortels. Cela inclut aussi l'extension des zones 30 dans les agglomérations et les routes limitées à 70 kilomètres par heure hors agglomération, là où les situations rendent ces limitations pertinentes. Les indicateurs renseignés font également état de zones où la vitesse maximale s'établirait à 50 kilomètres par heure ;
- la sécurisation des usagers actifs, comme les vélos et les piétons, qui sont concernés par les accidents de la route. Un piéton sur deux qui a été renversé l'a été sur un passage pour piétons – c'est une information assez dingue. La part des victimes d'accidents graves occupée par des usagers des modes actifs a augmenté de 17 % à 24 %. Il y a donc une nécessité de sécuriser les nœuds pour les entrées en ville, les ronds-points ainsi que les traversées piétonnes, les trajets scolaires et les zones de chantier ;
- l'identification des points noirs ;
- les campagnes de sensibilisation renforcées sur les trois causes principales d'accidents : la vitesse excessive, la consommation d'alcool et la distraction.

Il y a également un enjeu d'implication des communes. Nous en avons parlé ce matin. À cet égard, je ne peux que réitérer la demande que les informations relatives à la cartographie des vitesses pratiquées puissent être partagées avec l'ensemble des élus communaux, et pas seulement le bourgmestre ou les zones de police. Il y a un intérêt à ce que ce soit un enjeu de débat, que les communes s'en emparent et qu'elles préparent les étapes qui permettront de mettre

en œuvre la logique de sécurité routière et de sanction des excès de vitesse.

Il y a des mesures dont vous n'avez pas parlé dans votre communication, mais qui sont reprises dans les recommandations des États généraux. Je pense en particulier aux demandes au pouvoir fédéral relatives aux permis à points ou à la baisse du seuil légal d'alcoolémie à zéro gramme par litre. J'étais étonné de ne pas entendre parler de ces enjeux, alors que vous avez évoqué publiquement un certain nombre de ces recommandations.

Monsieur le Ministre, comment avez-vous prévu de vous emparer de ces propositions ? Le Gouvernement les prend-il à son compte, ou un débat doit-il s'ouvrir au sein du Gouvernement ? C'est un enjeu de savoir si ces recommandations seront appliquées telles quelles par le Gouvernement.

Quels sont les moyens prévus pour mettre en œuvre ces mesures ?

Quelles sont les étapes de suivi et d'évaluation de ce plan d'action ? Un rendez-vous annuel est-il prévu pour faire le point d'avancement ? Ces évaluations seront-elles publiques ?

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, je ne vais pas paraphraser mes collègues pour introduire cette thématique, j'en viens directement à mes questions qui se rapprochent de celles des députés précédents.

Que va faire le Gouvernement, maintenant ?

Comment garantir que ces États généraux ne restent pas un exercice théorique, mais constituent réellement le point de départ d'un saut qualitatif majeur pour la sécurité routière en Wallonie ?

Quelle est votre feuille de route pour traduire concrètement les sept mesures proposées par le CSWSR ?

Un calendrier d'exécution est-il déjà fixé ? Certaines mesures font-elles l'objet d'un phasage prioritaire ?

Comment le Gouvernement va-t-il soutenir les petites communes parfois dépourvues de compétences techniques ? Une enveloppe dédiée ou un dispositif de cofinancement est-il envisagé ?

Quelles discussions ont été ouvertes avec les zones de police pour renforcer les moyens et les campagnes visibles ?

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

M. Vincent Crampont (PS). – Monsieur le Ministre, lors des États généraux de la sécurité routière en Wallonie, l'objectif ambitieux d'une réduction de 50 % du nombre de victimes d'ici 2030 a été confirmé, en cohérence avec le plan d'action 2026-2030 proposé par le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière.

La lecture du rapport montre cependant une évolution contrastée. Si des améliorations sont constatées pour les automobilistes, la situation est vraiment préoccupante pour les usagers vulnérables : les piétons, les cyclistes ou les usagers de trottinettes, et cetera. Dans plusieurs indicateurs, aucune amélioration significative n'est observée ; dans certains cas, les chiffres stagnent ou se dégradent.

Ces tendances interrogent la capacité réelle de la Wallonie à atteindre l'objectif global de -50 % de victimes, puisque la croissance de la mobilité active et des micromobilités expose davantage encore ces publics fragiles, sans que les mesures de sécurisation semblent suivre le rythme.

Monsieur le Ministre, comment analysez-vous cette situation ?

Quelles mesures précises seront renforcées ou ajoutées dans les prochains mois ?

Un monitoring spécifique par strate d'usagers – automobilistes, cyclistes, piétons – sera-t-il publié annuellement afin d'évaluer de manière transparente si la Wallonie se rapproche réellement de la trajectoire de -50 % ?

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, merci pour votre attention sur ce sujet important et cette cause juste qui est celle de lutter contre l'insécurité routière et de sauver des vies sur nos routes.

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

La « vision zéro tué », objectif également poursuivi aux niveaux fédéral et européen, exprime la volonté de ne plus considérer les accidents de la route comme une fatalité, mais de tout mettre en œuvre pour que chaque déplacement se fasse en sécurité.

L'objectif est clair : réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030, soit sauver 100 vies

et éviter plus de 400 blessés graves sur les routes wallonnes ; ne pas dépasser 50 décès d'ici 2040 pour atteindre zéro tué en 2050.

Cette ambition repose sur la conviction forte que chaque acteur, qu'il soit régional, local ou citoyen, peut et doit jouer un rôle essentiel pour rendre nos routes plus sûres. C'est dans cet esprit que j'ai initié les États généraux de la sécurité routière en Wallonie et donné mandat au Conseil supérieur de la sécurité routière d'aboutir à la formulation d'un nombre limité de propositions efficaces, afin d'implémenter des mesures concrètes, le tout formant un plan d'action ambitieux engageant tous les acteurs d'ici 2030.

La proposition de plan d'action issue des États généraux de la sécurité routière vient d'être présentée publiquement – certains d'entre vous étaient présents – par le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière. Il est le résultat du travail concerté des experts, des administrations, des forces de l'ordre et des associations qui ont uni leurs efforts pour définir les priorités et les mesures les plus pertinentes. Une enquête citoyenne a également permis d'évaluer l'acceptabilité des actions proposées, garantissant ainsi un plan ancré dans la réalité des usagers et orienté vers des résultats concrets. C'est important.

Il identifie finalement 14 propositions opérationnelles claires pour améliorer la sécurité et sauver des vies sur nos routes dans la sphère des compétences et des leviers de la Région wallonne.

La prochaine étape consiste à soumettre ce plan d'action au Gouvernement wallon. C'est ma tâche. Les groupes de travail ont déjà réfléchi aux étapes de mise en œuvre pour chaque action, ainsi qu'à des estimations budgétaires qu'il convient désormais d'affiner.

Je présenterai prochainement une note détaillée au Conseil des ministres, ce qui permettra de valider ces actions et de mobiliser ensuite les moyens financiers et humains nécessaires à la concrétisation de chaque mesure.

La police locale est également associée à ces réflexions via la Commission permanente de la police locale qui est représentée au sein du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière. On en parlait tantôt, lors du débat sur la proposition du décret relatif aux radars locaux.

Le plan prévoit par ailleurs la mise à disposition d'outils pratiques pour aider les communes et les zones de police à concevoir et à mettre en œuvre, sur leur territoire, une politique locale efficace. Une première étape a déjà été franchie, avec la mise en ligne d'un outil interactif développé par l'Agence wallonne pour la sécurité routière et le SPW MI, permettant de créer et de consulter des cartographies des accidents.

Cet outil offre aux autorités communales et aux zones de police la possibilité de visualiser la localisation, la gravité et la fréquence des accidents sur leur territoire ainsi que le profil des victimes, afin de cibler les actions les plus pertinentes. Il sera progressivement enrichi, notamment avec l'intégration d'une carte des vitesses pratiquées.

On a eu l'occasion, pendant la journée de restitution du 14 novembre, de voir comment fonctionnait cette cartographie et combien elle pouvait être utile, mais aussi d'avoir tous les éléments qui doivent permettre de relativiser certaines données nécessitant une appréciation de terrain.

S'agissant de l'extension des zones à 30 kilomètres par heure en agglomération et des routes à 70 kilomètres par heure hors agglomération, cette mesure repose sur une logique de hiérarchisation du réseau routier. Je l'ai encore expliqué ce matin.

L'objectif est de mettre en œuvre des limitations inférieures aux endroits où cela se justifie, en cohérence avec l'environnement routier. Ce processus comporte plusieurs étapes, dont les premières consistent à réviser le cadre réglementaire et à définir les critères et les catégories de cette hiérarchie. Le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière estime que la hiérarchisation pourrait être finalisée pour la fin de l'année 2027 au niveau régional et la fin de l'année 2028 à l'échelon communal. Ceci n'empêche pas une mise en œuvre progressive selon l'avancement de ce travail de hiérarchisation.

Pour ce qui concerne les contrôles routiers, certains leviers sont déjà disponibles en Wallonie via les zones de police locale et l'installation de radars que le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière recommande de placer aux endroits dangereux, et la mise à disposition gratuite par la Wallonie des lidars.

D'autres mesures nécessitent, en effet, la collaboration d'autres niveaux de pouvoir ; les contacts utiles seront pris au travers de la CIM ou d'autres initiatives, par mes soins.

Le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière a également formulé, en complément à son plan, des propositions à destination des autorités fédérales et communautaires. Je prendrai langue avec mes homologues des gouvernements concernés pour leur présenter ces propositions et leur motivation.

C'est, en effet, une combinaison cohérente d'actions qui permettra de progresser vers les objectifs fixés dans la poursuite des échanges interfédéraux qui existent déjà, notamment via l'initiative All for Zero. Il y a déjà des endroits de concertation et de coordination avec les autres niveaux de pouvoir.

Conformément au décret du 22 décembre 2010, le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière propose

un programme d'actions concertées. Il en assure également la mise en œuvre, le suivi et l'amélioration continue. Pour garantir une exécution efficace et transparente, j'ai particulièrement veillé à ce qu'une gouvernance claire soit définie. Elle sera assurée par l'Agence wallonne pour la sécurité routière et repose sur trois niveaux complémentaires :

- un pilotage institutionnel assuré par le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, qui définit les grandes orientations stratégiques et supervise les éventuelles révisions majeures du plan ;
- un pilotage stratégique via un comité de pilotage chargé de veiller à la cohérence globale des mesures et à la mobilisation des différents acteurs ;
- un pilotage opérationnel confié à un chargé de projet au sein de l'Agence wallonne pour la sécurité routière, qui coordonnera et suivra la mise en œuvre des actions via les différents pilotes qui ont été identifiés.

Ces trois niveaux fonctionnent en synergie et s'appuient sur un dispositif d'évaluation continue fondé sur des indicateurs quantitatifs et qualitatifs robustes, dont l'Agence wallonne pour la sécurité routière aura la charge d'établir le monitoring.

Un rendez-vous annuel est prévu pour faire le point sur l'avancement du plan, actualiser la stratégie et présenter les résultats intermédiaires. Cet exercice se fera en toute transparence, comme cela a été le cas pour la présentation de la proposition de plan d'action issue des États généraux de la sécurité routière, qui a été présentée publiquement le 14 novembre.

Je profite de l'occasion pour remercier publiquement toutes celles et tous ceux qui se sont mobilisés intensivement depuis des mois pour aboutir à ce travail : associations, services de police, partenaires communaux, SPW MI, et bien sûr l'Agence wallonne pour la sécurité routière.

La force des conclusions des États généraux de la sécurité routière de ce mois de novembre 2025, c'est l'adhésion de l'ensemble des acteurs autour de l'objectif de sauver des vies sur nos routes. À nous de le concrétiser collectivement. Je compte m'y employer dans les prochaines semaines et les prochains mois.

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

M. Vincent Crampont (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces informations très précieuses. Permettez-moi de m'associer à vos remerciements. C'est un travail conséquent, et c'est bien de le souligner. Des États généraux, il y en a déjà eu, sans vraiment de résultats positifs, malheureusement. On ne doit avoir aucun tabou sur les limitations de vitesse. Il est absolument nécessaire d'intégrer cette proposition. J'espère que votre Gouvernement fera une priorité de ces huit recommandations. On ne manquera pas de revenir vers vous dans les mois à venir.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie également le ministre pour les développements et globalement pour la dynamique. Je remercie également l'ensemble des acteurs qui se sont mobilisés dans ces États généraux, parce que c'est évidemment une dynamique extrêmement salutaire, a fortiori lorsqu'il y a encore une large partie de la législature devant nous. C'est donc une proposition ; cela veut dire que le Gouvernement en sera saisi. Il est important que le Gouvernement puisse suivre cette volonté, a fortiori s'il y a une convergence extrêmement forte, parce qu'en la matière, la volonté politique est un élément absolument clé.

Quant à la vitesse, on a évoqué tout à l'heure le contrôle, mais l'enjeu de la hiérarchisation et, derrière, celui de parfois baisser la vitesse qui apparaît trop élevée dans des traversées de villages notamment, est un élément très important. Vous avez bien fait de mettre en exergue la mise en œuvre progressive pour ne pas attendre les études régionales et communales et avoir des impacts concrets sur le terrain en 2029.

C'est une nuance que je veux souligner. Trop souvent, votre prédécesseur, avec le niveau régional, a freiné, entravé et bloqué des demandes communales de limitation de vitesse, là où il y a des zones accidentogènes qu'il faut soigner. À côté ou en prolongement de la volonté de principe, ce sont les moyens. Nous aurons la discussion dans 15 jours.

J'espère qu'il y aura déjà des signaux clairs sur les investissements nécessaires contre les points noirs pour les modes actifs. Il y avait de très mauvaises nouvelles dans le budget 2025 ; j'espère qu'en 2026, les choses repartiront dans une meilleure dynamique.

Ensuite, il y a le relais vers le pouvoir fédéral d'un certain nombre de mesures qui relèvent de son autorité. Des propositions existent et peuvent faire débat dans la société. Elles sont aussi politiquement bloquées par certains groupes politiques. Toutefois, lorsqu'il est question de travailler sur la récidive ou sur l'alcool, ce sont aussi des mesures indispensables pour sauver des vies.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je vous remercie pour toutes ces précisions et je tiens à saluer la cohérence de la méthode utilisée. Ce sont en effet des propositions ancrées dans la réalité. J'attirerai peut-être l'attention pour dire que tous les acteurs doivent être concernés quand ils définissent un projet. Il faudra une dynamique pour que la procédure soit plus rapide que par le passé.

Le changement d'une zone d'agglomération peut parfois prendre presque un an, alors que tout le monde est d'accord sur la mesure, que ce soit au niveau du SPW MI ou de la commune. Toutes ces procédures doivent être plus rapides. Cela serait bénéfique pour garder tout le monde motivé.

Question orale de Mme Valérie De Bue à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les plans d'adaptation de l'environnement routier »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Bue à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les plans d'adaptation de l'environnement routier ».

La parole est à Mme De Bue pour poser sa question.

Mme Valérie De Bue (MR). – Monsieur le Ministre, dans le cadre des États généraux de la sécurité routière – j'écouterai la séquence plus tard, j'étais dans une autre commission –, l'une des mesures structurantes concerne la sécurisation des zones à risque, conformément aux obligations imposées par la directive européenne 2008/96/CE, qui a été actualisée en 2019.

Elle impose à la Wallonie d'élaborer une méthodologie rigoureuse pour identifier, classifier et prioriser les zones présentant un risque élevé d'accident sur la base d'une double approche : d'une part, proactive en évaluant les risques intrinsèques des infrastructures et, d'autre part, réactive en analysant l'historique d'accidents et les concentrations d'accidentalité.

Vous proposez également d'intégrer un troisième volet : la prise en compte du risque subjectif, c'est-à-dire le ressenti des usagers et la perception de l'insécurité. Cette dimension humaine est essentielle, mais elle doit aussi trouver sa place dans un cadre objectif et transparent permettant d'orienter les investissements publics.

Ma question porte sur la mise en œuvre concrète de cette hiérarchie des risques. La méthodologie combinant risque objectif et risque subjectif constituera-t-elle désormais le cadre officiel et unique de priorisation des futures interventions de sécurisation en Wallonie ? Autrement dit, cette classification guidera-t-elle de manière objective et systématique les choix d'investissement du SPW MI et de la SOFICO ?

Comment cette hiérarchie sera-t-elle construite et arbitrée lorsqu'une zone présente, par exemple, un risque subjectif très élevé, mais également un risque objectif faible ou inversement ? La priorité ira-t-elle systématiquement au risque objectif, comme le suggère le plan d'action ?

Cette classification sera-t-elle rendue publique afin de garantir transparence, lisibilité et compréhension pour les usagers et les communes ? Le plan d'action des États généraux prévoit de développer un outil informatique pour identifier les zones d'insécurité subjective.

Or, des applications GPS largement utilisées collectent déjà des données précieuses sur le ressenti des usagers : signalements, freinages brusques, incidents récurrents, et cetera. Afin d'éviter un doublon coûteux, la Wallonie a-t-elle envisagé de recourir à ces données existantes via des partenariats ou des conventions avec ces opérateurs, plutôt que de financer la création d'un outil spécifique ?

Après l'évaluation prévue fin 2028 des projets pilotes de gestion dynamique des vitesses, la Wallonie entend-elle généraliser ce système dans l'ensemble des situations pertinentes, sans repasser par de nouveaux pilotes, tout en maintenant une évaluation continue des bonnes pratiques ? En d'autres termes, s'agit-il bien d'un changement structurel vers une régulation dynamique et généralisée de la vitesse sur les routes régionales ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, le Gouvernement cherchera, à travers différentes mesures, un partage de la route sûr et efficace afin de poursuivre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière et ainsi diminuer le nombre de décès et de blessés sur les routes wallonnes. Il s'inscrira dans la vision Zéro et mettra l'accent sur le changement durable des comportements sur nos routes. C'est ce à quoi la DPR s'engage.

Comme je l'ai déjà annoncé et évoqué en partie en réponse à la précédente question, ainsi qu'à l'occasion des États généraux du 14 novembre dernier, la prochaine étape consiste à soumettre le plan d'action proposé par le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière au Gouvernement wallon. Une note détaillée sera présentée au Gouvernement dans les prochaines semaines. Cela permettra de disposer d'une vision précise des mesures à mettre en œuvre, et des moyens financiers et humains qui seront nécessaires pour les accompagner. Si le plan est validé, un planning précis sera établi avec un phasage des priorités si nécessaire.

Le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière estime que le plan d'action visant à sécuriser les zones à risque, en tenant compte du risque subjectif, pourrait être finalisé pour la fin de l'année 2027. Vous

comprendrez dès lors que je ne puis vous donner plus d'informations sur l'opérationnalisation de cette proposition en l'état.

Il en est de même pour votre question concernant la signalisation dynamique, qui fait elle-même l'objet d'une évaluation prévue dans les prochains mois en la matière.

Enfin, je vous invite à me réinterroger, en fonction de la décision qui sera prise par le Gouvernement wallon, sur le plan d'action et sur le planning d'opérationnalisation, une fois qu'il sera validé.

Votre question est très intéressante. Malheureusement, je ne dispose pas de tous les éléments pour y répondre pour l'instant.

M. le Président. – La parole est à Mme De Bue.

Mme Valérie De Bue (MR). – Je comprends bien que les États généraux doivent être suivis de mesures opérationnelles et qu'il faut un peu de temps pour cela. Des travaux de priorisation, c'est très important. D'une part, cela concourt à légitimer les travaux et diminuer les contestations. D'autre part, pour les citoyens, améliorer la pédagogie dans le cadre des travaux peut renforcer l'acceptation de ceux-ci. C'est un thème important. J'entends la volonté et je ne peux que vous encourager à travailler à l'opérationnalisation de ce plan.

Question orale de M. Chris Massaki Mbaki à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'usage du gaz hilarant au volant »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Massaki Mbaki à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'usage du gaz hilarant au volant ».

La parole est à M. Massaki Mbaki pour poser sa question.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Monsieur le Ministre, l'usage du gaz hilarant à des fins récréatives est en plein essor depuis plusieurs années. En effet, de jeunes personnes inhalent ce produit pour se désinhiber et se sentir euphoriques lors de soirées ou pour s'amuser.

En France, un jeune de 19 ans est décédé. Le conducteur, responsable de l'accident, était sous l'effet de ce gaz. Cela soulève un gros problème, étant donné que, en Belgique aussi, on fait face à cette consommation. On constate que la législation belge en la matière ne permettrait pas aujourd'hui de réprimer efficacement ces comportements dangereux. Pour vous donner l'information, en France, la personne a écopé de 10 ans de prison. C'est pour vous dire à quel point la sanction pourrait être lourde à la suite de ce genre de fait.

Monsieur le Ministre, comment lutter efficacement contre l'usage du gaz hilarant au volant ?

Des concertations ont-elles eu lieu avec les autres niveaux de pouvoir pour mettre en place une stratégie ?

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 refuse de considérer que le protoxyde d'azote puisse avoir un usage récréatif. C'est une drogue qui est reconnue comme telle par la loi fédérale depuis décembre 2023.

Bien sûr, ce gaz dit « hilarant » soulève des préoccupations en matière de sécurité routière, mais également en matière de santé publique. Bien que ses effets euphorisants soient relativement courts par rapport à d'autres substances, une étude récente indique que des altérations psychomotrices peuvent persister jusqu'à 45 minutes après l'inhalation, ce qui compromet, vous en conviendrez, la capacité de conduire en toute sécurité. Toutefois, assez peu d'études scientifiques ont été publiées à ce sujet.

Les contrôles sont particulièrement complexes. Contrairement à l'alcool ou à d'autres drogues, le protoxyde d'azote est rapidement métabolisé et éliminé, souvent en moins d'une heure. Cette caractéristique réduit considérablement la fenêtre de détection et implique que les méthodes de contrôle courantes – air à expirer, sang, urine – ne soient pas optimales. À ce jour, il n'existe pas de test standardisé pour dépister cette substance dans un contexte routier. Il est donc nécessaire de renforcer la recherche en biologie médicale afin de développer des méthodes de détection rapides et fiables.

Sur le plan réglementaire, le Gouvernement fédéral a interdit depuis décembre 2023 la vente, l'importation, la détention, le transport et l'achat de protoxyde d'azote, physiquement ou en ligne, sauf pour des usages médicaux, techniques ou alimentaires. Malgré cela, une étude de Vias révèle que, en 2023, 7 % des conducteurs wallons ont admis avoir roulé après avoir consommé du gaz hilarant et près d'un sur cinq l'a combiné avec de l'alcool.

L'Agence wallonne pour la sécurité routière mène chaque année des campagnes ciblées, notamment sur les réseaux sociaux et lors des périodes estivales, pour informer les jeunes des risques liés à la conduite sous influence de drogues, y compris de protoxyde d'azote.

Cette thématique est également abordée dans des émissions de type *Contacts*, diffusée sur la RTBF.

Dans le cadre de sa proposition de plan d'action 2026-2030, pour des routes plus sûres, le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière recommande d'intensifier les campagnes de prévention sur les facteurs de risque, notamment la conduite sous influence de drogues, y compris de protoxyde d'azote. Ce type de campagne doit pouvoir s'intensifier dans les prochaines années. Quant à la charge de la preuve, comme indiqué, la question relève de la compétence de l'autorité fédérale.

M. le Président. – La parole est à M. Massaki Mbaki.

M. Chris Massaki Mbaki (MR). – Monsieur le Ministre, vous faites bien de le dire : il ne s'agit pas d'utiliser le gaz à des fins récréatives, il s'agit clairement d'une drogue. Il y a un problème, surtout auprès des jeunes qui ne voient pas forcément tous les dangers que cet usage pourrait représenter.

Au-delà de cet aspect, vous avez parlé de la reconnaissance au niveau fédéral. L'effet court qui caractérise ces drogues est justement le problème. Pour les policiers, il est très difficile de contrôler une personne et de confirmer qu'elle a utilisé ce type de gaz. Cependant, il est possible d'intensifier les recherches pour trouver des dispositifs afin de contrôler plus facilement les utilisateurs, et de développer une campagne de sensibilisation qui permette aux jeunes de vite prendre conscience du problème et d'éviter de tomber là-dedans.

Je resterai attentif à ce dossier, et j'espère que l'on va pouvoir diminuer ce phénomène. L'idéal est d'arriver, comme vous le dites, à zéro utilisateur de ce genre de gaz.

M. le Président. – La séance est suspendue.

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

REPRISE DE LA SÉANCE

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

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES *(Suite)*

Question orale de Mme Mélissa Hanus à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence d'information sur le futur contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Hanus à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'absence d'information sur le futur contrat de service public de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ».

La parole est à Mme Hanus pour poser sa question.

Mme Mélissa Hanus (PS). – Monsieur le Ministre, en septembre dernier, vous vous défendiez de tout flou autour du futur contrat de service public de l'OTW en rappelant les choix passés du précédent Gouvernement. Toutefois, à quelques semaines de l'entrée en vigueur annoncée de ce nouveau contrat, les zones d'ombre restent nombreuses et problématiques.

Ni les usagers, ni les travailleurs, ni les parlementaires, ni les élus locaux ne disposent aujourd'hui d'une vision claire des lignes de force du futur CSP : quels seront les priorités de service, les garanties d'offre, la trajectoire budgétaire, les investissements en matière de matériel, de sécurité, de verdissement de la flotte ou encore de maintien des lignes structurantes comme les BHNS – les bus à haut niveau de service ? À ce stade, rien n'est précisé. Y a-t-il des discussions avec le CA de l'OTW sur ce dossier extrêmement important pour l'avenir du transport public en Wallonie ?

Vous annonciez à l'automne un accord gouvernemental. Or, à ce jour, aucune information officielle n'a été partagée avec le Parlement, ce qui nourrit un malaise croissant parmi les parties prenantes du réseau.

Où en sont les travaux préparatoires ? Le nouveau CSP entrera-t-il en vigueur au 1er janvier 2026 ? Le Gouvernement a-t-il arrêté une trajectoire budgétaire crédible et soutenable pour les années à venir ? Quelles sont les balises du futur CSP, en particulier sur les tarifs sociaux, la couverture territoriale, la sécurité des chauffeurs et les investissements en matériel ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, comme je l'ai déjà dit et redit devant cette Commission, j'ai hérité d'un contrat de service public de l'OTW qui n'était pas financé.

Certes, il contenait de belles promesses, mais le Gouvernement précédent s'était bien gardé de le doter d'un cadre budgétaire engageant. Relisez-le attentivement : le CSP indiquait partout que le budget était « indicatif ». Je me suis donc attelé à rebâtir un cadre budgétaire ferme et engageant vis-à-vis de l'OTW afin de lui permettre, dans le cadre de sa nécessaire autonomie de gestion, de mettre en œuvre les objectifs que la Région lui demande d'atteindre.

La préparation d'un nouveau contrat de service public pour l'OTW est un exercice structurant, et je comprends pleinement l'attente qu'il suscite. Comme je vous l'ai indiqué le 21 octobre en séance, c'est le travail des prochaines semaines et des prochains mois.

Le conclave budgétaire a permis de définir le socle budgétaire 2026 sur lequel seront bâties la trajectoire budgétaire et les priorités du futur contrat de service public.

Je vous ai adressé il y a quelques jours une réponse à la question écrite numéro 409, qui contient les informations détaillées que vous sollicitiez. Je tiens à vous rassurer, les travaux avancent. Conformément au décret, la première étape d'un nouveau contrat de service public est le dépôt d'une note d'orientation au Conseil des ministres, ce qui sera fait dans les prochaines semaines.

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

Mme Mélissa Hanus (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse partielle à l'ensemble des questions que je vous pose à nouveau sur ce dossier important, le contrat de service public pour l'OTW. Depuis le début de cette législature, la préparation des travaux autour du CSP, c'est un peu votre parapluie, ici en commission, pour ne pas répondre à une série de questions en matière de mobilité en Wallonie.

À partir du moment où vous annoncez un nouveau CSP au 1er janvier 2026 et que vous dites, au 25 novembre 2025, qu'une note d'orientation est envisagée au niveau du Gouvernement, permettez-moi de m'inquiéter, et en réalité de croire qu'au 1er janvier 2026, ce ne sera pas prêt, ce qui sera évidemment plus que dommage et en réalité presque un aveu d'échec, étant donné les nombreuses occasions qui ont été données à ce Gouvernement et à vous, le ministre de la Mobilité, pour mettre la priorité sur le travail de révision de ce CSP. Permettez-moi de vous dire, Monsieur le Ministre, qu'à ce stade, au 25 novembre, je demeure plus qu'inquiète sur une véritable applicabilité au 1er janvier.

Question orale de M. Olivier de Wasseige à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la mobilité au sein du quartier Sainte-Marie à 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 « la mobilité au sein du quartier Sainte-Marie à Liège ».

La parole est à M. de Wasseige pour poser sa question.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, depuis plusieurs années, les habitantes et habitants du quartier Sainte-Marie, à l'entrée de la ville de Liège, dénoncent les nuisances importantes liées au trafic sur cet axe d'entrée de ville : bruit quasi continu, vibrations, pollution de l'air, insécurité ressentie pour les piétons et cyclistes et effet de coupure très fort entre le quartier et le reste de la ville. Récemment encore, un reportage de la RTBF a relayé leur souhait de voir cette « voie rapide » se transformer en véritable boulevard urbain, avec une circulation apaisée et un cadre de vie plus qualitatif.

Nous avons récemment eu l'opportunité d'inaugurer ensemble la transformation d'une portion de l'ancienne autoroute E25/A25 en boulevard urbain à Bressoux, une vraie réussite, entre le pont-barrage de Monsin et le pont Atlas : réduction de la vitesse, requalification de la voirie, nouvelles infrastructures pour la mobilité douce, végétalisation, meilleure intégration urbaine… autant d'éléments qui améliorent la qualité de vie des riverains tout en maintenant la fonctionnalité de cet axe structurant d'entrée de ville.

Dans ce contexte, j'aimerais vous interroger plus spécifiquement sur la situation de l'entrée de ville au niveau du quartier Sainte-Marie.

Quelles études ont été réalisées récemment sur cet axe d'entrée de Liège et, le cas échéant, quelles sont les principales conclusions en termes d'impact sur la qualité de vie des riverains ?

Cet axe figure-t-il dans la programmation régionale des infrastructures comme un tronçon prioritaire à requalifier, à l'image de ce qui vient d'être réalisé à Bressoux ? Si oui, à quel horizon et avec quels objectifs relativement à la vitesse maximale, la sécurisation des traversées piétonnes, la place pour les modes actifs, et cetera ?

Envisagez-vous, en concertation avec la Ville de Liège, de lancer une étude de faisabilité spécifique pour transformer cette entrée de ville en boulevard urbain

apaisé, intégrant des dispositifs de protection acoustique, de végétalisation et de réorganisation des flux, afin de réduire les nuisances sonores et d'améliorer le cadre de vie du quartier Sainte-Marie ?

Enfin, pouvez-vous préciser comment les habitantes et habitants concernés ainsi que les comités de quartier seront associés à la réflexion et, le cas échéant, au processus de conception d'un projet de requalification ? Selon quel calendrier indicatif ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, à ce stade, le SPW MI m'informe qu'aucune étude spécifique n'a été réalisée sur cet axe d'entrée de la ville de Liège et qu'il ne figure pas dans une programmation régionale visant à requalifier des tronçons de voiries, à savoir celle qui a été validée par le précédent Gouvernement. Dans le cadre de la préparation du nouveau plan d'investissement dans les infrastructures régionales, nous avons sollicité les collectivités locales, les communes et les villes. En l'occurrence, la Ville de Liège n'a pas mentionné ce projet ou une éventuelle demande relative à cet axe.

Il convient de rappeler que, au niveau de la zone concernée, la portion de l'autoroute A602 ainsi que la bretelle d'accès vers Liège sont déjà équipées de dispositifs de protection acoustique jusqu'à la limite de l'agglomération. À l'aval de cette bretelle de sortie, la N607 est située en zone d'agglomération, avec une vitesse limitée à 50 kilomètres par heure, ce qui contribue – si les vitesses sont respectées – également à atténuer les impacts.

Je reste toutefois attentif et ouvert aux besoins exprimés par les autorités locales, tout en sachant qu'il faut faire des choix prioritaires, tant sur le plan budgétaire que sur celui des impératifs de mobilité, tous modes de transport confondus.

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

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je comprends qu'aucune étude spécifique n'a été commandée, si ce n'est dans la programmation régionale validée par le précédent Gouvernement. J'entends, en outre, que vous êtes en train de préparer le nouveau plan régional avec le SPW MI et que vous avez sollicité l'avis des villes et communes, mais que, malheureusement, la Ville de Liège n'a rien mentionné, ce qui est vraiment dommage.

Ainsi, je retournerai vers la Ville pour lui faire part de mes regrets à ce niveau. Pour y passer tous les jours en rentrant, il faut tout de même reconnaître que les voitures roulent très vite et que l'aspect acoustique pour les gens du quartier n'est pas extraordinaire. Il y a peut-être une acoustique qui a été mise en place, mais, à mon avis, il s'agit de vieilles technologies, et cela reste problématique.

Vous avez également raison de dire que, après le tunnel, on rentre sur un boulevard urbain – un boulevard urbain sur lequel la vitesse est certes limitée, mais sur lequel il y a un énorme trafic, une densité, ce qui génère énormément de bruit.

Je ne peux que vous rejoindre sur le fait que des choix de priorités ainsi que des choix financiers devront être faits, en espérant qu'ils en feront partie. J'espère qu'il sera possible, de concert avec la Ville de Liège, de réintégrer le circuit, autant que faire se peut.

(M. Dewez, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Question orale
de M. Maxime Daye
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « la mise en place d'infrastructures cyclables pour favoriser les trajets à vélo entre le domicile et le lieu de travail »

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « les projets de stationnement pour vélos dans les écoles secondaires »

Question orale
de Mme Sophie Fafchamps
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « la promotion de la mobilité active et l'inauguration d'un mobipôle à Nandrin »

Question orale
de M. Loris Resinelli
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « la collaboration du Gouvernement avec Avello pour la sécurité cycliste sur la N6 »

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux,
sur « l'étude du réseau cyclable structurant »

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. Daye, sur « la mise en place d'infrastructures cyclables pour favoriser les trajets à vélo entre le domicile et lieu de travail » ;
- M. Hazée, sur « les projets de stationnement pour vélos dans les écoles secondaires » ;
- Mme Fafchamps, sur « la promotion de la mobilité active et l'inauguration d'un mobipôle à Nandrin » ;
- M. Resinelli, sur « la collaboration du Gouvernement avec Avello pour la sécurité cycliste sur la N6 » ;
- M. Hazée, sur « l'étude du réseau cyclable structurant ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, la Wallonie est en pleine reconstruction. Il suffit de se rendre sur nos routes pour s'en apercevoir. Il est impossible de réaliser le moindre trajet sans tomber sur des travaux. Leur accumulation provoque de nombreux embarras de circulation que de plus en plus de citoyens évitent en faisant appel au vélo pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail. Des analyses du Conseil national du travail et du Conseil central de l'économie démontrent que près de 900 000 salariés ont bénéficié d'une indemnité vélo en 2024, soit un travailleur sur cinq. Cela représente une hausse de 35 % sur deux ans.

Ce constat réjouit les deux organes qui saluent l'impact positif de la convention collective de travail. Cette tendance est vouée à se développer dans les années à venir jusqu'à atteindre un seuil, celui des limites imposées par le manque d'infrastructures cyclables. Pour que ces limites soient atteintes le moins rapidement possible, il en va des différents niveaux de pouvoir de trouver des solutions pour étoffer le réseau.

Des concertations entre le Fédéral et les Régions sont primordiales pour une cohérence dans le réseau. Lors d'une récente rencontre avec la SNCB, on me confiait que ces investissements cyclables n'étaient justement pas assez réfléchis et concertés – on parle d'un passé qui n'est pas si lointain, mais du passé, tout de même. À titre d'exemple, certains parkings pour vélos sont installés dans des gares sans que des pistes cyclables ne mènent à ces gares. Cette aberration oblige les usagers à faire appel à la voiture.

Pouvez-vous m'en dire plus sur la politique cyclable que vous menez en Wallonie ? Quels critères permettent d'identifier les investissements prioritaires ? Des concertations ont-elles lieu avec votre homologue fédéral pour une meilleure cohérence entre les investissements ?

Avez-vous pu prendre connaissance des analyses citées dans ma question orale ? Qu'en pensez-vous ?

Comment allez-vous agir pour favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, ma question est distincte, mais porte également sur les infrastructures adaptées aux vélos. En janvier de cette année, je vous ai interrogé sur cet appel à projets initié en 2023 pour l'implantation de places de stationnement à destination de vélos dans les écoles. À cette occasion, 883 établissements scolaires se sont mobilisés autour de cet appel à projets pour un montant de 1,5 million d'euros. De nombreux acteurs scolaires –

des directeurs, des référents de directeurs et de directrices, des référents de mobilité, des enseignants ou enseignantes – sont impliqués dans cet appel, au même titre que des administrations.

Nous sommes fin novembre 2025, et le dossier semble toujours bloqué au sein de votre cabinet. Les établissements scolaires attendent et ne voient rien venir. En janvier, vous me répondiez qu'un projet de marché-cadre était dorénavant prêt pour la fourniture et l'installation de stationnements pour vélos dans les écoles primaires et secondaires de Wallonie. Vous parliez également de réaliser une évaluation de la situation dans les établissements d'enseignement supérieur et les hautes écoles. Vous évoquiez quelques mois supplémentaires d'attente.

Un collègue vous avait relancé sur ce sujet en avril dernier. Vous aviez répondu : « En attendant les résultats de l'évaluation du Plan Wallonie cyclable en cours, j'ai effectivement décidé d'attendre avant de confirmer ce marché-cadre ». En juin, vos services indiquaient à certaines écoles que l'évaluation devait se terminer dans les prochaines semaines. Comme je l'ai indiqué, plus de 800 établissements scolaires sont en attente et ont, pour la plupart, déjà transmis une convention signée au SPW MI suite à la visite de terrain du bureau d'études.

Bref, votre administration elle-même semble vous attendre depuis quasi un an, alors même que ce projet est largement partagé et en attente. Le développement de la mobilité active en Wallonie est un enjeu crucial pour la stratégie FAST consacrée au changement modal. Ce dernier doit également s'incarner au niveau des établissements scolaires.

Faciliter l'accès au vélo – nous en parlions encore ce matin – grâce à des stationnements adaptés, c'est contribuer à la réduction de la congestion routière et à l'amélioration de la santé des élèves ou du personnel éducatif, tout en offrant une alternative plus durable au transport automobile. Cela permet également de participer aux objectifs de transition écologique et climatique de la Wallonie ; tout cela coule de source.

Il y a donc aujourd'hui un sentiment de désenchantement qui se diffuse peu à peu par rapport à cette attente qui semble éternelle. Certaines personnes nous ont d'ailleurs contactés encore récemment pour nous faire part de ce dépit, lassées de ne pas même recevoir d'accusé de réception de la part de vos services ou du cabinet.

Pouvez-vous nous dire où en est ce projet ? Votre évaluation est-elle enfin terminée ? Quels en sont les résultats ?

Y a-t-il, dans votre chef, la volonté de remettre en cause ce projet initié avec un très grand nombre de partenaires depuis 2003 ? Quelle réponse peut être donnée aux acteurs qui se sont investis dans ce projet ?

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, À Nandrin, un mobipôle sera bientôt opérationnel et pourra accueillir 22 vélos. Il est implanté à un arrêt de la ligne express du TEC, le long de la route du Condroz en direction de Liège. L'objectif est clair : encourager les citoyens à rejoindre l'arrêt de bus à vélo. Vélos musculaires comme vélos électriques pourront y être stationnés, avec des casiers sécurisés qui seront mis à disposition et une station de réparation qui permettra d'intervenir en cas de problème.

Par ailleurs, l'application V-Lock renseignera en temps réel le taux d'occupation du mobipôle et offrira la possibilité de réserver une place. D'autres projets d'abris destinés à promouvoir l'usage du vélo sont, sauf erreur de ma part, prévus à Tinlot et à Clavier.

Ces projets ont, à mon sens, un réel mérite : ils lèvent des obstacles très concrets à la mobilité active dans des zones moins bien desservies en transports en commun. Ils s'inscrivent parfaitement dans la lignée de la DPR qui indique que « le Gouvernement veillera à la sécurisation et à l'amélioration des cheminements piétons et cyclables vers les gares, mobipôles, mobipoints et arrêts de bus, ainsi qu'à l'installation d'équipements vélo sécurisés et de mobiliers urbains aux abords de ceux-ci ».

Quels autres projets d'abris vélos verront le jour en 2026 et plus spécifiquement dans cette belle province de Liège ? Où en sont les projets d'abris prévus à Tinlot et à Clavier ?

Enfin, au-delà de ces mobipôles, il importe de sécuriser davantage le maillage cyclable. Je l'ai déjà évoqué lors d'une précédente question : selon une récente enquête, de nombreux cyclistes ne se sentent pas en sécurité. Quelles actions concrètes menez-vous pour améliorer la sécurité des déplacements à vélo ?

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, on continue notre tour de Wallonie en vélo pour cette question groupée. On quitte Liège et l'on arrive dans le Hainaut avec la nationale 6, que vous connaissez bien puisqu'elle relie Mons à Bruxelles en traversant Soignies, Braine-le-Comte, Rebecq et Tubize.

Le long de cet axe structurant pour l'ensemble de cette région, l'itinéraire présente aujourd'hui des difficultés majeures pour les usagers cyclistes du fait que, historiquement, les infrastructures ont été pensées pour la voiture, comme beaucoup d'infrastructures datant de plusieurs décennies, laissant très peu de place et de sécurité pour la mobilité active. Récemment, des représentants des groupes locaux Avello de Soignies et de Braine-le-Comte ont attiré votre attention sur une

série de problèmes concrets, liés tant à la sécurité qu'à la fluidité des déplacements à vélo.

En réponse à ces constats, vous avez annoncé la mise en place d'une démarche collaborative inédite, associant le SPW Mobilité, les groupes de représentants des cyclistes, notamment Avello, et les échevins de la Mobilité de plusieurs communes concernées par cette N6, avec pour objectif d'identifier des solutions pragmatiques, d'aborder les travaux à venir et d'améliorer rapidement certains points critiques. Une première réunion a déjà eu lieu le 19 novembre. Cette initiative ouvre une perspective que je trouve encourageante, mais elle soulève également plusieurs questions quant à la méthode, au calendrier et aux mesures envisagées.

Un premier inventaire précis des difficultés relevées par les groupes Avello de Soignies et de Braine-le-Comte le long de la N6 a-t-il été réalisé ? Quelles priorités d'intervention en matière de sécurité cycliste en ressortent pour ces deux communes ?

Quelles actions concrètes le Gouvernement wallon entend-il engager pour garantir des améliorations rapides, en particulier sur les tronçons jugés dangereux par les cyclistes locaux en ce qui concerne la signalisation, les bordures et les carrefours ?

Enfin, cette méthode collaborative a-t-elle vocation à être étendue à d'autres axes régionaux, afin de renforcer la sécurité et la fluidité cycliste de manière structurelle en Wallonie ?

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, afin de promouvoir le vélo comme moyen de transport attractif au quotidien, il est nécessaire de connaître les pôles à connecter et d'identifier les liaisons cyclables à développer. C'est l'objet de l'étude du réseau cyclable structurant. Le réseau structurant est composé notamment des cyclostrades et des liaisons supralocales.

Ce réseau est défini avec les communes, les acteurs locaux, actuels et futurs usagers cyclistes quotidiens. Il s'inscrit lui aussi dans la vision FAST et la Stratégie régionale de Mobilité qui vise à multiplier par cinq l'usage du vélo et à diminuer celui de la voiture de 23 % dans les déplacements quotidiens entre 2017 et 2030.

Depuis le dépôt de ces questions, j'ai aussi vu que l'ASBL « Chemins du Rail » avait consacré un article important dans sa dernière livraison. Des ateliers citoyens ont été organisés en mai et en juin 2024 pour recueillir les avis des citoyens dans le Brabant wallon. Dans le cœur du Hainaut, d'après la question écrite d'un collègue en septembre dernier, les acteurs étaient en attente du lancement d'un marché pour la définition du réseau structurant.

D'après votre réponse à notre collègue en octobre dernier, seules quatre zones ont été étudiées et sont en cours de finalisation.

« Les Chemins du Rail », quant à eux, nous apprennent que l'étude pour les provinces de Brabant wallon, de Namur, ainsi que les arrondissements de Liège et de Verviers était finalisée. Les avis des communes ont été reconnus, et le tout envoyé au Gouvernement wallon. Il resterait cinq zones à étudier pour couvrir la Wallonie.

Vous annonciez également que les deux prochains marchés d'études seront lancés, « normalement encore fin de cette année 2025 ou tout début 2026, et concerneront la Wallonie picarde et le Cœur du Hainaut ».

Je voulais faire le point sur l'évolution de ces études et l'avancement du dossier. D'après nos informations, il y avait 10 zones au départ, mais dans votre décompte, on n'en compte plus que neuf. Y en a-t-il qui ont été rassemblées ? C'est une question un peu technique d'explication. Quel est le calendrier précis des différentes études du réseau structurant ? Quand le travail sera-t-il finalisé sur l'ensemble de la Wallonie ? Comment ces études finalisées impacteront-elles le plan de travail de vos services en termes de concrétisation ?

Qu'avez-vous déjà réalisé sur base des premières études réalisées ?

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 décret du 24 novembre 2022 relatif à la politique cyclable prévoit que dans les 18 mois après son installation, le Gouvernement adopte un plan Wallonie cyclable basé sur l'évaluation du plan précédent. On est dans le timing. Juillet 2024 nous mène à janvier 2026.

J'ai lancé en début d'année un processus d'évaluation du plan WaCy actuel au travers du processus Printemps du vélo. J'ai voulu que ce processus soit participatif. Il a associé l'ensemble des acteurs du vélo en Wallonie.

Ensuite, les techniciens du SPW Mobilité et Infrastructures ont affiné cette évaluation et élaboré des propositions pour le futur plan WaCy. Le SPW Mobilité et Infrastructures me les présentera tout prochainement. Je participerai à une réunion sur le sujet, cette semaine ou la semaine prochaine, où nous pourrons débattre concrètement des propositions.

Je peux toutefois vous dire que parmi ces actions, une d'entre elles concernera le stationnement vélo qui constitue un élément essentiel de la politique cyclable,

notamment au regard de la valeur d'achat croissante des vélos, particulièrement des vélos à assistance électrique.

Monsieur Hazée, concernant le stationnement spécifiquement des vélos dans les écoles, l'évaluation devra confirmer l'intérêt de la mesure. Si la conclusion est favorable – dans quelques jours, nous aurons une réponse –, il sera nécessaire d'y affecter le budget pour mettre en œuvre un projet lancé en 2023 par mon prédécesseur, projet qui n'était, hélas, pas financé.

Madame Fafchamps, concernant les mobipôles, les initiatives visent à multiplier les points de stationnement vélo sécurisé à proximité des arrêts de bus express et des pôles de mobilité. Toutefois, il n'existe pas aujourd'hui de programme régional ou provincial centralisé pour l'équipement des mobipôles.

Nous sommes dans une dynamique locale ou supralocale, soutenue principalement par des financements FEDER ou par des financements régionaux, dont certains sont toujours en cours de concrétisation. C'est un des éléments de l'évaluation du plan WaCy. C'est le retard d'exécution de toute une série de projets.

Concernant spécifiquement Tinlot et Clavier, ces projets s'inscrivent dans cette dynamique et font l'objet d'un suivi par les acteurs locaux. Les phases préparatoires sont en cours, et les communes travaillent à la concrétisation des aménagements en lien avec les financements disponibles ou mis à disposition.

Monsieur Daye, des concertations ont eu lieu avec le Fédéral et la SNCB afin d'assurer la meilleure cohérence possible entre les investissements. L'objectif est de garantir que les parkings vélos, les pistes cyclables et les pôles intermodaux soient pensés ensemble dans une logique de réseau intégré.

Ainsi, pour ce qui est du stationnement de vélos dans les gares, actuellement 33 gares à peine, de Wallonie sont équipées de parkings vélos sécurisés. Mon ambition est de renforcer cette dynamique en partenariat et en concertation avec la SNCB, mais aussi avec les autorités locales, car la plupart des gares en Wallonie sont raccordées à des voiries communales. Les pistes cyclables, je ne peux pas les organiser sur les voiries communales, ce sont souvent des aménagements locaux qui répondent à ces enjeux.

En matière de déplacements entre le domicile et le travail, les analyses du Conseil national du travail et du Conseil central de l'économie confirment effectivement la tendance positive de l'essor de la pratique du vélo et démontrent l'importance de poursuivre et amplifier nos efforts. À mes yeux, les vélos électriques ou à assistance électrique constituent, de ce point de vue, une opportunité majeure qui implique aussi les employeurs. C'est l'un des axes que je compte mobiliser ou activer dans le cadre de la convention relative à la mobilité que la Région a avec AKT.

La mise en place d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de la Wallonie est aussi un outil de planification indispensable pour identifier les zones à haut potentiel de déplacement à vélo et ainsi prioriser les aménagements favorisant le report modal et, de façon indistincte, la sécurité des cyclistes, puisque l'on sait que l'usage du vélo est souvent lié aux conditions de sécurité.

Ainsi, Monsieur Hazée, l'étude des réseaux cyclables structurants des quatre premières zones, à savoir les arrondissements de Liège, de Verviers, du Brabant wallon et de la province de Namur, est en cours de finalisation. Les résultats me seront présentés très prochainement après la présentation du nouveau plan d'action Wallonie cyclable.

Les marchés publics pour la Wallonie picarde et le Cœur du Hainaut ont été lancés dernièrement. Mon administration est en train de terminer l'analyse des offres reçues en vue de l'engagement budgétaire pour cette année 2025, je l'espère. On joue un peu contre la montre. Ces deux nouvelles études seront lancées au début de l'année prochaine et auront une durée de 18 mois.

Les marchés concernant les trois dernières zones, à savoir Charleroi Métropole, le bel arrondissement de Huy-Waremme et la province de Luxembourg seront lancés l'an prochain. À noter que le Luxembourg reprend l'ensemble de la province et non deux acteurs locaux : Monsieur le Député Hazée, le compte est bon.

Les phases préparatoires sont en cours, et les communes travaillent à la concrétisation des aménagements en lien avec les financements disponibles.

Monsieur Hazée, comme prévu initialement par le SPW, ce qui explique le passage de 10 à 9 zones géographiques à l'horizon 2028, l'ensemble de la Wallonie sera pourvu d'une cartographie d'un réseau cyclable complet. Voilà qui répond à vos questions de timing.

Enfin, une fois les itinéraires structurants définis, il convient de mettre en œuvre les aménagements adéquats qui répondent aux besoins des usagers cyclistes. Dans ce cadre, nous aurons certainement l'occasion d'échanger – sans doute pour la fin du premier semestre 2026 – sur l'établissement du nouveau plan « Mobilité et infrastructures pour tous » – ou son successeur, quel qu'en soit le nom, parce que l'acronyme PIMPT est difficile à prononcer – qui identifiera les projets majeurs pour le vélo.

Monsieur Resinelli, j'ai effectivement décidé récemment de lancer un travail collaboratif sur les aménagements nécessaires pour améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements cyclables le long de la nationale 6 qui relie Bruxelles à Mons, en passant par Tubize, Rebecq, la grande et belle ville de Braine-le-

Comte et celle non moins intéressante de Soignies. Cette initiative s'inscrit en réponse aux interpellations des locales de l'association Avello relatives à la cyclabilité de la nationale 6.

Jeudi dernier, j'ai réuni autour de la table les représentants locaux de l'ASBL Avello, différentes locales concernées, des communes traversées et leurs échevins de la Mobilité que je remercie, ainsi que des services du SPF Mobilité et Infrastructures. Les échanges ont été fructueux. Les représentants de l'ASBL ont présenté des propositions réalistes, concrètes, fondées sur leur expérience de terrain. Leur objectif est de proposer des aménagements pragmatiques et raisonnés pour améliorer la sécurité des cyclistes dans une optique de mobilité équilibrée entre tous les modes de déplacement.

Le SPW MI a rappelé les démarches déjà en cours et les communes ont, quant à elles, rappelé leurs besoins et les études déjà menées.

Cette première réunion est le point de départ d'un dialogue que je souhaite structurel entre les communes, le SPW MI et les représentants d'Avello. Je souhaite que ce dialogue devienne une bonne habitude, avec des rencontres plénières régulières et un travail de fond des districts en lien avec les acteurs et les usagers de terrain.

Par ce travail collectif, les acteurs identifieront l'ensemble des aménagements prioritaires, les *quick wins*, les opportunités à saisir pour dessiner et concrétiser une vision cyclable cohérente tout au long de l'axe, au fur et à mesure des programmations de travaux. Je souhaite des solutions utiles, durables et financièrement responsables en priorisant les zones à plus forte densité, en ciblant prioritairement les points difficiles identifiés par les usagers et également en intégrant les besoins spécifiques de chaque commune.

L'objectif n'est pas de transformer la nationale 6 en cyclostrade, mais bien d'améliorer concrètement sa cyclabilité et la sécurité des cyclistes. La dynamique engagée autour de nationale 6 est un projet pilote, mais je souhaite que, sur base des premiers enseignements, elle puisse être étendue à d'autres axes cyclables structurants en Wallonie.

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

M. Maxime Daye (MR). – Je vais me permettre de répliquer aussi à la question de mon confrère Resinelli. Plus globalement, merci pour ces informations parce qu'il y avait auparavant le plan PIWACY et les plans que les pouvoirs locaux n'en pouvaient plus d'avoir. Au final, il n'y avait pas de logique de réseau intégré derrière ces plans, c'étaient juste des appels à projets. Les pouvoirs locaux pouvaient faire des abris à vélo, ce que nous avons d'ailleurs fait dans une ville que je connais bien, mais il n'y avait pas de lien avec les nationales.

Pour revenir à la nationale 6 dont on a beaucoup parlé aujourd'hui, on pensait que, avec un ministre Ecolo de la Mobilité, on allait avoir des trajets sécurisés sur une des principales nationales du pays. Je rappelle que moins il y a de chiffres derrière une nationale, plus elle est importante et structurante. Cela n'a pas été le cas.

Je ne peux que saluer toutes vos actions pour améliorer les déplacements à vélo dans notre Région.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Le plan Wallonie cyclable est prévu par le décret. Nous attendons en la matière votre travail et surtout vos engagements budgétaires puisque, lors du budget 2025, les crédits pour le vélo ont diminué, bien malheureusement.

Ensuite, nous prenons acte de l'état d'avancement du réseau cyclable structurant, avec des précisions techniques pour ce qui concerne la province de Luxembourg.

Pour ce qui concerne le projet de stationnement vélo, je regrette que ce dossier ait été suspendu pendant plus d'un an au titre de l'évaluation du plan Wallonie cyclable, parce que l'esprit du décret de prévoir le plan suivant n'est absolument pas de mettre sur pause tout ce qui est en cours et qui peut avancer, qui est attendu largement par des centaines d'acteurs.

Je regrette aussi votre affirmation soudaine d'un souci budgétaire. C'est la rengaine habituelle contre votre prédécesseur. Je constate en tout cas que vous pouvez, grâce à son travail, inaugurer très régulièrement une série d'infrastructures cyclables, ici et là, en Wallonie, avec de grands sourires sur les photos.

Que telle ou telle infrastructure doive encore avancer, Monsieur Daye, c'est évident, mais j'ai écho d'un grand nombre d'élus locaux qui ont pu, grâce à ces appels à projets, faire avancer les choses. Maintenant, il n'y a plus d'argent, il n'y a plus d'appel à projets, c'est fort bien, vous en êtes sûrement très heureux, mais il y a aussi beaucoup moins de projets qui peuvent avancer.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Merci à M. le Ministre pour toutes ces réponses. Cet exercice n'était pas facile vu la diversité des thèmes et des questions, même si elles avaient été regroupées.

On sent une vraie démarche volontariste dans le transfert modal. C'est vrai que si l'on veut que de plus en plus de citoyens utilisent le vélo, il faut des infrastructures et des aménagements adéquats. Dans le cas de Nandrin, qui était l'objet de ma question, c'est le cas.

Je souligne les partenariats entre les communes, les intercommunales et le SPW, preuve de la mise en place d'une vraie politique de mobilité axée sur l'écologie.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour tous ces éléments très complets sur la thématique importante de la mobilité cyclable en Wallonie.

Ce projet pilote autour de la nationale 6 constitue une première. Il s'agit d'un vrai projet de dialogue et de collaboration entre les différents acteurs que sont les communes, le SPW MI et les représentants des cyclistes structurés dans Avello. Cela représente un travail collaboratif tout à fait intéressant qui – je l'espère – portera ses fruits en matière de réalisations et d'efficacité, pour que les solutions soient dégagées dans l'esprit de rendre la vie des cyclistes et des usagers plus agréable, en utilisant demain les parcours et les aménagements qui auront été réalisés – des aménagements pragmatiques qui sont faits dans une certaine responsabilité financière.

C'est ce qu'attendent, dans tous les cas, les usagers : que des aménagements soient faits, mais pas forcément que l'on dépense des millions d'euros. Parfois, de simples aménagements qui sont utiles et qui sont assez simples à réaliser peuvent s'avérer les plus appréciés sur le terrain. Longue vie à ce projet ! En espérant qu'il fasse des petits.

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

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 abords d'arrêts de bus le long des routes régionales »

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 abords d'arrêts de bus le long des routes régionales ».

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, le 13 octobre dernier, un accident sur la N627, entre Saint-André et Julémont, a rappelé la dangerosité de certaines routes régionales traversant des zones peu habitées. Une adolescente de 13 ans a été renversée alors qu'elle traversait la chaussée après être descendue du bus, à hauteur de La Heusière.

Cet accident, heureusement sans issue dramatique, met en lumière un enjeu plus large de la sécurité des piétons et des usagers des transports en commun aux abords des arrêts de bus situés le long des grands axes régionaux.

Dans de nombreuses communes rurales, ces arrêts se trouvent directement en bordure de chaussées à fort trafic, sans trottoirs, sans zones d'arrêt sécurisées, avec une visibilité parfois réduite et sans aménagements spécifiques permettant aux usagers de traverser la voirie en sécurité après leur descente du bus.

Ces situations représentent un risque réel, en particulier pour les enfants et les adolescents qui empruntent quotidiennement les transports scolaires. La question dépasse cependant ce seul accident. De multiples arrêts situés hors agglomération ne disposent pas d'infrastructures minimales, telles que des dispositifs empêchant les dépassements dangereux, des marquages au sol adaptés, des traversées sécurisées pour les navetteurs, un éclairage renforcé ou encore des aménagements permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, lors de la présentation des mesures issues des États généraux de la sécurité routière, l'importance d'adapter l'environnement routier pour réduire les risques a été souligné. À cet égard, la sécurisation des arrêts de bus situés le long des routes régionales devrait pleinement s'inscrire dans cette dynamique. Compte tenu de leur rôle essentiel dans les trajets domicile-école et du nombre important d'arrêts susceptibles d'être considérés comme zones à risque, il me semble opportun, voire nécessaire, d'intégrer cette problématique dans la mise en œuvre des recommandations des États généraux.

Il s'agit d'un enjeu majeur. De nombreux arrêts de transports en commun souffrent encore d'un manque flagrant d'aménagements sécurisants, ce qui expose quotidiennement les usagers, en particulier les jeunes, à des risques évitables. Une action renforcée et coordonnée permettrait de répondre de manière active et concrète à cette problématique.

Monsieur le Ministre, le SPW a-t-il dressé un inventaire des arrêts de bus situés le long des routes régionales dépourvus d'aménagements sécurisés ?

La fiche relative aux principes d'aménagement des arrêts de bus de la Sécurothèque précise que choisir de tracer un arrêt de bus avec un simple poteau d'arrêt en bord de route ne constitue pas une bonne pratique et ne respecte aucune des recommandations fortes. Dès lors, comment ces recommandations pourraient-elles être implémentées a minima ?

Quel est l'état de conformité PMR des arrêts de bus situés le long des routes régionales ? Quelles actions sont envisagées pour garantir leur accessibilité selon les normes en vigueur ?

Quel budget annuel le Gouvernement consacre-t-il à la sécurisation et à l'aménagement des arrêts de bus sur routes régionales, en particulier en zones rurales, hors zones d'agglomération ?

Existe-t-il une coopération entre le TEC et le SPW pour définir les emplacements optimaux des arrêts de bus et en garantir la sécurité sur les routes régionales ?

Comment renforcer la sécurité des piétons aux abords de ces arrêts de bus : îlot refuge, passage protégé, trottoir, zone d'arrêt pour bus, éclairage renforcé ?

Des dispositifs de ralentissement du trafic sont-ils envisagés sur les sections identifiées comme accidentogènes ?

Quelles mesures techniques pourraient être généralisées pour empêcher les dépassements dangereux derrière les bus à l'arrêt en dehors des zones d'agglomération ?

Pensez-vous qu'instaurer une ligne continue, située à environ 30 mètres en amont de chaque arrêt de bus, afin d'interdire tout dépassement à l'approche de ces arrêts, soit une solution ? Je parle ici de zone hors agglomération.

À la suite du récent accident survenu sur la N627, cette route fera-t-elle l'objet d'une intervention ou d'une réflexion de la part du SPW ?

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, chaque accident impliquant un piéton nous rappelle l'importance cruciale de la sécurité aux abords des arrêts de bus, en particulier dans les zones rurales. Je tiens à exprimer ma profonde désolation face à l'accident survenu le 13 octobre sur la N627, même si, heureusement, de ce que j'ai pu lire dans les journaux, l'accident est resté léger pour la jeune fille concernée.

Un travail de recensement de la configuration et des besoins aux arrêts sur la voirie régionale a été initié depuis plusieurs mois par le SPW Mobilité et Infrastructures, afin d'identifier les points les plus critiques en matière de sécurité et d'accessibilité. Cet inventaire va se réaliser progressivement à mesure notamment des évaluations de lignes de bus selon un processus établi entre le SPW et l'OTW.

Il s'appuie sur les recommandations de la Sécurothèque et inclut notamment d'observer :

- la présence ou non d'aménagements sécurisés pour les piétons et les cyclistes – zones de refuge, trottoirs, visibilité, aménagements cyclables ;
- l'état de conformité en matière d'accessibilité PMR ;
- les conditions de traversée pour les piétons.

Ensuite, il faudra identifier des solutions concertées, les budgétiser et les concrétiser. Mon administration et l'OTW y travaillent.

Le réseau du TEC compte plus de 32 000 points d'embarquement, dont plus de 10 000 sur les voiries régionales. L'OTW met actuellement ses arrêts aux normes d'accessibilité à un rythme d'environ 150 aménagements pour un budget d'à peu près 3 millions par an. À ce jour, 700 arrêts ont été aménagés ou réaménagés aux normes PMR sur les voiries communales et régionales, et j'entends bien poursuivre cette dynamique au travers du futur contrat de service public.

Dans le cadre de la préparation du futur plan d'investissements, les services de l'OTW et du SPW, tous services confondus, se coordonnent actuellement pour définir les zones à aménager en fonction des besoins de chaque intervenant et sur base de critères objectifs prédéfinis tels que la fréquentation de l'arrêt, le nombre et le type de lignes, les aspects piétons et cyclables ainsi que les aspects de sécurité pour ne citer que ces éléments.

Concernant spécifiquement la N627, une analyse est encore en cours pour déterminer les mesures à prendre rapidement, en concertation avec les autorités locales. Je ne vais pas vous cacher que l'une des solutions envisagées est le déplacement de l'arrêt.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour la réponse à mes questions. Je suis heureux qu'il y ait un inventaire et qu'un plan d'action soit mis en place.

Même si ce n'est pas un budget négligeable, à raison de 150 arrêts par an, et tenant compte des 10 000 arrêts existants, on est à 213 ans. On n'atteindra pas les objectifs et il risque d'y avoir encore des accidents.

Il ne faut pas non plus que ce soit le serpent qui se mord la queue, avec des arrêts de bus en zone rurale beaucoup moins fréquentés qui ne rentreraient jamais dans les critères prioritaires de fréquentation pour être aménagés. Là, il faut accompagner les communes qui peuvent être des partenaires.

Pour l'arrêt en question, je sais que la Commune de Dalhem et son échevin des Travaux ont été réactifs. Ils ont aménagé l'accotement.

Si l'on peut étudier la question de cette zone qui interdit le déplacement en zone rurale, cela peut être une possibilité qui porte ses fruits, étant donné que la jeune fille a été percutée parce qu'elle est passée devant le bus

à l'arrêt. Une voiture a dépassé le bus… De là l'accident et cette proposition.

(Réaction d'un intervenant)

Oui, elle en est consciente.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'arrivée des mégabus en 2026 et l'adéquation de l'offre des TEC à l'ULiège »

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'arrivée des mégabus en 2026 et l'adéquation de l'offre des TEC à l'ULiège ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, en janvier 2025, l'Université de Liège a sondé ses étudiants et son personnel au sujet de leurs habitudes de mobilité. La précédente enquête remontait à 2021 et plusieurs constats peuvent être dressés.

Du côté du personnel :
- une baisse de l'autosolisme ;
- une légère progression de la marche ;
- une augmentation continue du nombre de kilomètres parcourus à vélo ;
- une part modale stable de 9 % pour le train ;
- un retour du bus à son niveau de fréquentation d'avant covid.

Du côté des étudiants, la majorité des déplacements s'effectuent en transports en commun et la part modale du bus atteint désormais 44 %, contre 41 % en 2021.

Il serait d'ailleurs intéressant de renouveler cette enquête lorsque le tram, véritablement intégré dans les habitudes, et la ligne *busway* 2, inaugurée cette année, auront quelques années d'exploitation, afin de mesurer comment personnel et étudiants se seront approprié ce nouveau réseau.

Si l'offre semble globalement attractive, il faut toutefois relever que la capacité des véhicules du TEC est parfois insuffisante. Heureusement, l'arrivée de mégabus de 24 mètres est prévue en 2026. Disposez-vous d'un calendrier plus précis concernant l'arrivée de ces mégabus ? Sait-on déjà si leur mise en service permettra de répondre adéquatement à la demande ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, l'OTW est une entreprise publique autonome dotée d'un conseil d'administration où siègent des représentants de tous les groupes politiques. J'entends respecter cette autonomie de gestion.

Pour répondre à votre question, j'ai donc sollicité l'OTW qui m'apporte les éléments de réponse suivants.

« En juin 2026, 18 bus biarticulés devraient être livrés pour exploiter la ligne B2. Un préalable essentiel est de disposer d'infrastructures adaptées pour les garer, les entretenir et les recharger. Ces bus, dotés d'une motorisation électrique et d'un gabarit hors norme, nécessitent, en effet, des aménagements spécifiques. C'est précisément le rôle du nouveau dépôt TEC Mobi'Park à Tilleur, dont la réalisation est en cours.

C'est un fameux défi, dont la réussite profitera aux usagers liégeois qui bénéficieront d'un service de mobilité moderne, durable et performant.

Quant à savoir si la capacité sera suffisante, l'offre qui est mise en place a été élaborée à partir d'études détaillées de l'usage et du besoin projetés sur le nouveau réseau ».

Pour compléter la réponse de l'OTW, je dirai que l'on verra à l'usage.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Je ne peux que « plussoyer » à ce que vous dites. Ce matin, dans la presse, certains dénonçaient encore le fait qu'il y avait trop de monde sur la ligne *busway* 2 et qu'ils regrettaient presque le 48. Je ne peux pas vraiment rejoindre ce discours, dans la mesure où l'on voit que l'on est à 44 % de trajets en bus alors que l'on était à 41 % en 2021. Si le nombre d'usagers augmente, on peut comprendre qu'ils sont toujours aussi serrés dans les bus. Je peux comprendre que cela génère un peu de frustration chez les étudiants qui prennent le bon geste de prendre le bus.

J'entends que, dans le courant de l'année prochaine, il devrait y avoir des bus encore un peu plus grands qui pourront absorber tout ce flux ; c'est une bonne nouvelle. Je me réjouis de le voir. Je suis convaincue que le fait d'avoir ces bus biarticulés, ces mégabus avec trois volets, sera au moins un début voire la solution. On attend de voir pour la suite.

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi du chantier du métrobus à Houdeng »

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 « le suivi du chantier du métrobus à Houdeng ».

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, en septembre dernier, je vous interrogeais sur le démarrage du chantier d'envergure de la prolongation du métrobus et de la réfection intégrale de la chaussée Paul Houtart à Houdeng. Comme nous le savons désormais, ce chantier a été divisé en plusieurs phases afin de garantir une mobilité plus fluide autour de ces travaux qui concernent un axe structurant de la mobilité d'entrée et de sortie de ville à La Louvière.

À l'occasion de ma dernière question concernant ce chantier, vous m'informiez d'un décalage d'un mois pour le passage de la phase 0 à la phase 1A, dont le démarrage était reporté au mois de novembre, principalement pour des raisons liées aux impétrants et au délai d'obtention d'un arrêté de police autorisant le début des travaux.

À ce jour, il semble que le phase 1A n'ait pas encore débuté, ce qui amène des interrogations légitimes des riverains et des commerçants se situant le long de cet axe sur les raisons de ce non-démarrage et sur le respect, in fine, du calendrier du chantier, pour lequel la durée des travaux avait été estimée à deux ans au total.

Monsieur le Ministre, avez-vous des éléments neufs quant au suivi de ce chantier et à la raison du retard pris dans le démarrage de la phase 1A ? Avec l'arrivée des conditions hivernales et le ralentissement de l'activité lié à ces conditions, peut-on encore espérer un démarrage avant fin 2025 ? Quel sera l'impact sur le calendrier global du chantier ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, je vais essayer de mettre de la lumière, mais il y a encore quelques zones d'ombre, vous le constaterez. Vous avez raison de me réinterpeller sur ce dossier qui, je le sais, est essentiel à vos yeux. Il l'est tout autant aux miens, tant les enjeux de mobilité et de vie locale qui en découlent sont majeurs.

Lors de votre précédente question en septembre dernier, j'avais, en effet, indiqué que la phase 1A du chantier du métrobus devait débuter au mois de novembre 2025. Ce chantier a été découpé en plusieurs phases afin de maintenir la circulation sur cet axe structurant tout au long de l'exécution des travaux. Cet axe est majeur pour accéder à la ville de La Louvière au départ de l'E19-E42.

J'ai été informé, fin octobre, d'un retard significatif dans l'achèvement de la phase 0. Dès cette information connue, j'ai demandé à mon administration de se rendre immédiatement sur le terrain afin d'obtenir un état précis de l'avancement réel du chantier, d'identifier les causes exactes du retard et de garantir que des mesures correctrices soient prises sans délai.

Au terme de cette première réunion sur site, il a été confirmé qu'un incident majeur lié aux réseaux d'impétrants – ORES et SWDE – avait fortement perturbé l'exécution de la phase 0. Cette intervention a nécessité des travaux complémentaires et prioritaires, entraînant un décalage inévitable dans le planning initialement établi.

À l'issue des échanges avec l'ensemble des acteurs, administration, entrepreneur et représentant de gestionnaires de réseaux, il a été convenu de redéfinir un nouveau calendrier. Toutefois, de nouveaux questionnements sont apparus ces derniers jours. Raison pour laquelle, ce vendredi, aura lieu une réunion avec les intervenants du chantier, qui doit établir un nouveau planning devant permettre de mesurer précisément l'impact de ce décalage sur l'ensemble du calendrier, garantir le respect du délai total prévu par le cahier des charges et s'assurer que l'entrepreneur mobilise les moyens nécessaires pour maintenir un rythme cohérent avec les engagements contractuels.

Ce nouveau planning sera étudié cette fin de semaine. Je serai très attentif à ce que toutes les mesures nécessaires soient prises pour éviter toute dérive ultérieure et pour maintenir ce chantier dans les délais fixés. Il va de soi que l'interaction entre l'autorité régionale, le SPW MI, le maître d'ouvrage, les différents impétrants, mais également les autorités communales et, bien sûr, l'entreprise adjudicatrice doit être optimale, de sorte que nous ayons un résultat à la hauteur des attentes des habitants d'Houdeng et de La Louvière.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Vous expliquez qu'un incident majeur concernant les impétrants a eu lieu. Cela a expliqué le décalage initial et les riverains l'ont bien compris. Aujourd'hui, vous dites que de nouveaux questionnements apparaissent puisque ce décalage, qui avait été annoncé lorsque je vous interrogeais en septembre, est maintenant obsolète

puisque la fin novembre est quasiment là et la phase zéro n'est toujours pas achevée. Or, cette phase zéro est l'une des plus petites phases de ces travaux.

Vous avez raison de vouloir absolument faire toute la lumière sur les problèmes qui se passent sur ce chantier. Je serai attentif à l'issue de la réunion qui aura lieu ce vendredi parce que, clairement, dans ce chantier, s'il y a des retards, ce sont à la fois les riverains qui habitent le long de la chaussée Houtart, les commerçants et les entreprises qui se situent le long de cette chaussée, mais aussi tous les riverains qui habitent dans des voiries communales inadaptées pour accueillir le charroi d'une telle chaussée, qui sont impactés quotidiennement par les nuisances de la circulation.

Il est impératif que le calendrier soit respecté. Je sais que vous vous y êtes engagé et que vous ferez tout pour que cela se passe correctement.

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la ligne RAVeL reliant Soignies à La Louvière en passant par Le Rœulx »

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 ligne RAVeL reliant Soignies à La Louvière en passant par Le Rœulx ».

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, on n'est pas loin de cette chaussée Houtart, puisque cette ligne la traverse. Je vous interrogeais par rapport à ce projet de ligne 114 du RAVeL, qui relie Soignies et La Louvière, en passant notamment par la ville du Rœulx et par Naast. Cette ligne constitue un maillon essentiel pour la mobilité douce dans la région du Centre, en particulier pour les élèves et pour les habitants qui pourraient l'utiliser pour se déplacer quotidiennement vers leurs écoles et leurs lieux de travail, par exemple vers La Louvière ou Soignies, où il y a des écoles secondaires.

Il y a un an, je vous signalais toutefois que l'absence de progression notable sur le terrain suscitait une inquiétude croissante parmi les citoyens et les acteurs locaux, notamment concernant le tracé définitif de cette ligne et sur l'acquisition des parcelles nécessaires à sa réalisation.

Vous m'aviez répondu que votre administration était effectivement en contact avec les propriétaires ayant racheté jadis l'assiette de l'ancienne ligne 114 sur une partie du territoire de la ville du Rœulx. Vous précisiez également que la négociation à l'amiable était la voie préférentielle, mais que des solutions de substitution étaient également envisagées, comme un tracé alternatif qui rejoindrait le pont des Quatre Sous à l'étang du Rœulx.

Enfin, vous évoquiez que, si ces solutions ne devaient pas aboutir de façon satisfaisante, tant en termes de délais que d'accessibilité et de sécurité pour les usagers, vous vous réserviez la faculté de recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique. En l'occurrence, l'utilité publique est bien réelle.

Avez-vous des éléments neufs quant à l'évolution de ce dossier important pour la mobilité douce en région du Centre ? Des contacts concluants ont-ils pu être pris avec les propriétaires privés concernés ?

On me rapporte du terrain qu'un avis d'enquête publique a été apposé sur certaines parcelles qui seraient concernées par le tracé dans le cadre du décret Voirie communale en vue de la modification du tracé des sentiers n° 23 et 25, se situant vraiment sur l'assise de cette ligne 114. En avez-vous été informé ?

Enfin, un dialogue existe-t-il entre votre administration et la Ville du Rœulx concernant ce dossier ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, vous savez tout l'intérêt que je porte à la réalisation du RAVeL et de la ligne 114 entre Soignies et La Louvière.

Depuis un an, à mon initiative, le SPW MI a poursuivi les investigations sur un projet de tracé d'itinéraire du RAVeL sur le territoire de la Ville du Rœulx, en passant en partie sur des terrains du domaine privé de la société Alva, et ce, dans une démarche d'acquisition à l'amiable.

À la suite de rencontres constructives avec cette dernière, l'administration a étudié plus finement le tracé complet du futur RAVeL de la ligne 114 entre Le Rœulx et Soignies – et bien sûr, de l'autre côté, La Louvière, mais les financements sont acquis et la procédure est en cours.

La proposition de tracé complet a été présentée aux villes de Soignies et du Rœulx en mai dernier. La Ville du Rœulx, par l'intermédiaire de son deuxième échevin, a marqué son accord de principe sur le tracé. L'accord de principe de la Ville de Soignies est quant à lui encore attendu pour ce mois de novembre ou début décembre. Dès que l'accord de l'ensemble des administrations concernées sera obtenu, le dossier d'acquisition des bandes de terrain nécessaire sera activé.

Concernant la modification partielle du tracé des sentiers 23 et 25 de la Ville du Rœulx, sur la base des éléments du dossier dont mon cabinet a pu prendre connaissance, ces modifications ne concernent pas le futur tracé de RAVeL. Conformément au décret sur la voirie communale, le Conseil communal du Rœulx a décidé, le 27 octobre dernier, de lancer l'enquête publique pour la modification du tracé de ces deux sentiers et elle se clôturera le 2 décembre prochain. Ce dossier poursuivra ensuite son cours et sera soumis, le moment venu, à la tutelle régionale. Il s'agit, selon mon administration, de deux dossiers nettement distincts.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – La bonne nouvelle est que ce dossier avance bien, que la Ville du Rœulx a déjà accepté le projet de tracé présenté par votre administration et que la Ville de Soignies devrait le faire incessamment. Une fois ces deux approbations obtenues, les choses pourront avancer en matière d'acquisition.

Je pense que c'est une bonne nouvelle pour tous les citoyens de cette région qui attendent ce tracé pour envisager de nouveaux modes de déplacement. Là, on n'est pas le long de la nationale 6, mais on est le long d'une autre nationale, la chaussée qui relie Soignies au Rœulx et qui n'est pas forcément non plus la plus sécurisante pour les usagers faibles. Avoir en parallèle un tracé qui soit favorable au mode actif sera parfait.

Question orale de Mme Caroline Desalle à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la relance des transports scolaires spéciaux par les TEC à Charleroi »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Desalle à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la relance des transports scolaires spéciaux par les TEC à Charleroi ».

La parole est à Mme Desalle pour poser sa question.

Mme Caroline Desalle (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le TEC Charleroi a récemment annoncé la reprise des transports spéciaux occasionnels pour les écoles, après leur arrêt en début d'année scolaire après à une plainte introduite par différentes sociétés privées dénonçant une concurrence déloyale.

À la suite de celle-ci, l'Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés s'est penchée sur la question et a émis plusieurs consignes claires afin d'éviter toute concurrence déloyale. Désormais, seuls les trajets occasionnels à un but pédagogique, culturel ou sportif pourront être assurés par le TEC, tandis que les excursions à caractère plus récréatif resteront exclues. Cette décision s'avère être un soulagement pour plusieurs directions d'école qui, depuis le début d'année, avaient dû annuler diverses sorties éducatives en raison du coût trop élevé des transports.

J'imagine que des concertations ont été prévues avec les opérateurs privés afin de clarifier le cadre dans lequel chacun peut intervenir sans créer de nouvelles tensions liées à la concurrence. Pouvez-vous nous préciser les critères exacts retenus par l'autorité organisatrice des transports collectifs et partagés, afin de définir ce qui relève d'un transport à finalité pédagogique, culturelle ou sportive ? Ces critères ont-ils été communiqués aux établissements afin d'éviter toute ambiguïté ?

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, malheureusement, je ne peux pas confirmer les propos qui sont les vôtres et qui sont issus d'un article de presse, qui ne reflétait pas la réalité des choses. Dès lors, je vais vous rappeler les règles qui sont d'application.

L'OTW effectue tout d'abord des services réguliers spécialisés en dehors de son transport classique. Ces services réguliers spécialisés sont essentiellement opérés pour des écoles dans le cadre d'activités pédagogiques. Ce sont des trajets répétitifs pendant l'année scolaire, planifiés avec un horaire et des arrêts connus. Typiquement, chaque semaine, l'école va à la piscine.

Puis, il y a les services réguliers temporaires. Ce sont ceux qui ne sont pas des services spécialisés. Il s'agit de trajets répétitifs, mais pour une courte durée, planifiés avec un horaire et des arrêts connus à l'attention du grand public. Dans ce cas, ce sont typiquement des exemples pour des grands événements, festivals et foires.

En revanche, les sorties uniques à caractère non pédagogique – d'écoles, par exemple –, aussi appelées services occasionnels – c'est notamment le cas des excursions scolaires –, ne peuvent légalement être assurées que par des opérateurs disposant d'autocars avec ceintures de sécurité et tachygraphe. C'est la différence entre un car et un bus.

Dans le cas relatif aux écoles de Charleroi, l'OTW ne disposant que d'autobus et de rares autocars immatriculés en tant qu'autobus, il n'est ainsi pas autorisé à réaliser des missions ponctuelles demandées par les écoles. Ce sont d'ailleurs plusieurs contrôles menés par le Service public fédéral Mobilité et

Transports qui ont permis de rappeler cet organisme à l'ordre.

Enfin, il y a les services de renforcement, qui ne sont pas des services spécialisés. C'est du renforcement de ligne de bus classique, régulière.

Les services occasionnels ne peuvent ainsi pas être réalisés par des bus qui sont de la propriété des TEC. L'OTW se doit de respecter les règles du jeu, qui ne sont pas les mêmes, pour le transport de personnes, dans le cadre d'un service régulier ou semi-régulier que dans le cadre d'un transport occasionnel, qui s'apparente, quant à lui, à un transport soumis à la législation fédérale par autocar.

Toutes ces règles sont inscrites dans une note du SPW MI de 2016 balisant le caractère régulier d'un transport scolaire.

Pour toutes ces demandes spécifiques, il est bien certain que tant le Service public de Wallonie que l'OTW ne distinguent pas les réseaux d'enseignement ni les établissements d'une même zone géographique. Tout le monde est mis sur un pied d'égalité, mais les demandes sont traitées en fonction de leur date de réception ainsi que de la capacité de prise en charge de la demande au niveau du matériel et du personnel, et ce, conformément aux règles de concurrence.

Les écoles peuvent également voyager sur le réseau classique et paient alors le tarif de groupe, qui est très accessible sur le plan financier. Cependant, dans ce cas-là, il faut s'accrocher aux lignes publiques.

Voilà ce que je puis dire en réponse à vos questions, qui recadrent ce que peut faire l'OTW et ce qui ne relève pas de ses compétences ni de ses « moyens techniques », ce qui signifie qu'elle n'a pas des autocars, mais uniquement des bus.

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

Mme Caroline Desalle (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, c'est la raison pour laquelle je mentionnais, dans ma question, « il apparaît » ; ainsi, il apparaît que non. Je vous remercie pour cette clarification.

Question orale de Mme Valérie Dejardin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la durée excessive des trajets de transport scolaire des enfants fréquentant l'enseignement spécialisé »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la durée excessive des trajets de transport scolaire des enfants fréquentant l'enseignement spécialisé ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Monsieur le Ministre, dans votre réponse à ma question sur le transport scolaire en zones rurales, vous avez souligné la volonté du Gouvernement de privilégier avant tout une amélioration du « transport des plus fragiles, c'est-à-dire réduire le temps de trajet des élèves de l'enseignement spécialisé ».

Une maman m'a alertée sur la situation de sa fille de 11 ans, scolarisée dans l'enseignement spécialisé de type 4 et bénéficiant du transport scolaire. Alors que la durée de ses trajets était d'environ trois heures par jour l'année précédente, elle est passée à près de six heures à la rentrée à la suite d'un changement de prestataire. Pour n'importe qui, ce serait déjà inadmissible, mais pour « les plus fragiles », comme vous le dites si justement, c'est simplement scandaleux.

La maman a alerté l'OTW de cette situation intenable. Une personne a été dépêchée pour tester le trajet. Non seulement l'exercice n'a pas été effectué aux mêmes heures, mais, en plus, la réponse apportée a alourdi un peu plus le quotidien des familles dépendantes des circuits impactés par le changement de prestataire. Désormais, des points de prise en charge éloignés du domicile ont été instaurés.

Au-delà de cet exemple, des problèmes de ce type vous sont-ils revenus depuis la rentrée scolaire ? Les premières mesures de la réforme du transport scolaire sont attendues pour 2026-2027, mais qu'envisagez-vous dans l'intervalle pour des situations comme celles-ci, intenables sur le court terme ?

Vous citiez, à juste titre, le délégué général aux droits de l'enfant, qui juge que la longueur de certains trajets constitue une forme de maltraitance. Dans votre réforme, quelle place sera accordée au bien-être des enfants dans le transport scolaire ?

Enfin, Monsieur le Ministre, comme cet allongement du trajet est survenu à la suite du changement de

prestataire, n'y aurait-il pas une inadéquation entre le contrat de service public OTW-Wallonie et le système des points d'attribution dans les appels d'offres ?

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 le savez, c'est un sujet qui me préoccupe et qui suscite mon attention. C'est aussi un sujet délicat et compliqué, parce que la réalité d'un endroit n'est pas celle de l'autre. On a des règles, puis on a la pratique. Or, cette dernière est quelquefois très différente d'une région à l'autre.

Je ne peux que constater – et quelque part, déplorer – que l'objectif de la DPR est clair : « le Gouvernement optimisera le transport scolaire des enfants en situation de handicap en réduisant la durée du transport, en améliorant la qualité et en développant les alternatives accessibles financièrement aux personnes ».

Ainsi, le bien-être des enfants est au cœur de la réforme du transport scolaire que j'ai initiée. Étant bien conscient du fait que le bien-être de l'enfant dépend de la durée du trajet, un des objectifs assignés au groupe de travail qui a élaboré les 14 pistes validées par le Gouvernement wallon est d'améliorer les circuits de desserte scolaire, afin de limiter la durée maximale des trajets.

Parmi les 14 pistes retenues, la quatrième répond à cet objectif très particulièrement, en réduisant progressivement la durée des trajets à un maximum de 3 heures par jour. Il est notamment prévu, à travers cette piste, de dédoubler certains circuits, dont les temps de parcours sont les plus longs. Cela permettrait un meilleur encadrement des enfants et une diminution du temps de trajet.

Concernant le cas spécifique que vous citez – la concrétisation de ces éléments est en cours par le groupe de travail –, l'OTW ne peut pas, à ce stade, identifier l'enfant dont il s'agit. Il n'est en outre pas souhaitable d'aborder nommément des cas particuliers dans l'enceinte de ce Parlement. Je vous inviterai à me communiquer son identité, afin que mon cabinet puisse requérir plus d'informations auprès de l'OTW, et comprendre la situation particulière que vous évoquez.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Je sais que ce dossier fait partie de vos préoccupations et attire toute votre attention.

Les bases de votre réforme sont positives. Aujourd'hui, c'est une petite fille qui est levée à 5 heures 30 pour arriver à 6 heures 15 au point de rendez-vous pour un départ de bus à 6 heures 20 pour arriver à l'école à 8 heures 30 jusqu'à 15 heures 30, pour retourner à la maison à 18 heures 30, pour être au lit 1 heure plus tard.

Vous en conviendrez, c'est aujourd'hui qu'il faut essayer de régler cette problématique. Ce type de temps passé dans les transports n'est pas admissible, surtout pour des personnes qui fréquentent l'enseignement spécialisé.

Dans ce cas de figure que je vous ai soumis, c'est la rationalisation des coûts qui a primé sur le bien-être de l'enfant. Dès la fin de la séance, je vais transmettre les informations à votre cabinet qui les a déjà reçues d'après la famille. J'insiste parce qu'il y a l'aspect d'humanité et le respect des personnes qui sont importants pour moi comme pour vous. Là, on est totalement à l'encontre de ces valeurs.

Question orale de Mme Éliane Tillieux à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme du programme stratégique transversal communal (PST) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Tillieux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réforme du programme stratégique transversal communal (PST) ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Éliane Tillieux (PS). – Monsieur le Ministre, le 9 septembre, vous aviez évoqué les résultats encourageants de la consultation menée auprès des pouvoirs locaux dans le cadre de la réforme du programme stratégique transversal.

Vous aviez annoncé une réunion de consolidation avec votre administration, et la finalisation d'un rapport de diagnostic destiné à être transmis aux communes et CPAS participants.

Vous évoquiez aussi le lancement d'un marché public de services pour accompagner certaines communes volontaires dans la nouvelle mouture du PST, selon une approche participative et de design *thinking*.

Cependant, peu d'informations sont connues sur la sélection des communes concernées, le contenu précis de l'accompagnement prévu ou encore le calendrier opérationnel de cette phase expérimentale.

Enfin, la réforme annoncée devait répondre à des objectifs concrets de simplification administrative, de pilotage stratégique et de meilleure évaluation des

politiques locales. Or, sans éléments tangibles issus du diagnostic, il est difficile d'apprécier la manière dont ces ambitions se traduiront dans la pratique pour les pouvoirs locaux wallons.

Le rapport de diagnostic consolidé a-t-il désormais été finalisé ? Si oui, pouvez-vous en présenter les principaux enseignements et conclusions ? Quelles ont été les conclusions de la réunion de consolidation que vous aviez annoncée en septembre ? Comment celles-ci ont-elles influencé la suite du processus ? Quels pouvoirs locaux ont été retenus pour bénéficier de l'accompagnement via le marché de services, et selon quels critères de sélection ? Pouvez-vous détailler le calendrier et les étapes concrètes de la réforme du PST, ainsi que la manière dont les communes et leurs fédérations seront associées à son évaluation continue ?

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, conformément à la DPR qui prévoit un choc de simplification, une culture de l'évaluation et un renforcement des outils au service des territoires, le Gouvernement entend transformer le programme stratégique transversal en un véritable levier de pilotage pour les pouvoirs locaux. Cet outil de pilotage doit être léger – pas lourd –, agile et efficace.

Concernant les résultats de la consultation menée auprès des pouvoirs locaux, une réunion s'est tenue avec l'administration au sein de mon cabinet le 11 septembre dernier, afin de présenter les résultats de l'enquête menée par l'administration. À l'heure actuelle, l'opération de consolidation dudit rapport est en cours de finalisation. Une fois consolidé, il sera communiqué à l'ensemble des pouvoirs locaux et pourra être plus amplement présenté.

S'agissant du lancement du marché public de faible montant, le cahier des charges est en cours de rédaction en collaboration avec l'administration. L'objectif de ce marché de services est d'assurer l'accompagnement des pouvoirs locaux désireux de participer à un projet pilote visant à affiner la méthodologie du PST.

Un appel à manifestation d'intérêt sera lancé dans la foulée de la communication du rapport de diagnostic consolidé, afin de disposer d'un panel de candidatures représentatives de la diversité du territoire wallon. J'entends associer les associations représentatives des pouvoirs locaux à l'élaboration de la réforme des PST.

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

Mme Éliane Tillieux (PS). – Je pensais pouvoir obtenir des informations, mais vous êtes toujours en train d'attendre le rapport final de diagnostic et de rédiger le cahier spécial des charges. Vous lancerez la manifestation d'intérêt plus tard. Bref, je reviendrai vers vous en début d'année prochaine pour voir si vous avez avancé dans votre travail.

(M. Dewez, doyen d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

Question orale de M. Jean-Paul Bastin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le rapprochement structurel entre communes et CPAS dans le cadre de la réforme du paysage institutionnel local »

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les synergies entre les communes, les villes et les CPAS »

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. Bastin, sur « le rapprochement structurel entre communes et CPAS dans le cadre de la réforme du paysage institutionnel local » ;
- M. Daye, sur « les synergies entre les communes, les villes et les CPAS ».

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, votre récente rencontre, la semaine dernière, avec la Fédération des CPAS et l'Union des villes et communes de Wallonie témoigne d'une volonté de dialogue dans le cadre de la réforme du paysage institutionnel local et de la fusion annoncée entre les communes et les CPAS, en tout cas pour les communes d'un nombre seuil d'habitants qui n'a pas encore été annoncé, à ma connaissance.

Les acteurs de terrain – les communes ou les CPAS – sont attentifs aux modalités concrètes de cette réforme annoncée qui vise un rapprochement structurel progressif. Certains ont exprimé des préoccupations en ce qui concerne notamment le maintien de la spécificité des missions sociales des CPAS ou la potentielle dilution de leurs propres politiques.

Il n'en demeure pas moins que cette démarche collaborative, qui fait suite à la note d'orientation adoptée par le Gouvernement wallon en avril 2025, a permis d'identifier des objectifs communs ambitieux : améliorer la cohérence des politiques locales, mutualiser

les expertises, simplifier les processus décisionnels et moderniser le service aux citoyens.

Comment le processus de concertation avec les acteurs de terrain sera-t-il organisé dans les prochains mois ? Comment comptez-vous rencontrer le respect de la spécificité des missions sociales des CPAS, notamment face aux craintes exprimées par certains acteurs ?

Quels sont les principaux jalons et indicateurs que vous comptez suivre pour veiller à ce que la réforme se traduise bien par une amélioration du service public local pour les citoyens de notre Région ?

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, le décret du 19 juillet 2018 et l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 mars 2019 imposent aux communes et à leurs CPAS d'élaborer, chaque année, un rapport sur les synergies existantes et à développer, comprenant notamment un tableau de bord, une matrice de coopération et une grille de *scoring* au niveau de mutualisation.

Ce rapport doit être présenté lors d'une séance publique conjointe du conseil communal et du conseil de l'action sociale, puis transmis au SPW Intérieur. Or, selon l'Union des villes et communes de Wallonie et plusieurs acteurs locaux, cette obligation est inégalement appliquée : certaines communes ne produisent plus de rapport complet ou ne tiennent plus la réunion conjointe obligatoire.

Dans le même temps, la Déclaration de politique régionale 2024-2029 va plus loin, en annonçant le renforcement des synergies villes-CPAS et en ouvrant la voie à une intégration structurelle entre les deux institutions, notamment dans les communes de plus petite taille.

Dans ce contexte, je m'interroge sur la proportion des communes qui ont remis leur rapport annuel portant sur les synergies avec leurs CPAS. Qu'en est-il pour ces deux derniers exercices ? Disposez-vous de l'évaluation du *scoring* de synergie ?

Quels constats tirez-vous ? Ces évaluations seront-elles revues compte tenu de la réforme de la fusion des villes et CPAS ? Envisagez-vous de conditionner certaines aides de la Wallonie en fonction de l'évaluation faite sur les synergies mises en place avec les CPAS ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, la DPR prévoit que, tout en maintenant, renforçant et préservant l'accompagnement social actuel, les CPAS seront intégrés aux communes, en deçà d'un certain seuil d'habitants.

J'ai effectivement rencontré dernièrement la Fédération des CPAS et l'Union des villes et communes. Cette rencontre fait suite à la note d'orientation adoptée par le Gouvernement en avril 2025 et aux avis que j'avais sollicités de la part de ces deux instances. Elle s'inscrit effectivement dans une démarche collaborative de coconstruction pour transformer le paysage institutionnel local de la manière la plus adéquate possible en tenant compte des réalités de terrain.

Des objectifs communs se sont dégagés de cette rencontre que vous rappelez très justement, à savoir :

- l'amélioration de la cohérence de la politique locale au travers de la mutualisation et l'interopérabilité des ressources ;
- l'établissement d'un fonctionnement commun et de la simplification ;
- la modernisation des processus décisionnels, tout en respectant et en améliorant l'action sociale.

Des groupes de travail ont été constitués en octobre. Ils sont composés de représentants des travailleurs, des employeurs et des grades légaux, et des administrations régionales et de mon cabinet. De premiers échanges ont déjà eu lieu. Les débats sont nourris et constructifs. Les groupes de travail se réuniront à nouveau début 2026 pour échanger. Il est prévu de déposer sur la table du Gouvernement les projets de texte début 2027. Il faut que ces concertations aient lieu de façon continue et intense.

D'ici là, l'objectif poursuivi par les groupes de travail est bien de circonscrire cette transformation, en s'assurant que les spécificités de la mission des CPAS seront maintenues et renforcées. Plusieurs pistes sont déjà sur la table. Elles doivent être approfondies dans le dialogue qui se poursuivra les prochains mois.

Toujours dans le cadre de ces travaux, j'ai mandaté mon administration afin de solliciter les rapports sur les synergies menées entre communes et CPAS. Il s'agit des rapports établis pour l'année 2024. À la suite de cette demande, j'ai reçu 205 rapports. Ils sont en cours d'analyse par mes services, ce qui permettra notamment d'apprécier la façon dont les communes et les CPAS wallons s'auto-évaluent en la matière. Cette analyse s'inscrit dans le cadre plus global de l'élaboration de la réforme visant à aller plus loin, soit une intégration plus structurelle des deux institutions.

Je souhaite mettre à profit cette législature pour moderniser le service public local en travaillant au départ des réalités de terrain, sur un modèle local plus uniformisé, qui se baserait sur un fonctionnement commun plutôt que sur des synergies, en fonction des entités ou des matières, à géométrie variable.

S'il est bien question de travailler de prime abord sur des mesures visant à rapprocher dès maintenant plus encore les structures, il n'est pas envisagé de poursuivre le modèle de synergies, tel qu'il a été pensé en 2018 via le décret Synergies et nombre de ses lourdeurs.

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

M. Jean-Paul Bastin (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, merci pour la confirmation de votre volonté d'avancer dans ce dossier. Il faut le faire avec un cap, une logique de concertation, voire de coconstruction, travailler avec ces différents groupes pour s'assurer que les objectifs soient partagés de la manière la plus efficace possible et essayer d'être au maximum dans l'adhésion. On sait que tout réformateur s'expose toujours à des critiques, dès lors qu'il y a des changements d'habitudes et une inquiétude qui peut survenir quand on arrive dans un champ inconnu, à construire.

Nous sommes là pour vous soutenir de la façon plus pratique et pragmatique possible.

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

M. Maxime Daye (MR). – Je ne vous ai pas trop entendu sur le *scoring* des synergies. Cela pourrait être un atout pour vos groupes de travail que vous dites constructifs. Dernièrement, les DG des CPAS ont fait une carte blanche qui n'a pas l'air très constructive ni très ouverte à la discussion et à la négociation. Je ne peux que vous encourager à continuer dans ce sens vers la création d'un service public local que j'aspire évidemment de tous mes vœux. La suite sera pour l'année prochaine.

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

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le dialogue entre les intercommunales porteuses de projets de crématorium en situation de concurrence »

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 dialogue entre les intercommunales porteuses de projets de crématorium en situation de concurrence ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, j'ai eu l'occasion de vous interroger début septembre sur les projets développés par les intercommunales du BEP Crématorium et de Neomansio, situés respectivement à Éghezée et à Héron, à une quinzaine de kilomètres l'un de l'autre. Certains acteurs publics impliqués dans les deux projets avaient pu s'exprimer, durant l'été, quant au risque de concurrence entre les deux futurs crématoriums. Que des crématoriums ne soient pas utilisés à leur pleine capacité en raison d'une moindre demande, parce que les Wallons et les Wallonnes vivraient plus longtemps est évidemment une perspective positive. À l'inverse, lorsqu'un tel phénomène est produit par des choix d'implantation insuffisamment concertés, cela peut être interpellant.

Vous aviez partagé mon interrogation sur la compatibilité à court terme de ces deux projets, eu égard à leur proximité. Vous aviez également indiqué qu'« il reste essentiel de veiller à une répartition rationnelle des implantations », de sorte que vous aviez annoncé avoir sollicité de vos services « une analyse pour objectiver les besoins actuels et futurs et les meilleurs moyens d'y répondre sur le plan de la géographie ».

Vous aviez voulu critiquer la procédure provinciale étriquée, adoptée sous la précédente législature, mais vous aviez également indiqué de façon sibylline que le SPW IAS, au travers de la cellule « Funérailles et sépultures », avait été amené à émettre un avis sur les deux projets, mais à des moments différents, en raison de la temporalité propre à chaque projet.

Les deux projets étaient alors à un stade de maturité différent, puisque le BEP, était, lorsque je vous ai interrogé, propriétaire du terrain, et avait déjà attribué la concession de l'infrastructure. Depuis lors, le projet du BEP a également reçu l'autorisation du gouverneur. Neomansio, de son côté, a annoncé avoir conclu un accord avec le propriétaire du terrain.

Pouvez-vous préciser l'avis rendu par le SPW IAS, dans le cadre de l'instruction des avis des gouverneurs ? En effet, le décret et les règles applicables prévoient cette consultation sur une base régionale. La Région avait-elle alerté sur ce risque de concurrence ?

Où en est l'analyse de vos services pour objectiver l'enjeu de l'offre cinéraire en Wallonie ?

Enfin, qu'ont donné vos premiers contacts avec les deux intervenants ? À défaut d'une discussion sur la localisation, si la maturation des projets était trop avancée pour ce faire, peuvent-ils au moins conduire à phaser leur projet et à n'ouvrir au départ qu'une seule ligne, afin d'assurer un déploiement moins intensément concurrent et de prévenir un potentiel préjudice pour l'intérêt public ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, comme annoncé lors de notre précédent échange, la situation de ces deux projets de crématorium de relative proximité géographique soulève évidemment des questions sur le maillage actuel et futur ainsi que sur le développement de l'offre cinéraire.

Je vous confirme que, conformément à la législation adoptée sous la précédente législature, les deux dossiers ont reçu l'aval de chacun des gouverneurs concernés. Depuis nos derniers échanges et à la suite de ceux-ci, j'avais chargé mon administration d'objectiver la situation. C'est important. On peut considérer de l'extérieur qu'il y a de la concurrence et une proximité trop importante, mais il faut aussi pouvoir objectiver cela en fonction des besoins actuels et de leur évolution future. J'ai également demandé à mon administration d'examiner les implications éventuelles liées à une concurrence entre les projets, au regard du décret du 6 mars 2009, qui avait modifié le chapitre 2 du titre 3, du livre II de la première partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation relatif aux funérailles et aux sépultures, en particulier son article 3.

À ce stade, je suis toujours en attente du rapport de l'administration, qui m'est annoncé avant la fin de l'année. Je ne dispose donc pas aujourd'hui de tous les éléments et les informations utiles et objectivées pour me prononcer de manière éclairée sur ce dossier.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie le ministre pour sa réponse.

Premièrement, les deux dossiers ont reçu l'aval du gouverneur. Je retiens que vous n'avez pas répondu à ma question relative à l'avis rendu par votre administration, l'administration régionale, dans le cadre de l'instruction réalisée par le gouverneur. Je reviendrai en question écrite, puisque c'est un élément qui permettra de compléter la compréhension du dossier.

Deuxièmement, je vous suis sur ce travail d'objectivation qui a été initié. J'entends et je prends acte du fait que vous l'attendez dans les prochaines semaines. Nous reviendrons prochainement à cet égard.

Troisièmement, si l'implantation ne permettait plus d'être revue, tenant compte du cheminement de chacun des dossiers, la modulation du développement de ces deux projets pourrait, à tout le moins, permettre leur déploiement parallèle, à défaut d'une meilleure optimalisation sur le plan spatial.

Ceci sous réserve de l'étude que vous avez commandée et qui nous informera davantage sur l'intensité de ce risque.

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la cyberattaque touchant plusieurs communes wallonnes »

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 cyberattaque touchant plusieurs communes wallonnes ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, nous vous avons interrogé en séance plénière relativement à la cyberattaque qui s'est abattue sur les sites de plusieurs communes dans l'arrondissement de Dinant ainsi qu'en Wallonie picarde.

Nous souhaitons vous permettre de répondre à certaines questions qui n'ont pu être abordées dans le cadre des réponses d'actualité.

Combien de communes ont été attaquées ? Y en a-t-il d'autres que celles identifiées dans les arrondissements de Dinant ou de Wallonie picarde qui ont été visées ? Pourquoi ces communes ? Des éléments d'appréciation quant aux critères de choix des cibles de la part des assaillants sont-ils identifiés ou s'agit-il davantage d'un caractère fortuit ? Les failles ont-elles pu être identifiées et résolues par IMIO ? Des plaintes ont-elles été déposées ? Dans l'affirmative, la Région a-t-elle accompagné cette démarche ?

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, un incident de type attaque DDoS a été constaté au début du mois de novembre 2025 sur plusieurs sites communaux.

À ce stade, aucun élément ne permet de conclure à une compromission de l'infrastructure technique : il n'y a eu ni fuite, ni altération, ni perte de données. Seules des indisponibilités temporaires ont été enregistrées. Les équipes d'IMIO – le gestionnaire concerné pour chacun de ces cas – ont identifié les requêtes malveillantes, rétabli l'accès aux services et engagé des mesures correctrices. Aucune faille structurelle n'a été détectée par l'intercommunale et ses services.

D'après les informations reçues du SPW, les communes dont les sites ont été attaqués sont Malmedy, Comines-Warneton, Bastogne, Welkenraedt ainsi que la Province du Brabant wallon.

Sur le plan judiciaire, IMIO a collaboré activement avec la Regional Computer Crime Unit – RCCU – de la police judiciaire fédérale de Namur. Dans une logique d'anticipation et de renforcement, IMIO déploiera, à partir de la fin de l'année 2025, un bouclier numérique destiné à améliorer la protection des sites et applications métiers des pouvoirs locaux.

À ce jour, je n'ai connaissance d'aucun dépôt de plainte, mais je ne suis pas l'autorité judiciaire.

Je tiens à souligner que la cybersécurité ne peut reposer uniquement sur les épaules de nos opérateurs techniques. Elle suppose une mobilisation conjointe des pouvoirs publics, des prestataires spécialisés et des autorités judiciaires et une rigueur quant à l'utilisation des logiciels et aux risques d'intrusion dans le chef des agents qui ont accès à ces applications.

Cet incident, heureusement contenu, nous rappelle la nécessité d'une vigilance constante. C'est pourquoi le Gouvernement poursuivra son travail de sécurisation numérique en concertation étroite avec les pouvoirs locaux, dans le respect des principes de bonne gouvernance.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je prends acte des explications et des informations complémentaires données par le ministre.

J'ai juste une remarque. Vous avez identifié un certain nombre d'entités qui ont été touchées par cette attaque ; je suppose qu'elles s'ajoutent à la liste des communes partagée en séance plénière, plus large que la liste actuelle qui recense essentiellement les entités de l'arrondissement de Dinant et de la Wallonie picarde.

Concernant le reste, je peux partager les éléments d'intérêt général qui ont été portés par le ministre.

Question orale de M. Loris Resinelli à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le non-respect délibéré de la législation sur les fabriques d'église par la Ville 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 « le non-respect délibéré de la législation sur les fabriques d'église par la Ville de Mons ».

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le 27 mai dernier, je vous interrogeais sur la décision unilatérale de la Ville de Mons de réduire, à travers son budget 2025, la dotation de secours accordée aux fabriques d'église de 25 %. La Ville justifiait cette décision par les contraintes liées à son plan de gestion et à la convention Oxygène. Toutefois, la Ville avait précédemment approuvé les budgets de ces fabriques d'église, avec ou sans réformation, lors de sa séance du conseil communal du 13 novembre 2024, tel que le prévoit le décret du 13 mars 2014 relatif à la tutelle sur les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus, sans appliquer cette réduction de 25 % décidée de longs mois plus tard.

Dans votre réponse, vous me confirmiez que l'invocation de la convention Oxygène à cette fin n'était pas correcte puisque celle-ci prévoit des exceptions, dont l'une concerne bien les dépenses ordinaires de transfert prévues par un cadre légal ou réglementaire d'une autorité supérieure, dont les fabriques d'église.

Sans manquer de mentionner que tout le monde devait contribuer à l'effort budgétaire à réaliser, y compris les fabriques d'église, vous disiez alors très clairement : « Le Conseil communal de la ville de Mons ayant approuvé lesdits budgets fabriciens de l'exercice 2025 en novembre 2024, ceux-ci sont devenus pleinement exécutoires. La Ville de Mons ne peut donc pas réduire unilatéralement, dans son budget 2025, des montants d'intervention en faveur des fabriques d'église qu'elle a elle-même approuvés précédemment. Toute révision des budgets de fabriques ne pourra se faire qu'en concertation et dans le cadre d'une modification budgétaire à l'initiative des fabriques d'église. Je ne peux donc qu'encourager les autorités communales et les membres des fabriques d'église à ouvrir un dialogue sur cette question et à établir une trajectoire budgétaire pluriannuelle sur la législature communale, répondant à la situation budgétaire difficile de la Ville de Mons, tout en respectant les obligations légales de financement des fabriques. »

Six mois plus tard, il semble que votre souhait d'un dialogue entre la Ville de Mons et ses fabriques d'église soit resté lettre morte. Pire, les retours du terrain me confirment bien que la Ville maintient sa décision illégale et non concertée de réduction des budgets de 25 % et refuse de verser le solde de l'intervention 2025 aux fabriques d'église, mettant plusieurs d'entre elles en grande difficulté de trésorerie, notamment pour assumer leurs dépenses de personnel.

Un mail de la division financière en ma possession, adressé à une fabrique d'église, le confirme : « Lors de l'approbation du budget de la Ville, cette somme a été réduite de 25 % sur demande de l'organe de contrôle des communes. Cela fait suite aux restrictions budgétaires imposées à la Ville. La somme de base réduite de 25 % correspond donc au montant versé. Il

n'y aura malheureusement plus de versement pour cette année. »

Les fabriques d'église de Mons sont inquiètes par rapport à ce refus de la Ville d'appliquer la loi, malgré votre rappel très clair de la législation. Quelle est votre lecture de cet entêtement et comment, en tant que ministre de tutelle des pouvoirs locaux, pouvez-vous agir afin que la Ville de Mons respecte la législation en la matière et ses propres décisions d'approbation de novembre 2024 ?

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 rappelé à plusieurs reprises le cadre légal applicable. L'intervention communale constitue une obligation légale strictement définie par le décret impérial du 30 décembre 1809 et confirmée par la jurisprudence du Conseil d'État. Une fois les budgets approuvés, ceux-ci deviennent exécutoires et la commune est tenue de respecter les montants qu'elle a elle-même préalablement validés. Ces principes ont déjà été confirmés lorsque vous m'interrogiez sur le sujet en mai dernier.

Aujourd'hui, nous nous trouvons dans une situation où le différend porte moins sur l'interprétation de règles que sur leur exécution. J'entends faire respecter le décret impérial en réformant le prochain acte budgétaire à ce sujet. J'ai donné instruction au SPW IAS et au CRAC de procéder en ce sens.

En outre, si la fabrique d'église estime que la commune manque à ses obligations légales, elle peut bien sûr assigner la commune au civil afin d'obtenir le versement des montants dus en vertu de la loi. Cette voie relève alors de l'ordre judiciaire. Je comprends que personne ne souhaite en arriver là.

Cela dit, je reste convaincu qu'une solution concertée demeure la voie la plus souhaitable pour garantir à la fois la continuité du service du culte et le respect des contraintes budgétaires de la Ville. Je ne peux qu'encourager, une nouvelle fois, l'ouverture rapide d'un dialogue entre la Ville et les fabriques d'église.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, merci pour votre prise de position claire et sans équivoque sur cette obligation que la Ville de Mons – comme l'ensemble des villes et communes de Wallonie – doit observer en matière de budgets de fabriques d'église, lorsqu'elle les a elle-même approuvés. Ces budgets sont exécutoires et il n'est pas question de revenir dessus plusieurs mois plus tard. La meilleure solution reste le dialogue et la concertation.

Depuis le dépôt de ma question, j'ai appris qu'une réunion est prévue dans les prochains jours entre les représentants des fabriques d'église et la Ville de Mons, au niveau de la direction décentralisée du SPW IAS à Mons, ce qui est donc une bonne chose, en espérant qu'ils puissent trouver un espace de dialogue par rapport à cette problématique.

Cependant, je note, et j'en suis heureux, que vous allez indiquer dans le prochain budget que l'argent impayé devra effectivement être versé en 2026. Je vous remercie.

(M. J.-P. Bastin, Vice-Président, 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 « le manque de neutralité de l'administration communale de Binche »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daye à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le manque de neutralité de l'administration communale de Binche ».

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, la Ville de Binche a récemment publié sur sa page officielle un message affirmant « que les communes sont obligées d'augmenter leurs taxes et redevances et que le Gouvernement wallon invite à relever les taux en suivant l'indexation ». Or, cette affirmation est fausse. Ni le CDLD, ni la circulaire budgétaire, ni aucune disposition légale n'impose aux communes d'augmenter leur fiscalité.

Au-delà de l'erreur factuelle, cette publication interroge le principe de neutralité administrative. La communication institutionnelle doit être objective, neutre et dépourvue de tout message politique, comme le rappelle d'ailleurs l'Union des villes et communes de Wallonie. Présenter un choix fiscal comme une obligation légale revient à utiliser un canal public pour légitimer une décision politique de la majorité, ce qui brouille la frontière entre communication politique et communication communale.

Dès lors, Monsieur le Ministre, considérez-vous qu'une communication officielle présentant un choix politique comme une contrainte légale contrevient au principe de neutralité administrative prévu par le Code de la démocratie locale et de la décentralisation ?

Ensuite, votre administration envisage-t-elle de rappeler aux communes leurs obligations en matière de communication impartiale afin d'éviter de telles dérives ?

Enfin, quelles mesures pouvez-vous prendre à l'égard de la Ville de Binche pour rappeler gentiment les règles de neutralité qui doivent s'imposer à toute communication institutionnelle ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, merci pour votre question. La gestion communale relève des choix de la majorité en place. Chaque commune détermine donc librement la politique fiscale qu'elle souhaite mener. Je ne ferai pas de commentaire sur le niveau d'additionnels de la Ville de Binche.

Je rappelle que le principe de neutralité de la communication est solidement ancré dans le droit administratif. Les autorités communales doivent s'abstenir de toute prise de position politique partisane afin de respecter la neutralité du service public. Ce principe s'applique en complément de bonnes pratiques de gouvernance locale.

Aussi, face à votre question, j'ai demandé à mon administration d'instruire les faits allégués en interrogeant la Ville de Binche pour qu'elle fournisse ses explications. J'agirai au besoin, selon les éléments qui résulteront de l'instruction.

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

M. Maxime Daye (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse, cette clarification et cette volonté de toujours poser des choix justes, au-dessus de la mêlée. On attendra évidemment le retour de votre administration.

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

Question orale de M. Arnaud Dewez à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le suivi de la réforme des institutions provinciales »

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la préparation du budget des entités supracommunales »

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. Dewez, sur « le suivi de la réforme des institutions provinciales » ;
- M. Devin, sur « la préparation du budget des entités supracommunales ».

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Monsieur le Ministre, la DPR consacre un nouveau paysage institutionnel pour nos provinces et leur fonctionnement.

Il ressort des différentes réponses aux questions parlementaires qui ont pu vous être posées que vous avez demandé aux conseils provinciaux de lister les compétences exercées par l'ensemble des provinces en vue de leur éventuelle répartition vers d'autres niveaux de pouvoir.

Je m'interroge à ce stade, dans un premier temps, sur le suivi concret de cette phase de recensement. Pouvez-vous nous dresser un état des lieux ? Combien de provinces ont déjà remis ces listes de compétences ?

Dans un second temps, il convient de s'interroger sur la suite, sur ce que la Région entend faire exactement de ces listes. Quel est le calendrier prévu pour analyser ces listes ? Quels critères la Région appliquera-t-elle pour décider quelles compétences seront transférées ? Quelle est votre réflexion à ce stade sur cette question ?

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, il se passe bien des choses dans les communes, dans les conseils communaux, et je crois que l'on sera appelé à en reparler très rapidement.

M. Bastin parlait de sortie de route, on ne parlait pas d'autre chose en la matière. En matière de

supracommunalité, là aussi, il y a du travail. Il n'y a pas encore si longtemps, vous étiez un membre actif de Centropôle. Vous avez décidé de faire un pas de côté quand vous êtes devenu ministre, pour prendre la distance nécessaire par rapport à cet organe supracommunal de la région du Centre.

Vous travaillez depuis plusieurs mois à la refonte de cette supracommunalité en Wallonie. Vous êtes venu nous en parler à l'hôtel Orange, il y a quelques mois, en réunissant les bourgmestres de la région du Centre, en intégrant à la réflexion l'avenir des provinces, ce qui peut être compliqué quelquefois dans une compréhension simple, je vous l'avoue. Quand on nous dit, par exemple, que les provinces vont elles-mêmes gérer et financer les zones de secours, mais qu'en 2030 les provinces ne seront plus là et qu'ensuite c'est une conférence des bourgmestres qui va gérer cela, on a quelquefois du mal à suivre cette évolution institutionnelle.

Néanmoins, nous sommes actuellement en pleine période d'élaboration des budgets, en ce compris dans les organes supracommunaux comme Centropôle.

Que pouvez-vous nous communiquer des chiffres concernant les subsides des organes supracommunaux ? Les budgets actuels seront-ils prolongés dans les mêmes conditions ? Quels éléments pouvez-vous nous apporter sur ce dossier pour l'année 2026 ? Où en est votre réflexion pour la suite ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, la Déclaration de politique régionale rappelle l'ambition du Gouvernement : renforcer le rôle supracommunal des provinces. Les travaux en cours s'inscrivent pleinement dans cette logique.

Monsieur Dewez, vous m'interrogez sur l'état d'avancement du travail de recensement des compétences exercées par les provinces. À ce stade, je ne puis encore vous répondre de manière définitive aux différentes questions relatives au calendrier ou aux critères de répartition des compétences. La réflexion se poursuit actuellement au niveau des discussions intragouvernementales. L'ambition est que la méthode sur les orientations du Gouvernement soit approuvée dans les semaines prochaines.

Parallèlement, je rencontre régulièrement, de manière informelle, les députés-présidents des provinces ainsi que l'Association des provinces wallonnes.

Monsieur Devin, vous m'interrogez sur la préparation des budgets des entités supracommunales, plus particulièrement sur les subsides alloués à ces organes. Une note sera également présentée tout prochainement au Gouvernement à ce sujet, laquelle définira le mode de financement de ces structures par le Gouvernement ainsi qu'une période transitoire. Mon objectif est de permettre à la Conférence des bourgmestres, aux associations des forces vives, de continuer à fonctionner, mais nous ne pouvons pas continuer à financer, au niveau wallon, une kyrielle de niveaux de pouvoir. C'est absolument intenable sur le plan budgétaire.

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

M. Arnaud Dewez (MR). – Je reviendrai prochainement avec d'autres questions plus précises sur le suivi et l'état d'avancement.

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse, mais je me montre très inquiet. J'ai l'impression que c'est la chronique d'une mort annoncée des entités supracommunales telles qu'elles existent aujourd'hui et qui avait été déterminée par bassins de vie par l'ancien Gouvernement, qui existe depuis bien des législatures en la matière.

Je prends acte de vos déclarations.

Quand allez-vous trancher et annoncer des choses ? Vous allez passer au Gouvernement, mais pour quand réservez-vous l'annonce ?

M. le Président. – Je vous rappelle que l'on ne peut pas reposer de question dans le cadre de la réplique. N'hésitez pas à revenir avec une question.

Je vous propose donc de faire une petite pause.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 15 heures 55 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 15 heures 58 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES *(Suite)*

Question orale de M. Julien Liradelfo à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le marché public de caméras de surveillance à Jurbise »

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 « le marché public de caméras de surveillance à Jurbise ».

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, je souhaite revenir sur le marché public de caméras à Jurbise. Ce marché de plus de 360 000 euros a été attribué à une société dont le patron est un ami proche du directeur général de la commune.

Or, ce directeur général a rédigé le cahier des charges, participé aux réunions techniques et signé l'attribution. Même sans prouver une faute, l'apparence de conflit d'intérêts est évidente et, en matière de marchés publics, cette apparence suffit déjà à remettre en cause ce marché.

Lors de la dernière séance plénière, vous avez affirmé que la messe était dite. Cependant, si je ne m'abuse, la messe c'est le dimanche et nous étions mercredi ; c'est pour cela que je vous pose la question. La tutelle avait donné un avis favorable en 2022, selon vous, mais cet avis n'a pas pu tenir compte du lien d'amitié puisque personne ne l'avait signalé à l'époque. Un contrôle qui ne dispose pas de toutes les informations ne peut pas servir aujourd'hui de justification pour clore le dossier.

Vous avez aussi laissé entendre que seul un juge pouvait agir. Or, prévenir le conflit d'intérêts réel ou apparent est d'abord une obligation administrative prévue dans les règles wallonnes et européennes. C'est donc aussi votre responsabilité en tant qu'autorité de tutelle.

Allez-vous réexaminer le dossier ? Vous m'aviez déjà dit que non, alors je vous demande plutôt : pourquoi ne voulez-vous pas réexaminer ce marché ? Pourquoi ne voulez-vous pas intervenir pour examiner ce marché public qui témoigne d'une apparence assez suspecte ?

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 constate qu'en commission, vous êtes plus prudent qu'en séance plénière, en tout cas dans votre questionnement.

Je le répète : les délais de tutelle sont forclos en ce qui concerne ce marché public. Mon prédécesseur a laissé s'épuiser le pouvoir de tutelle concernant ce marché public datant de 2022 – nous sommes donc trois ans plus tard –, estimant ne pas devoir s'opposer à l'exécution de ce marché.

Certains éléments ont en effet été évoqués dans la presse concernant une situation qui pourrait s'apparenter à un conflit d'intérêts dans le cadre du marché public de caméras à Jurbise. Néanmoins, un article de presse ne peut en aucun cas constituer un élément probant. Je n'ai pas été saisi d'une plainte à propos de ce marché et je ne suis pas non plus l'autorité judiciaire.

Comme à chaque fois dans ce genre de situation, lorsque des faits allégués sont portés à ma connaissance – je viens de le dire pour la Ville de Binche –, je sollicite de mon administration une analyse complète relative aux faits. En fonction du retour à ces différentes demandes, je prends chaque fois attitude.

Je rappelle à nouveau que je ne suis pas le juge, mais simplement l'autorité de tutelle. Je ne peux pas rouvrir une instruction lorsque le pouvoir de tutelle a été épuisé. Mon action doit se limiter dans le cadre du droit. Voilà ce que je puis vous dire.

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

M. Julien Liradelfo (PTB). – J'entends que le délai pour le pouvoir de tutelle est passé. Néanmoins, il y a des éléments nouveaux, il y a un article de presse. Il est assez interpellant de se rendre compte que le directeur général d'une commune est un ami proche de la personne à qui il passe des marchés à 400 000 euros.

Quand on va boire un verre ou manger un morceau et que l'on passe des marchés à 400 000 euros, je ne pense pas que l'on n'aborde pas ce genre de sujet. Or, je vais rester prudent, comme vous le dites.

Dans tous les cas, j'entends que s'il y avait une plainte, vous pourriez éventuellement rouvrir le dossier. On verra ce que l'avenir nous réserve. Je m'étonne que vous ne soyez pas plus proactif dans ce dossier parce que je trouve les faits assez interpellants.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les jumelages entre communes »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Fafchamps à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les jumelages entre communes ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, les jumelages entre communes constituent depuis plusieurs décennies un outil essentiel de coopération locale en Europe. Ils visent à créer des liens durables entre deux territoires afin de favoriser la compréhension mutuelle, les échanges citoyens, les découvertes culturelles, la mobilité des jeunes ainsi que des collaborations économiques, touristiques ou associatives.

Souvent portés par des comités de jumelage, ils permettent d'ancrer ces relations dans le quotidien des habitants, de stimuler l'implication des écoles, des clubs sportifs, des mouvements de jeunesse ou des associations culturelles. Comme exemple, j'ai eu la chance d'assister à l'officialisation du jumelage entre la commune de Fléron et la commune française de Mont-Près-Chambord. Cet événement a scellé près de trente ans d'amitié franco-belge.

Cette démarche permettra d'élargir les échanges déjà existants à des séjours culturels pour les écoles et les aînés, des randonnées et activités sportives, des collaborations agricoles et le développement de relations commerciales entre indépendants d'ici et de là-bas. L'officialisation de ce jumelage donne une base structurelle à ces initiatives et permettra d'en faire bénéficier l'ensemble de la population.

À la lumière de ces éléments, quelle est votre position en matière de promotion et de soutien aux jumelages ? La Région encourage-t-elle activement la création ou la relance de tels partenariats ? Un jumelage doit-il nécessairement être conclu entre deux communes dotées d'une entité juridique ou un village peut-il également être jumelé ? Existe-t-il des précisions ou des contraintes juridiques en la matière ?

Quels dispositifs d'accompagnement, de financement ou de soutien administratif la Région propose-t-elle aux communes souhaitant officialiser ou développer un jumelage ? Les communes peuvent-elles bénéficier d'aides pour organiser des projets concrets, tels que des échanges scolaires, des activités touristiques ou des initiatives patrimoniales ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, les jumelages présentent effectivement des avantages dans bien des domaines liés notamment à la culture, à l'agriculture, aux produits locaux ou encore à l'éducation. Ils permettent surtout de bâtir des liens au-delà des frontières, et participent aussi à des échanges d'expérience utiles aux collectivités locales.

Selon le Conseil des communes et régions d'Europe – CCRE –, le jumelage est un accord formel, illimité dans le temps, entre au moins deux gouvernements infranationaux qui s'engagent à développer des activités conjointes impliquant leurs communautés. Cela sous-tend qu'un village ne peut à lui seul prétendre à un jumelage, puisqu'il ne s'agit pas de l'entièreté de la commune. Pour le surplus, d'autres relations nouées entre communes de communautés différentes n'ont pas le caractère formel d'un jumelage, mais se limitent parfois à de la simple coopération.

Il n'existe pas de soutien particulier de mon administration aux jumelages. Cependant, les jumelages européens peuvent être soutenus financièrement par l'Union européenne, la Commission européenne disposant d'un programme permettant de financer des actions conduites par les jumelages, dont l'objectif consiste à rapprocher l'Europe de ses citoyens.

Le Conseil des communes et régions d'Europe a, quant à lui, dédié une plateforme multilingue – twinning.org –, disponible en 24 langues. Elle a pour but de faciliter l'échange d'informations et d'aider les collectivités territoriales européennes à trouver des partenaires de jumelage en fonction de leur profil et de leurs préférences.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éclaircissements. Je suis ravie d'apprendre qu'il y a des soutiens au niveau de l'Europe. Pour certaines communes, il serait intéressant d'aller creuser cette piste.

Dans l'exemple que je vous donnais, la Commune de Fléron est jumelée avec la Commune de Mont-près-Chambord, qui est une commune de 4 000 habitants dans les châteaux de la Loire. Cela officialise une collaboration depuis presque 30 ans du petit village de Magnée. C'est vrai que les habitants de Magnée auraient voulu que ce soit Magnée qui soit jumelée avec Mont-près-Chambord, et pas la Commune de Fléron.

Cependant, le bourgmestre et l'échevin en charge du jumelage avaient bien fait leur travail, puisqu'ils leur ont expliqué que c'était la commune uniquement qui pouvait être jumelée. C'est bien que ce soit l'entité

juridique, parce que cela permet d'élargir un peu les collaborations possibles avec toutes les écoles et toutes les associations de la commune qui pourront bénéficier de ce jumelage, et pas uniquement les 800 ou 900 citoyens du village de Magnée.

Question orale de Mme Sophie Fafchamps à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'état d'avancement du cadre légal relatif à la participation des services régionaux aux cellules de sécurité intégrale locale en matière de radicalisme, d'extrémiste et de terrorisme (CSIL-R) »

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'état d'avancement du cadre légal relatif à la participation des services régionaux aux cellules de sécurité intégrale locale en matière de radicalisme, d'extrémiste et de terrorisme (CSIL-R) ».

La parole est à Mme Fafchamps pour poser sa question.

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le 29 septembre dernier, vous nous indiquiez en réponse à une question parlementaire que le projet de décret visant à combler le vide juridique relatif à la levée du secret professionnel au sein des CSIL-R en Wallonie était en cours d'élaboration. Vous précisiez alors que l'avis de Legisa avait été sollicité et reçu, et que des discussions avec l'autorité fédérale sur un accord de coopération encadrant la participation des services des entités fédérées étaient en bonne voie de finalisation.

Cette question revêt une importance particulière dans le contexte actuel marqué par l'évolution constante des formes de radicalisation et la nécessité d'une collaboration efficace entre les différents niveaux de pouvoir, pour assurer la prévention et la lutte contre ces phénomènes.

Pourriez-vous nous faire le point sur l'état d'avancement de ce dossier ? Le projet de décret a-t-il été adopté par le Gouvernement wallon ? Dans l'affirmative, quels sont les éléments essentiels de ce nouveau cadre légal permettant aux services régionaux de participer pleinement aux CSIL-R ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, il est indispensable de doter la Wallonie d'un cadre juridique clair permettant aux services relevant des compétences régionales de participer, dans des conditions strictement encadrées, aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme, les CSIL-R. Ce travail – que le précédent Gouvernement avait quelque peu négligé – est à présent démarré.

Le Gouvernement a adopté en première lecture, sur ma proposition, le 6 novembre dernier, un avant-projet de décret permettant d'organiser la participation des services relevant des compétences de la Région aux cellules de sécurité intégrale locales en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme. L'objectif central du décret est précisément de permettre, dans un cadre strict, la levée du secret professionnel afin d'améliorer la prévention des situations de radicalisation et de garantir que les services concernés puissent échanger les informations nécessaires à la protection de la sécurité publique, et ce, dans un cadre normé.

Ce texte comble le vide juridique qui empêchait jusqu'ici une participation harmonisée des services régionaux aux concertations de cas prévues par la loi fédérale du 30 juillet 2018. Il était donc grand temps. L'idée est de prévenir les infractions terroristes grâce à des concertations de cas entre différents acteurs publics et sociaux.

Premièrement, ce décret définit les services wallons susceptibles d'être invités à participer aux CSIL-R : services du SPW, organismes publics, opérateurs de logement public, ALE, Maisons de l'emploi, missions régionales pour l'emploi, centres d'insertion socioprofessionnelle, ainsi que les acteurs visés par le décret wallon relatif aux armes civiles. Leur participation reste conditionnée à l'existence d'un lien préalable avec la personne concernée et au respect des principes de nécessité et de proportionnalité. Il ne s'agit pas d'organiser autre chose qu'un échange d'information ciblé et dûment proportionné.

Deuxièmement, le futur décret encadre les modalités d'invitation et de participation : la convocation par le bourgmestre, la motivation spécifique lorsqu'un enfant de moins de 12 ans est concerné, la possibilité motivée de refus, la confidentialité stricte et le rappel du cadre légal par chaque participant en début de réunion. S'assurer que toutes les mesures de protection soient assurées.

Troisièmement, le texte précise les règles applicables à l'échange d'informations : la finalité doit être exclusivement la prévention des infractions terroristes, l'interdiction de détournement vers toute autre finalité, le respect du secret professionnel et du RGPD.

Ce cadre permettra aux communes wallonnes – et surtout aux autorités responsables, donc les bourgmestres – de bénéficier d'un dispositif cohérent avec celui déjà existant en Fédération Wallonie-Bruxelles et au Fédéral et contribuera à améliorer la prévention locale du radicalisme, dans le respect des droits fondamentaux et de l'exigence normale de protection des données.

En termes de calendrier, conformément au cadre réglementaire, les avis de l'APW, de l'Union des villes et communes, de la Fédération des CPAS et de l'Autorité de protection des données ont été sollicités dans le délai de 30 jours. Ce qui deviendra le projet de décret devrait être soumis au vote de cette Commission au cours du premier semestre 2026. C'est l'objectif que je me suis assigné.

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

Mme Sophie Fafchamps (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je ne peux que féliciter la volonté de combler un vide juridique. C'est toujours mieux d'avoir un cadre clair et encore plus pour un sujet délicat comme celui du terrorisme.

Je félicite aussi le fait d'avoir réuni de nombreux acteurs pour préparer ce texte. Il est important de veiller à absolument respecter l'État de droit.

On sera aussi particulièrement vigilant au fait qu'il y ait des formations pour les élus, les bourgmestres notamment. Il ne faudrait pas surcharger leur travail.

Nous suivrons cela dans les prochaines semaines, quand le texte arrivera.

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la procédure de recours contre le permis octroyé à Brussels South Charleroi Airport (BSCA) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la procédure de recours contre le permis octroyé à Brussels South Charleroi Airport (BSCA) ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a décidé en juillet dernier de renouveler, pour une durée de 20 ans, le permis unique de l'aéroport de Charleroi qui arrivait à échéance. Plusieurs communes – Binche, Fleurus, Anderlues, Sombreffe et Fontaine-l'Évêque – ont décidé de s'associer pour introduire un recours en annulation au Conseil d'État. Des riverains en ont fait de même.

Monsieur le Ministre, disposez-vous d'informations sur l'agenda de la procédure ?

Parmi les éléments interpellant dans ce dossier, on remarque que, dans le cadre de l'octroi du permis unique pour l'aéroport BSCA, les avis des fonctionnaires technique et délégué et des villes et communes concernées relativement aux limites d'horaires de vol n'ont pas été pris en compte.

Monsieur le Ministre, pourquoi n'avez-vous pas suivi ces avis, à tout le moins ceux des administrations ? Comment cela est-il motivé au regard de l'obligation de motivation formelle des actes administratifs ?

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 cela est indiqué dans la DPR, « le Gouvernement veillera à soutenir et à confirmer le développement et les perspectives de croissance de l'aéroport de Charleroi dans le cadre du renouvellement de son permis, dans le respect des limites fixées par le plan de développement à long terme, qui assure l'équilibre entre le développement socioéconomique, la protection de l'environnement et la santé des riverains ». Ce plan a été validé par les précédents Gouvernements. Aussi, je suis particulièrement attentif au suivi de ce dossier.

À ce jour, cinq requêtes en annulation ont été introduites auprès du Conseil d'État à l'encontre du permis unique délivré le 23 juillet dernier par le Gouvernement et portant sur le renouvellement du permis autorisant l'exploitation de l'aéroport de Charleroi. Ces requêtes ont été déposées entre le 30 septembre et le 30 octobre dernier. Un avocat a été désigné pour représenter les intérêts de la Wallonie et le dossier administratif lui a été transmis. Il lui appartient maintenant de communiquer au Conseil d'État un mémoire en réponse pour chaque requête introduite dans les 60 jours du dépôt de celle-ci.

Au stade de l'instruction administrative, le Gouvernement s'était d'ores et déjà appuyé sur les services d'un avocat pour procéder, sur la forme, à un renforcement de la cohérence des motivations contenues dans la proposition de décision des fonctionnaires technique et délégué afin de maximiser la sécurité juridique de la décision.

Sur le fond, la proposition de décision contenait diverses mesures qu'il a été jugé utile d'extraire de la décision en vertu du principe d'indépendance des polices administratives. En effet, la police de

l'exploitation aéroportuaire et du bruit généré par les aéronefs est notamment régie par d'autres décrets et arrêtés auxquels il y a lieu de se référer. C'est dans ce contexte que le Gouvernement a décidé de ne pas retenir la proposition de réduction des horaires figurant dans la proposition de décision des fonctionnaires délégué et technique, dès lors que celle-ci contrevenait aux horaires d'exploitation fixés par une norme supérieure, à savoir le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne.

Pour plus de détails concernant vos questions sur la motivation, je vous invite à consulter l'acte lui-même et, en particulier, pour le point que vous soulevez, les pages 262 à 264 de la décision prise par le Conseil des ministres.

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, vous ne m'avez pas répondu sur le calendrier. Vous avez dit que l'avocat du Gouvernement adresserait un mémoire de réponse, mais vous ne m'avez pas indiqué dans quel délai. Cela me donnera l'occasion de revenir vers vous ultérieurement.

(M. Fontaine, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Question orale de M. Jean-Jacques Cloquet à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les répercussions économiques de la Boucle du Hainaut »

Question orale de M. Maxime Daye à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le récent rapport des impacts socioéconomiques de la Boucle du Hainaut »

Question orale de M. Laurent Devin à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'objectivité de l'étude justifiant la réalisation de 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 « les prises de position relatives à la Boucle du Hainaut »

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. Cloquet, sur « les répercussions économiques de la Boucle du Hainaut » ;
- M. Daye, sur « le récent rapport des impacts socioéconomiques de la Boucle du Hainaut » ;
- M. Devin, sur « l'objectivité de l'étude justifiant la réalisation de la Boucle du Hainaut » ;
- M. Resinelli, sur « les prises de position relatives à la Boucle du Hainaut ».

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, une récente étude socioéconomique, financée par Elia et menée par Deplasse & associés, rappelle l'enjeu majeur que représente la Boucle du Hainaut pour l'avenir industriel du Hainaut.

Selon cette analyse, largement corroborée par l'avis rendu par la CREG, l'absence de nouvelle liaison 380 kilovolts entre Avelgem et Courcelles entraînerait un risque très important de désindustrialisation.

La province de Hainaut concentre près de 43 % de la consommation énergétique industrielle wallonne, avec un mix encore dominé par les énergies fossiles. L'étude estime que, sans sécurisation de l'alimentation électrique, certaines entreprises pourraient réduire leurs activités, voire quitter la région, et que de nouveaux projets industriels peineraient à s'y implanter.

À l'inverse, la réalisation de la Boucle du Hainaut ouvrirait des perspectives significatives : jusqu'à 7 000 emplois soutenus par an ; un gain potentiel cumulé de 10 milliards d'euros de valeur ajoutée d'ici 2050 et une amélioration de la compétitivité via un effet modérateur sur le prix de l'électricité.

Monsieur le Ministre, comment le Gouvernement analyse-t-il, aujourd'hui, les données socioéconomiques présentées dans l'étude, ainsi que l'avis de la CREG qualifiant le projet de « nécessaire » pour le Hainaut – sachant néanmoins qu'il s'agit d'un dossier combien complexe ?

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

M. Maxime Daye (MR). – Monsieur le Ministre, la pression monte autour du dossier de la Boucle du Hainaut. En effet, les différents acteurs de terrain démontrent tour à tour les bienfaits qu'aura le projet une fois qu'il sera concrétisé. Des analyses révèlent un constat sans appel : il faut avancer dans la concrétisation du projet pour enfin permettre à la Wallonie de bénéficier des ressources énergétiques indispensables à son essor économique.

Plusieurs constats saisissants ont été repris par AKT dans l'étude socioéconomique de la Boucle du Hainaut, réalisée par le bureau d'études Deplasse et associés. Le premier rappelle que la Wallonie, et plus singulièrement le Hainaut, frôle la panne électrique. Déjà sous tension, le réseau sera saturé d'ici cinq ans si rien ne change. Cinq ans, c'est déjà demain, compte tenu du temps de mise en œuvre d'un dossier tel que celui de la Boucle du Hainaut.

Un autre constat, c'est qu'à l'heure où la consommation électrique explose et où les besoins industriels s'intensifient, la Boucle du Hainaut est la clé pour permettre l'essor économique de la Région. La consommation électrique wallonne devrait augmenter de 75 à 130 % d'ici 2050. Il est inutile de rappeler qu'il faudra se doter d'infrastructures pour répondre à cette hausse.

AKT met également en exergue un autre axe, à savoir le nombre d'emplois créés par la Boucle du Hainaut. La concrétisation du projet permettra d'attirer de nouvelles entreprises chez nous, avec des postes à pourvoir à la clé. On parle de 7 000 nouveaux emplois par an – c'est colossal.

Compte tenu de tous ces éléments et de bien d'autres encore, repris dans les études citées, il est impératif d'agir rapidement et d'éviter le scénario catastrophe de la non-réalisation de cette ligne.

Monsieur le Ministre, avez-vous pris connaissance de l'étude sur les impacts socioéconomiques de la Boucle du Hainaut ? Partagez-vous les constats qui y sont formulés ? Avez-vous pu obtenir le complément du RIE ? Quelles seront les étapes à venir une fois ce complément de rapport entre vos mains ?

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

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Ministre, la Boucle du Hainaut, vous la connaissez : vous avez arpenté chaque mètre, dans votre circonscription, de cette Boucle du Hainaut durant toute la campagne électorale, afin de fournir toutes les informations nécessaires à son sujet à qui de droit.

Les journaux en ont fait l'écho le 14 novembre dernier, le 18 novembre dernier et encore aujourd'hui – qu'il s'agisse de *L'Écho*, du journal *Le Soir* ou du groupe Sudpresse. Force est de constater qu'Elia passe à l'offensive pour justifier le projet de Boucle du Hainaut. Ainsi, les conclusions d'une étude réalisée par le bureau d'études Deplasse et associés, commandée et payée par Elia, sont sans appel. C'est soit la Boucle du Hainaut, soit la mort socioéconomique de toute la province de Hainaut, voire de la Wallonie.

Mieux, la Boucle du Hainaut garantirait une valeur ajoutée cumulée de 10,2 milliards d'euros et 7 000 emplois. De tels chiffres ont de quoi faire rêver ou étourdir. En tant que responsables politiques, nous ne pouvons pas ignorer de telles informations. Cela étant, il relève également de notre responsabilité de garder la tête froide et de challenger les conclusions de cette étude. Monsieur le Ministre, vos services ont-ils pris connaissance de l'étude du bureau Deplasse et Associés ? Sont-ils en mesure de la challenger ? Dans la négative, comment s'assurer que ces conclusions sont réelles ?

Comment l'impact socioéconomique de la boucle est-il pris en compte dans le cadre de la procédure de modification du plan de secteur, et à travers quelles données ? Comment celles-ci sont-elles objectivées ?

Au-delà de ces éléments, nous apprenions par voie de presse ce matin que le tracé de la Boucle du Hainaut pourrait être modifié et que des alternatives étaient à l'étude.

Certes, je modifie ma question initiale, mais vous m'en excuserez, puisque je vous évite ainsi la question d'actualité de demain.

En effet, nous apprenons que quatre nouvelles communes seraient concernées : Manage, Le Rœulx,

Silly et Jurbise s'ajouteraient ainsi aux 14 communes déjà concernées, ou plutôt, certaines seraient retirées quand d'autres seraient ajoutées. Quand je lis l'article, d'autres sortiraient même du tracé, comme Braine-le-Comte, Lens et Pont-à-Celles, qui ne seraient plus concernées. Ces études sont en cours, des probabilités de tracé inscrites sur une carte.

Monsieur le Ministre, avez-vous pu prendre connaissance de cette nouvelle option de tracé ? En existe-t-il beaucoup d'autres ? Quelle en est votre analyse ? Quel est l'impact de cette modification tracée sur l'ensemble de la procédure ?

Je pense que le dossier est assez important que pour que votre réponse soit précise.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la semaine dernière, nous avons pu prendre connaissance d'une série de prises de position relatives à la Boucle du Hainaut, qui provenaient notamment des acteurs économiques qui appellent à la réalisation de cette nouvelle source d'approvisionnement énergétique pour notre région.

S'appuyant sur une étude d'un spécialiste en énergie, AKT estime que sa réalisation permettra un gain en valeur ajoutée entre 180 et 500 millions d'euros par an, ainsi qu'une moyenne de 2 535 à 6 994 emplois par an.

Par ailleurs, ce matin, nous découvrions dans la presse qu'Elia avait mis sur la table, suite aux différentes études attendues de sa part et dont vous avez pu prendre connaissance, différents tracés à proposer à la population. Cela va maintenant être au tour des différentes commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité des communes concernées de se positionner par rapport aux différentes propositions de tracés présentées par Elia.

Dès lors, quelle va être la suite du processus au niveau de ces communes ainsi qu'au niveau des communes qui ne s'attendaient peut-être pas à intégrer le bal des consultations – puisqu'elles n'étaient pas concernées à la base –, mais qui, par cette multiplication du nombre d'options possibles pour le tracé, se retrouvent dans tel ou tel scénario ? On parle des communes de Silly, de Jurbise, du Rœulx et de Manage en particulier. Ces communes, je suppose, vont aussi être ajoutées à la consultation. Je présume aussi, mais vous me le confirmerez, que l'ensemble des documents soumis aux différentes CCATM pourront être accessibles pour qu'elles puissent les consulter de manière exhaustive.

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, « Au vu de l'enjeu stratégique de réindustrialisation de la Wallonie et singulièrement de création d'emplois en Hainaut, la Boucle du Hainaut sera concrétisée, sous toute réserve des procédures en cours. Le Gouvernement veillera à l'instauration d'un dialogue constructif entre toutes les parties prenantes, portant sur les solutions techniques et économiques envisageables. Il veillera également à ce que les technologies choisies répondent au mieux aux enjeux industriels, de santé publique et d'impact environnemental. Le projet devra respecter les règles et recommandations internationales et du Conseil supérieur de la santé, notamment en matière de nuisances électromagnétiques. » Voilà ce que dit la DPR de juillet 2024.

Les expressions récentes d'AKT, de Canopea ou encore de la FGTB appuient également ce projet.

Conformément à la Déclaration de politique régionale, j'ai initié un dialogue direct entre Elia et REVOLHT, ce qui était une première, il n'y avait en effet jamais eu un tel dialogue. C'était ce que demandait REVOLHT avant les élections, et c'est ce qui était prévu dans la Déclaration de politique régionale. Le dialogue n'a pas abouti à un consensus, mais il a permis d'avancer sur certaines options techniques. Je vous renvoie à mes précédentes réponses sur le sujet pour plus de détails.

J'ai pu prendre connaissance des résultats de l'étude que vous mentionnez, réalisée par le bureau Deplasse et associés. Celle-ci a été commanditée directement par le demandeur, Elia, et se concentre sur les impacts socioéconomiques de la Boucle du Hainaut. Il s'agit effectivement d'un plaidoyer suscité, financé et organisé par Elia. Ma foi, c'est leur droit de le faire. Cependant, il faut être clair : cette étude ne sera pas intégrée dans les documents du dossier de révision des plans de secteur en tant que tel puisqu'elle a été réalisée hors du cadre légal de la procédure, par un autre bureau d'étude que celui désigné pour la réalisation du rapport sur les incidences environnementales.

Pour rappel, le RIE est réalisé par le bureau Stratec, agréé par la Région wallonne, et qui est chargé de réaliser le rapport sur l'incidence environnementale, conformément à l'arrêté du Gouvernement wallon, qui prescrit le détail des éléments qui doivent être étudiés. Il doit donc établir un document scientifique sur lequel se baseront les décisions ultérieures concernant la révision éventuelle des plans de secteur.

En ce sens, les besoins et les impacts au sens large, dont ceux sur le plan socioéconomique, sont donc déjà étudiés et déjà challengés par ce bureau d'études Stratec, conformément au contenu qui a été défini pour le cadre de ce rapport sur les incidences environnementales.

Par contre, comme je l'avais indiqué à cette assemblée et suite à des questionnements soulevés par REVOLHT suite aux nouvelles décisions de politique énergétique du Fédéral, j'ai sollicité un avis de l'autorité indépendante – une autorité indépendante d'Elia –, à savoir la CREG, la Commission de régulation de l'électricité et du gaz, qui est une instance indépendante et reliée à l'entité fédérale.

La CREG m'a répondu par courrier d'avis transmis le 6 novembre dernier. Celle-ci conclut notamment que ce projet est bénéfique pour le développement économique de la province de Hainaut, en permettant l'augmentation de la capacité du réseau régional, actuellement proche de la saturation, et qu'en gros, les modifications de la politique énergétique fédérale sont inopérantes à l'égard de la réalité du besoin.

En ce qui concerne la procédure de révision des plans de secteur, le complément de rapport sur les incidences environnementales que j'avais sollicité en juillet 2025 vient d'être transmis – c'était la fin de semaine passée – à l'administration. Hier ou aujourd'hui, les dossiers seront envoyés conformément à la procédure légale par l'administration aux commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité – plus connue sous le nom de CCATM – des communes concernées ainsi qu'au pôle aménagement du territoire et environnement du CESE.

Les CCATM et les pôles pourront donc formuler des observations ou présenter des suggestions concernant le rapport sur les incidences environnementales, tel qu'il est aujourd'hui amené par le bureau Stratec.

Sur la base des observations et des suggestions que pourront émettre les CCATM concernées et les pôles du CESE, il reviendra ensuite au bureau d'étude d'intégrer ces retours avant de déposer à la Région wallonne officiellement le rapport final sur les incidences environnementales.

À partir de la réception – ou de l'envoi, je ne sais plus – des documents à l'attention des CCATM et des pôles, ceux-ci disposent d'un délai de 60 jours pour remettre leurs avis.

Par la suite, une fois que le rapport sur les incidences environnementales aura été définitivement clôturé, différentes instances d'avis jugées utiles seront consultées. C'est l'application de l'article D.II.49, paragraphe 2 du CoDT. Sur la base des conclusions de ce rapport sur les incidences environnementales et des avis des instances, le Gouvernement devra prendre attitude et, le cas échéant, définira un projet de périmètre de réservation.

Enfin, à la suite de cela, une enquête publique ainsi que la consultation des communes et des autres instances prévues par le CoDT devront avoir lieu avant une décision définitive.

Le projet de rapport sur les incidences environnementales rentré auprès de l'administration fin de la semaine passée par le bureau Stratec envisage plusieurs tracés possibles. Ces tracés sont établis en fonction de différents critères : paysagers, santé, environnement, efficacité. Ces différents critères classent toute une série d'itinéraires possibles et alternatifs. Certains de ces itinéraires concernent d'autres communes que la demande formulée initialement par Elia.

Je prends acte du fait que le bureau d'études a examiné d'autres possibilités – je pense que c'est sain, c'est ce qui était demandé par l'arrêté du Gouvernement qui fixait le contenu du rapport sur les incidences environnementales –, qui puissent challenger la proposition faite par Elia, tant sur le plan technologique que sur le plan des tracés possibles. Il y a des éléments de réponse dans le rapport sur les incidences environnementales. C'est sur ces éléments que les avis et les réactions des CCATM concernées et du pôle Aménagement du territoire du CESE sont attendus dans les 60 prochains jours.

Voilà ce que je puis vous dire en l'état de la situation de ce dossier, qui poursuit une procédure administrative et légale fixée par le CoDT.

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces explications. En effet, l'enjeu est majeur et à la fois complexe – vous vous y attelez énormément et j'apprécie beaucoup –, parce qu'au-delà des entreprises, il y a les enjeux de réindustrialisation du Hainaut. Il y a la concertation la plus large possible avec les citoyens et les acteurs locaux.

Je ne doute pas que vous vous référerez au maximum d'études pour prendre les meilleures décisions dans l'intérêt socioéconomique de la région.

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

M. Maxime Daye (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces informations. Est-il possible de disposer de l'avis de la CREG du 6 novembre dernier ? Cela peut être intéressant pour nous.

Je voulais mettre en avant le fait que les administrations, dont la Ville de Braine-le-Comte fait partie, puisque l'on est toujours bien concerné par le projet initial de Boucle du Hainaut, vont recevoir le courrier incessamment sous peu, si j'ai bien compris.

Je pense que le SPW a été bombardé d'appels aujourd'hui, mais ils ont répondu très rapidement. Cela arrive.

J'insiste sur le fait que, dans la presse, on évoque une mise en service au mieux pour 2032-2033, alors que

le réseau sera saturé en 2030. Là, il n'y a pas qu'une seule étude qui le dit, il y en a plusieurs. À un moment donné, on ne pourra plus tergiverser et il faudra assumer et décider une fois pour toutes dans ce dossier de la Boucle du Hainaut.

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

M. Laurent Devin (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments d'information. J'en retiens que la boucle sera bien réalisée. C'est un objectif du Gouvernement wallon inscrit dans la Déclaration de politique gouvernementale régionale.

Sur le résultat du dialogue entre Elia et REVOLHT, certes, il y a eu dialogue. Je pense que vous ne nierez pas le mécontentement de l'ASBL REVOLHT par rapport à l'issue de ce dialogue. Vous n'ignorez pas non plus les actions qui y sont entreprises, d'autant plus que vous en connaissez très bien les membres.

Je suis également intéressé par l'avis de la CREG. Un avis positif, nous dites-vous. Vous allez le transmettre, je vous en remercie.

La nouveauté et l'actualité, c'est que vous envoyez maintenant les dossiers aux CCATM et au pôle du CESE. C'est bien ce que vous nous dites aujourd'hui. Les dossiers sont partis. Les villes et communes, en tout cas leurs CCATM, disposent de 60 jours pour répondre et, sur base des conclusions, vous prendrez attitude sur un périmètre de rénovation et vous lancerez une enquête publique avant décision finale.

Voilà l'ensemble des informations que j'ai pu obtenir aujourd'hui.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Le résumé est un peu tronqué, mais ce n'est pas grave.

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

M. Loris Resinelli (Les Engagés). – Je voudrais remercier le ministre d'avoir pris le temps de reclarifier l'état actuel du dossier, d'avoir expliqué les avis qui avaient été reçus, dont celui de la CREG – qui est un avis important puisqu'il s'agit d'un organisme indépendant, il n'est partisan en rien de l'une ou de l'autre solution ; il vient amener réellement une plus-value au débat sur ce dossier.

Aujourd'hui, il est important d'acter qu'il se dessine de plus en plus un consensus autour de la réalisation de cette Boucle du Hainaut. Canopea, AKT, la FGTB, que ce soit au niveau social, environnemental ou économique, tout le monde est d'accord pour dire que cette boucle doit se faire. Qu'elle se fasse dans la concertation au mieux avec les communes concernées et les riverains pour que le tracé qui sera choisi parmi les options qui sont proposées soit celui qui répond le mieux aux différents critères que vous avez cités : l'environnement et la santé entre autres.

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

Question orale de M. Eddy Fontaine à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la participation des équipes de M. le Ministre au groupe de travail interministériel « Motocross » »

Question orale de M. Thierry Witsel à M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'impact de la pratique du motocross sur le territoire »

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. Fontaine, sur « la participation des équipes de M. le Ministre au groupe de travail interministériel « Motocross » » ;
- M. Witsel, sur « l'impact de la pratique du motocross sur le territoire ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, la Belgique a une grande tradition de motocross : de Joël Robert à Stefan Everts en passant par Georges Jobé, notre pays a connu dans les années 1970, 1980 et 1990 de nombreux champions et en connaît encore à notre époque.

À cette époque, comme l'expliquait Joël Robert dans une de ses dernières interviews, tous les pilotes faisaient du motocross sauvage à travers les campagnes et les forêts. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas et la pratique de ce sport est strictement encadrée et les terrains de motocross doivent bénéficier d'un permis d'environnement de classe 1.

Ce qui manque, ce sont les terrains d'entraînement. En la matière, nous sommes au carrefour des compétences entre vos collègues Galant, Coppieters et vous-même.

Pour répondre aux besoins du secteur, un groupe de travail interministériel « Motocross » a été initié.

Vos services ou votre cabinet participent-ils aux travaux de ce groupe de travail ? Le cas échéant, quels sont le calendrier de travail et les livrables attendus ? Pour quand doit-il rendre ses conclusions ?

Donneront-elles lieu à une note d'orientation visant à permettre plus facilement la création de circuits permanents ?

Comme je l'ai dit au ministre Coppieters récemment, le dossier « Motocross » n'est pas neuf ; on y travaillait déjà sous l'ancienne législature, voire même la précédente. Cela s'est accentué sous l'ancienne législature et le moment est venu de tirer les conclusions de ce travail.

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

M. Thierry Witsel (PS). – Monsieur le Ministre, face à la raréfaction des terrains permanents de motocross et aux difficultés administratives rencontrées par les porteurs de projet, comme c'est le cas à Bertrix, une question se pose : où implanter des terrains permanents de motocross ?

En tant que ministre de l'Aménagement du territoire, il ne vous revient pas de géolocaliser les terrains, mais de nous indiquer dans quelles zones au plan de secteur ces terrains peuvent s'implanter.

L'absence de circuits légalement aménagés conduit à une multiplication de pratiques sauvages dans des sites inadaptés comme la forêt ou encore des terrains agricoles, causant des nuisances pour les riverains, des dégradations ainsi que des conflits avec les autorités locales et les propriétaires privés.

Depuis de nombreuses années, la Fédération motocycliste wallonne de Belgique plaide pour la mise en place de terrains permanents qu'elle corrobore notamment via le plaidoyer rédigé par l'ingénieur agronome Denis Colart rédigé en 2021.

Il met en lumière les effets négatifs d'une telle pratique clandestine, mais surtout les opportunités d'intégrer ce type de sport dans une logique d'aménagement du territoire respectueuse de l'environnement.

Vos services disposent-ils d'une analyse des travaux menés par Denis Colart ? Le cas échéant, comment celle-ci est-elle intégrée dans la recherche de lieux pour implanter des terrains permanents ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Messieurs les Députés, la Déclaration de politique régionale consacre un important chapitre aux infrastructures sportives et à leur soutien, traduisant la volonté du Gouvernement de promouvoir la pratique sportive, tant pour les amateurs que pour le sport de haut niveau.

Le motocross est un sport, dont il convient d'assurer le développement dans des lieux sécurisés et encadrés, afin de garantir des conditions optimales de pratique et de préserver les chemins forestiers.

Plusieurs zones du plan de secteur peuvent accueillir un terrain de motocross, sous réserve, Monsieur Witsel, du respect des conditions légales :

- la zone d'habitat et la zone d'habitat à caractère rural moyennant la démonstration que le projet ne met pas en péril la destination principale de la zone et que le projet est compatible avec le voisinage ;
- la zone bleue de services publics et d'équipements communautaires ;
- la zone orange de loisirs ;
- la zone mauve hachurée blanc de dépendances d'extraction qui n'est pas encore exploitée, l'activité ne mettant pas en péril l'exploitation future du gisement ;
- la zone d'enjeu régional et la zone d'enjeu communal prévoyant ce type d'infrastructure ;
- la zone agricole admettant, sous conditions, d'accueillir des activités récréatives de plein air.

En pratique, certaines zones sont toutefois difficilement mobilisables, en raison du cumul des polices administratives. Le plan de secteur n'est pas la principale difficulté. Outre l'aménagement du territoire et l'urbanisme, ces infrastructures doivent respecter les normes environnementales, notamment en matière de bruit.

Le CoDT permet par ailleurs de déroger aux prescriptions du plan de secteur dans toute une série d'hypothèses. Un terrain de motocross peut bénéficier du mécanisme dérogatoire, par exemple, aux prescriptions du plan de secteur visé par l'article D.IV.11 du CoDT.

Cet article vise notamment les projets portés par des personnes de droit public – par exemple, une commune – ainsi que les activités à finalité d'intérêt général, telles qu'une infrastructure sportive accessible à tous dans des conditions raisonnables. En cas de projet dérogatoire, la motivation devra en outre rencontrer le prescrit de l'article D.IV.13 du CoDT édictant les conditions générales pour déroger au plan de secteur.

Vous le voyez, les possibilités sont relativement larges par rapport aux conditions de plan de secteur. Il revient par contre *in concreto* de trouver le bon endroit, notamment en termes d'impacts sonores pour ne pas perturber le voisinage dans une mesure excessive.

Le SPW Territoire ne dispose pas du plaidoyer rédigé en 2021 par l'ingénieur Denis Colart. L'examen

des permis uniques est encadré par les dispositions des polices administratives de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, ainsi que de l'environnement, puisque c'est la conjonction de ces deux polices.

Il est en effet important de diminuer l'exercice de la pratique sauvage par la délivrance de permis pour des terrains d'entraînement de motocross. Il vaut mieux concentrer plutôt que disperser. C'est pourquoi mes collaborateurs participent avec ceux de mes collègues de l'environnement et des infrastructures sportives au groupe de travail interministériel sur le sujet.

Ce GT s'attelle à comprendre les obstacles actuels pour y adresser les meilleures réponses possibles d'un point de vue environnemental et d'aménagement du territoire. Une proposition de modification du cadre décrétal sur le volet environnement est, à ma connaissance, à l'étude. Je pense avoir répondu clairement aux questions que vous m'adressiez sur le sujet.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse ; vous avez été très clair sur les différentes zones qui sont mobilisables. En termes d'environnement, on se fixe toujours le bruit, mais d'énormes progrès ont été consentis par les fabricants de motocross et de motos d'enduro, avec une diminution drastique des décibels. Actuellement, une moto fait à peine plus de bruit qu'une tondeuse.

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

M. Thierry Witsel (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette clarification par rapport aux questions posées, notamment par rapport aux différentes possibilités de zones où l'on pourrait envisager d'avoir un circuit permanent.

J'entends que le groupe de travail est en place. Je sais que M. Coppieters rencontre Mme Galant ce jeudi ; j'espère que les trois ministres autour de cette thématique se réuniront pour trouver la bonne solution.

Ce qui est important pour nous, c'est de ne pas nous balader de gauche à droite, suivant les ministres. Vous ne l'avez pas fait, je suis d'accord avec vous, mais Mme Galant m'a envoyé chez M. Coppieters qui nous a envoyés chez vous directement. C'est intéressant de vous avoir entendu, aujourd'hui. On continuera à suivre ce dossier qui nous passionne.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :
- M. Di Antonio, sur « les propositions des États généraux de la sécurité routière » ;
- M. Di Antonio, sur « la sensibilisation à l'utilisation des pneus hiver » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « la suppression de la ligne Express E22 Huy-Waremme » ;
- Mme Nikolic, sur « l'optimisation des parkings-relais du tram de Liège » ;
- Mme Jacqmin, sur « le suivi de l'enquête administrative concernant des soupçons d'ingérence étrangère impliquant un mandataire local hutois » ;
- M. Di Antonio, sur « le procès pour détournement de fonds à la Province de Hainaut » ;
- M. Crampont, sur « la mise en péril de la capacité des villes wallonnes » ;
- M. Janssen, sur « le recours communal relatif à un projet d'éolienne citoyenne à Gembloux et Éghezée » à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales de :
- M. Hazée, sur « l'avalanche de taxes dans les communes wallonnes » ;
- Mme Tillieux, sur « l'impact des politiques d'aménagement du territoire sur la cohésion sociale » 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 16 heures 52 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Paul Bastin, Les Engagés
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. Grégory Chintinne, MR
M. Jean-Jacques Cloquet, Les Engagés
M. Vincent Crampont, PS
M. Maxime Daye, Président
Mme Valérie De Bue, MR
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
Mme Sophie Fafchamps, Les Engagés
M. Eddy Fontaine, PS
Mme Mélissa Hanus, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Bruno Lefèbvre, PS
M. Julien Liradelfo, PTB
M. Chris Massaki Mbaki, MR
M. Loris Resinelli, Les Engagés
Mme Éliane Tillieux, PS
M. Thierry Witsel, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

AB	allocation de base / allocation budgétaire / article de base
ADEPS	Administration de l'éducation physique et des sports
AKT	Anticiper, Construire, Transformer (organisation des employeurs privés wallons)
ALE	agence(s) locale(s) pour l'emploi
APW	Association des provinces wallonnes (ASBL)
ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW)
ASBL	association sans but lucratif
Avello	mouvement qui défend les usagers cyclistes en Belgique francophone (anciennement GRACQ jusqu'en mai 2025)
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BEP	Bureau économique de la Province de Namur
BHNS	bus à haut niveau de service
BSCA	Brussels South Charleroi Airport (SA) (aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud)
CA	conseil d'administration
CCATM	commission(s) consultative(s) communale(s) d'aménagement du territoire et de mobilité
CCRE	Conseil des communes et régions d'Europe
CDD	contrat à durée déterminée
CDLD	Code de la démocratie locale et de la décentralisation
CE	Commission européenne
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
CIM	conférence interministérielle
CoDT	Code du développement territorial
CORTEX	Centre régional de coordination des risques et de la transmission d'expertise
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPSR	cellule(s) provinciale(s) de sécurité routière
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CRT	Centre régional de traitement de la police fédérale de la route
CSIL-R	cellule(s) de sécurité intégrale locale en matière de radicalisme, d'extrémisme et de terrorisme
CSP	contrat(s) de service public
CSWSR	Conseil supérieur wallon de la sécurité routière
DF	domaine fonctionnel
DG	directeur général / direction générale
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FEDER	Fonds européen de développement régional
FGTB	Fédération générale du travail de Belgique
GPS	Global Positioning System (système mondial de positionnement)
GT	groupe de travail
IAS	Intérieur et Action sociale (SPW)
IMIO	Intercommunale de mutualisation informatique et organisationnelle
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PDF	Portable Document Format (format de document portable)
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 »
PIU	plan(s) interne(s) d'urgence

PIWACY	Plan d'investissement Wallonie cyclable
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMR	personne à mobilité réduite
PPUI	plan(s) particulier(s) d'urgence et d'intervention
PST	programme stratégique transversal communal
PV	procès-verbal
RAVeL	réseau autonome des voies lentes
RCCU	Regional Computer Crime Unit (Unité régionale de la criminalité informatique)
REVOLHT	Réunir les entités et villages opposés à la ligne haute tension (ASBL)
RGPD	Règlement général sur la protection des données
RIE	rapport d'incidences environnementales
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
SIG	système(s) d'information géographique
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPF	Service public fédéral
SPW	Service public de Wallonie
SWDE	Société wallonne des eaux
TEC	Société de transport en commun
ULiège	Université de Liège (anciennement ULg)
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture)
WaCy	Wallonie cyclable (projet Communes pilotes Wallonie cyclable)