

CRAC n° 47 (2024-2025)

2<sup>e</sup> session de la XII<sup>e</sup> législature

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2024-2025

COMPTE RENDU

AVANCÉ\*

Séance publique de commission

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

**Mardi 3 décembre 2024**

\*Application de l'article 161 du règlement

Le compte rendu avancé ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement ni les orateurs

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

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – L’ajustement du budget 2024 est un ajustement qui arrive très tardivement en fin d’année budgétaire. Vous aurez compris qu’avec la séquence qui est celle de la mise en place d’un gouvernement, un ajustement budgétaire courant de l’été ou au tout début de l’automne était impossible. **Le choix du Gouvernement a bien été de se limiter à quelques grands besoins ou séquences, avec la volonté de répondre à des obligations que nous avons jugées inéluctables ou pour faire face à certaines situations de crise.**

D’autre part, troisième élément, la volonté de réduire l’encours et de mobiliser des moyens pour payer des entreprises, payer des subsides dus et des dotations promises, mais pour lesquels il n’y avait pas de moyens, ou pas de moyens suffisants en crédits de liquidation.

En ce qui concerne les travaux publics, sur les 116 millions, 2 millions ont été dégagés pour solder de gros litiges dans le cadre de l’exécution de marchés publics de travaux et 24 millions mobilisés via la provision en cours. Le choix était de faire une provision pour faire face à cette dépense inéluctable pour liquider un stock de factures en attente au SPW MI.

Pour être clair, des entreprises et des entrepreneurs étaient non payés, faute de moyens budgétaires, singulièrement pour la réfection des voiries, ce qui, évidemment, met à la fois les entreprises dans une situation de difficulté, mais donne aussi une très piètre image du secteur public.

En ce qui concerne cette fois-ci, les pouvoirs locaux, là aussi, la Région avait promis et n’avait pas assumé avec un délai de retard. Quand on sait les difficultés auxquelles de nombreuses villes, notamment de grandes villes, sont confrontées en termes de trésorerie, le non-versement de sommes pourtant légalement et juridiquement dues n’avait pu être réel, n’était pas alimenté en suffisance et n’avait pu être réalisé. Dès lors, le choix du Gouvernement a été de dégager une enveloppe de 190 millions d’euros, une somme considérable pour remettre les compteurs à zéro et assurer notamment le paiement des fameuses compensations plan Marshall, à la fois le solde de 2023, mais aussi d’assumer complètement le dû pour l’année 2024.

Toujours en matière de pouvoirs locaux, nous avons constaté qu’il y avait des goulots d’étranglement administratifs liés à la fin de programmation PIC avec aussi une série de dossiers qui arrivent en même temps à l’adjudication avec des risques d’explosion des prix –

**Projet de décret  
contenant le premier ajustement du budget  
général des dépenses de la Région wallonne  
pour l’année budgétaire 2024  
(Doc. 89 (2024-2025) N° 1 et 1bis)**

**Exposé particulier afférent aux compétences du  
ministre du Territoire, des Infrastructures, de la  
Mobilité et des Pouvoirs locaux**

**(Doc. 88 (2024-2025) N° 1 - Annexe 3)  
et (Doc. 89 (2024-2025) N° 1 - Annexe 3)**

- M. le Président.** – L’ordre du jour appelle l’examen :
- du projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l’année budgétaire 2024 (Doc. 89 (2024-2025) N° 1 et 1bis) ;
  - de l’exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux (Doc. 88 (2024-2025) N° 1 - Annexe 3 et (Doc. 89 (2024-2025) N° 1 - Annexe 3).

**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. Baurain comme rapporteur.

**M. le Président.** – À l’unanimité des membres, M. Baurain est désigné en qualité de rapporteur.

j'y reviendrai dans le cadre des cavaliers budgétaires en la matière.

Par ailleurs, on a constaté que la vitesse à laquelle ou l'ampleur des investissements en surface de remise en état de voirie, que ce soit pour le SPW MI ou encore pour les pouvoirs locaux, n'était pas finalement en cohérence avec le coût des investissements sous les voiries.

Et vous l'avez constaté pour celles et ceux d'entre vous qui sont impliqués dans des gestions communales et également du côté du SPW MI, une série de chantiers, de projets ont dû être statés, non décidés, reportés faute de moyens, ou risquaient de l'être faute de moyens suffisants à la SPGE.

Nous avons donc échangé au Gouvernement, également en la matière, afin qu'il y ait une augmentation de la capacité d'intervention de la SPGE de façon à permettre la réalisation des chantiers en surface. Un effort a également été consenti de ce côté-là : 25 millions d'euros ont été prévus.

Il y a la souplesse en ce qui concerne le PIC 2022-2024 puisque les délais sont prolongés qui au 30 juin 2025, qui au 31 décembre 2025, de façon à éviter ce pic de dossiers qui n'est positif ni pour les prix que doivent payer les communes, ni même pour les entreprises qui affirment ne plus être plus capable de remettre et qui, quand elles remettent prix, le remettent à un prix plus élevé et font en réalité de la sous-traitance. Pour des entreprises qui ne sont en plus plutôt pas localisées chez nous, ce n'est en aucun cas un gain.

Voilà la raison qui a motivé les quelques décisions limitées, mais significatives en termes budgétaires, à la fois pour le SPW MI et les communes dans le cadre de l'ajustement 2024 pour ce qui concerne mes compétences.

Voilà, Monsieur le Président, dressé l'ajustement 2024 tel qu'il est soumis aujourd'hui à votre assemblée.

#### ***Observations de la Cour des comptes – Exposé de Mme Hubert, Première Auditrice-Révisseuse à la Cour des comptes***

**M. le Président.** – La parole est à Mme Hubert.

**Mme Laura Hubert,** Première Auditrice-Révisseuse à la Cour des comptes. – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les Députés, le rapport de la Cour des comptes relatif au projet d'ajustement du budget 2024 et du budget initial 2025 de la Région wallonne a été transmis à votre Parlement ce 28 novembre.

Comme vous le savez, il vient de faire l'objet d'une présentation détaillée par mes collègues de la Cour des comptes au sein de la Commission du budget. Dans leur exposé sur l'ajustement 2024 et le budget initial 2025, ils ont parcouru les commentaires de la Cour sur les normes, la trajectoire budgétaire, les soldes budgétaires et de financement, la dette ainsi que les projets de budget relatifs aux recettes, aux fonds budgétaires et à la section particulière.

L'exposé qui nous revient donc portera uniquement, dans un premier temps, sur les dépenses inscrites au projet d'ajustement du budget 2024 et, dans un second temps, sur les dépenses inscrites au projet de budget initial 2025 qui sont relatives aux compétences du vice-président et ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.

Globalement, toutes politiques confondues, le projet d'ajustement 2024 augmente les crédits d'engagement de 805,5 millions d'euros et les crédits de liquidation de 690,9 millions d'euros par rapport au budget initial 2024.

Trois domaines fonctionnels qui relèvent des compétences de M. le Ministre font l'objet d'un ajustement. Tout d'abord, les crédits d'engagement et de liquidation des domaines fonctionnels 091.042 et 091.066 relatifs aux compléments régionaux octroyés aux communes et aux provinces pour les années 2023 et 2024, qui augmentent respectivement de 62 millions d'euros et de 160,7 millions d'euros. Cette hausse des crédits permet de compenser l'entièreté des pertes de recettes fiscales des communes et des provinces pour les entreprises bénéficiant d'une exonération sur diverses taxes communales pour les années 2023 et 2024.

Ensuite, les crédits d'engagement et de liquidation du domaine fonctionnel 49.021 « Indemnités diverses à des tiers découlant de l'engagement de la responsabilité de la Région » augmentent de 2 millions d'euros.

Voilà les commentaires de la Cour des comptes sur le volet « Dépenses » du projet d'ajustement du budget 2024 qui relève des compétences de M. le Ministre.

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

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Je les remercie en tout cas d'avoir eu de la patience ce matin et pour l'exposé que vous avez pu faire.

#### ***Discussion générale***

**M. le Président.** – Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à Mme Cassart-Mailleux.

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – Je pense qu’il faut aller dans le détail, là, maintenant, avec les différents AB, tout simplement. Il n’y a pas de discussion générale. Je vous propose cela comme ordre de travail.

**M. le Président.** – Très bien.

Je vous propose de commencer par le dispositif des recettes. C’est la page 3, l’annexe 3. Y a-t-il des remarques par rapport à cela ? Personne. Merci.

Concernant le dispositif des dépenses, y a-t-il a des remarques par rapport à l’article 8 ? Sur l’article 14 ? Sur l’article 15 ?

La parole est à M. Lefèbre.

**M. Bruno Lefèbre (PS).** – Monsieur le Président, dans la DO 14, dans le programme 11...

**M. le Président.** – La DO, c’est après. Là, je suis dans le dispositif des dépenses. C’est la page 11, l’annexe 3.

**M. Bruno Lefèbre (PS).** – D’accord, je n’ai rien dit.

**M. le Président.** – Je suis dans le dispositif des dépenses, page 11, annexe 3. Sur les articles 8, 14, 15, 16. Il n’y a pas de remarque sur ce sujet.

Je vous propose donc de passer aux divisions organiques.

La division organique 14 « Mobilité et infrastructures », située page 14, annexe 3.

Sur le programme 14.01 « Fonctionnel », y a-t-il des remarques ?

La parole est à M. Martin.

**M. Nicolas Martin (PS).** – L’AB 32.01.00 a été évoqué par le ministre tout à l’heure. Je voulais avoir un peu plus de renseignements par rapport aux 2 millions qui sont inscrits en moyens d’action et en moyens de paiement pour une condamnation judiciaire. Pourriez-vous nous donner plus d’éléments par rapport au dossier en question ? La procédure est-elle clôturée ? Un appel est-il encore possible ? Pour quand la somme doit-elle être payée ? Y a-t-il un risque de devoir payer des indemnités de retard ?

**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. – On va creuser la question, mais j’imagine que si les montants sont prévus en termes de liquidation, c’est que le montant est devenu exigible. Il y a trois gros dossiers qui sont concernés et l’on veut éviter les

intérêts de retard. On peut vous transmettre par écrit, si cela vous va, les trois dossiers qui sont concernés.

**M. le Président.** – Pour le programme 02.14.044 « Action et coordination des politiques de mobilité et de sécurité routière » ; pas de remarque, pas de question.

Pour le programme 03.14.045 « Transport urbain, interurbain et scolaire » ; pas de remarque, pas de question.

Pour le programme 07.14.048 « Travaux subsidiés » ; pas de remarque, pas de question.

Pour le programme 11.14.049 « Réseau routier autoroutier et voies hydrauliques. Construction et entretien du réseau », page 14, annexe 3 ; pas de remarque, pas de question.

Pour le programme 50.14.050 « Fonds de la sécurité routière » ; pas de remarque, pas de question.

Pour le programme 51.14.051 « Fonds du trafic fluvial » ; pas de remarque, pas de question.

Pour le programme 52.14.052 « Fonds du trafic routier » ; pas de remarque, pas de question.

Pour le programme 53.14.053 « Fonds des infractions routières régionales » ; pas de remarque, pas de question.

Pour le programme 54.14.054 « Fonds des études techniques » ; pas de remarque, pas de question.

Nous passons à la division organique 16 « Aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie ».

Pour le programme 01.16.001 « Fonctionnel » ; pas de remarque, pas de question.

Pour le programme 02.16.078 « Aménagement du territoire et urbanisme » ; pas de remarque, pas de question.

Pour le programme 03.16.079 « Rénovation et revitalisation urbaine, politique de la Ville et sites d’activité économique désaffectés » ; pas de remarque, pas de question.

Je vois que vous n’avez plus de remarques ou de questions. Pour la division organique 17 « Pouvoirs locaux, action sociale et santé » et la division organique 18 « Entreprises, Emploi et Recherche » ; pas de remarque, pas de question.

À la DO 19, je vous signale tout de même qu’il y a une coquille qui s’est glissée dans le tableau reprenant la liste des programmes, à la page 13, annexe 3, puisque la DO 19 porte le nom de « Finances » et non de « Fonctionnel ». Pour la division organique 19 « Finances », de même que pour la section « Apurement

de l'encours » et la section « Unité d'administration » ; pas de remarque, pas de question.

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

#### *Vote*

**M. le Président.** – La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux recommande, par 6 voix et 4 absentions, à la Commission des affaires générales, du budget, des relations internationales et du bien-être animal l'adoption du projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2024, pour les sections et programmes afférents aux compétences *ratione materiae* du ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.

#### *Confiance au président et au rapporteur*

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

#### **Projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2025 (Doc. 91 (2024-2025) N° 1 et 1bis)**

#### **Exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux (Doc. 90 (2024-2025) N° 1 - Annexes 3 et 3bis et Doc. 91 (2024-2025) N° 1 - Annexes 3 et 3bis)**

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

- du projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2025 (Doc. 91 (2024-2025) N° 1 et 1bis) ;
- de l'exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux (Doc. 90 (2024-2025) N° 1 - Annexes 3 et 3bis) et Doc. 91 (2024-2025) N° 1 - Annexes 3 et 3bis).

#### *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. Baurain comme rapporteur.

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

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

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

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – La situation budgétaire de la Wallonie n'est pas franchement bonne et cette situation ne peut perdurer. Il faut donc la redresser. Cela passe par une réduction des déficits pour répondre à la fois aux défis du futur et être à même de faire face à de nouvelles crises que l'on espère les plus lointaines et les moins importantes possibles. Gouverner efficacement, c'est prévoir et donc être prêt à assumer ce type de situation.

Cette réduction du déficit s'inscrit aussi dans un cadre budgétaire européen, intrabelge également, où nous avons des responsabilités les uns envers les autres, et en particulier une solidarité, qui est un choix de la majorité MR-Engagés, avec la Fédération Wallonie-Bruxelles qui a la particularité d'avoir des mécanismes de financement sur lesquels elle n'a quasiment aucune prise.

In fine, il faut aussi conserver des conditions d'accès aux crédits abordables, jouables sereinement puisque, quand on est en situation où l'on dépense plus que ce que l'on ne reçoit comme argent, il faut pouvoir se financer. Les conditions d'accès aux marchés bancaires sont donc importantes pour éviter tout dérapage qui se traduirait nécessairement par la création d'un effet boule de neige. C'est contre cela que nous voulons agir au niveau du Gouvernement aujourd'hui, parce que les chiffres ne sont pas bons.

La dette wallonne a doublé en cinq ans. Elle est aujourd'hui une dette brute consolidée de 36,5 milliards d'euros, soit deux fois nos recettes. Je le disais tantôt, la confiance, ou en tout cas la capacité à aller chercher dans de bonnes conditions des financements bancaires, est absolument indispensable. On peut le contester, on peut ne pas être d'accord, mais on vit dans des règles du jeu qui sont celles des marchés financiers.

Dans ce cadre, aujourd'hui, nous subissons, nous sommes audités. La situation de la Région wallonne est dans la dernière catégorie des moyens. En dessous, on passe dans une catégorie dangereuse, ce que nous voulons absolument éviter. Pour éviter cela, il faut prendre nos responsabilités et le budget 2025 est placé sous ce signe. Nous voulons rester dans des catégories d'emprunteurs bancaires qui donnent la confiance et qui

permettent d'avoir des taux de financement, des conditions générales de financement qui sont de qualité, qui permettent d'assurer non seulement aujourd'hui, mais surtout demain et après-demain, des services publics dignement financés et à un niveau de qualité pour nos concitoyens.

La Déclaration de politique régionale prévoit un retour progressif à l'équilibre. L'objectif 2025 est respecté, mais nous souhaitons, pour y parvenir, partager les efforts. C'est ce que je vais vous expliquer au travers du budget. Les économies structurelles sur ce budget se chiffrent à 268 millions d'euros en 2025.

L'effort est partagé, avec des objectifs derrière de rechercher l'utilité et l'efficacité de la dépense. C'est la notion d'efficience, faire en sorte que chaque euro dépensé le soit de la façon la plus efficace. Oui, vous allez entendre souvent dans mes propos ce genre d'éléments, et la nécessité de procéder à toute une série de politiques publiques, à des évaluations. Les évaluations doivent guider les choix demain et après-demain dans la dépense publique. Cela concerne toute la sphère régionale, et par extension, toutes celles et tous ceux qui sont financés par la Wallonie. La volonté est de préserver les éléments essentiels, mais aussi de mettre en place une méthode claire pour évaluer et rechercher l'efficience de chaque euro dépensé.

Comment se traduisent ces dépenses pour ce qui concerne les départements relevant de mes compétences ? L'effort chiffré par rapport à une trajectoire, si on avait laissé les choses aller de façon structurelle par rapport à la trajectoire budgétaire telle qu'elle avait été définie par le précédent Gouvernement, ce sont 15,6 millions d'euros de dépenses supplémentaires qui auraient été faites par le Fonds des communes, dont nous faisons l'économie.

C'est un effort important pour les pouvoirs locaux. Je l'ai exprimé tantôt, cet effort est contrebalancé par une intervention plus importante au sein de l'enveloppe des pouvoirs locaux, par une solidarité supracommunale des provinces vers les communes à hauteur de 37 millions d'euros supplémentaires. Cela permet de relativiser le chiffre de 15,6 millions d'euros.

Concernant l'OTW, deuxième élément d'effort, ce sont 23 millions d'euros. C'est le gel de l'indexation des subventions à l'Opérateur de transport de Wallonie. J'y reviendrai. Comment avons-nous pu construire une maquette budgétaire qui permette de préserver le service public du transport wallon ? Sont prévues une réduction des subventions facultatives à hauteur de 12,5 millions d'euros et une diminution des frais de fonctionnement à hauteur de 2 millions d'euros : les dépenses de catégorie 12 au travers de l'ensemble du budget.

Globalement, le budget relatif aux compétences que j'exerce se situe à hauteur de 4 milliards d'euros, à peu

près de façon équivalente dans les crédits d'engagement et dans les crédits de liquidation. **L'affectation des moyens permet d'assumer les engagements ambitieux que la Wallonie prend par ailleurs, comme celui du plan Air-Climat-Énergie.**

Cela passe par une **sélectivité accrue**. Comment faire en sorte que l'on retienne là où les dépenses ont le plus d'impact par rapport aux objectifs et aux enjeux que nous entendons soutenir ? Cela veut dire davantage de rationalité et d'évaluation – je l'ai dit et je le redis –, mais également une capacité à mobiliser l'investissement privé. Les dépenses publiques permettent de générer de l'activité dans le secteur des entreprises qui produit beaucoup d'emplois. Je pense en particulier aux travaux sur le réseau routier, aux voies navigables ou encore à la mobilité douce. On aura l'occasion d'y revenir.

Enfin, on l'a déjà évoqué, dans vos diverses responsabilités locales, il y a la responsabilisation et le financement des zones de secours via les provinces et le plan Oxygène qui sont les outils mis en œuvre pour soutenir les communes face à une situation difficile par rapport à laquelle le Fédéral porte une lourde responsabilité. Je suis aussi le ministre des Pouvoirs locaux en charge du financement général des communes. Il est de ma responsabilité et de celle de la Wallonie d'apporter, dans les limites de ses moyens budgétaires, des pistes de solutions les plus structurelles et les plus durables possibles à l'attention des villes et des communes.

Sur les compétences mobilité et infrastructures, un choix et une option sont forts. **Nous devons réussir la vision FAST 2030 qui est celle de basculer vers davantage de modes actifs, notamment la pratique du vélo au quotidien.**

C'est vers cet objectif fondamental qu'est orientée la politique du vélo en Wallonie au travers du budget 2025. **L'ensemble des interventions permettront de libérer – on parle bien ici de crédits de liquidation – 85 millions d'euros dans le cadre du budget 2025, soit un montant de 23 euros par habitant.** Là aussi, il faudra travailler davantage sur la sélectivité, sur le **choix des maillons**, des équipements et des infrastructures à réaliser pour que ces dépenses soient plus utiles et entraînent une pratique plus importante du vélo au quotidien de façon à ce que ses bienfaits soient plus répandus. On citera à cet égard, hormis la santé de l'utilisateur du vélo, l'augmentation de la qualité de l'air, la diminution de nos d'émissions de CO<sub>2</sub> de façon à respecter nos engagements climatiques, une meilleure sécurité routière et globalement plus de convivialité.

Ce sont des objectifs que nous poursuivons, mais qui nécessitent à mes yeux une évaluation. C'est la raison pour laquelle j'ai sollicité un **travail d'analyse et d'évaluation des quatre objectifs prioritaires et des 19 mesures du plan Wallonie cyclable 2030** de la part du

SPW MI, Département de la mobilité. Je souhaite qu'une évaluation efficace soit réalisée durant le premier trimestre de l'année 2025 et poursuivie par une **évaluation participative impliquant les différents acteurs de la mobilité active, les associations du secteur, mais également les partenaires que sont l'Union des villes et communes ainsi que le SPW MI. Sur base de cette évaluation, la nouvelle maquette du plan Wallonie cyclable pourra être établie et il sera possible de définir les priorités avec l'objectif fondamental qui est celui d'augmenter la pratique du vélo sur l'ensemble du territoire wallon.**

En ce qui concerne les infrastructures, la grosse nouveauté dans le budget 2025 – et qui est un engagement fort de la nouvelle majorité –, c'est de répondre à l'audit qui avait été réalisé à la demande de la SOFICO sur les ouvrages d'art en Wallonie. Vous le savez, le réseau – et singulièrement le réseau à grand gabarit wallon, le réseau dit « structurant » – atteint 40 à 50 ans d'âge. À cet âge-là, les risques de développement de maladies des ponts sont importants. Si l'on n'y prend garde, si l'on n'agit pas rapidement, les maladies peuvent dégénérer et coûter bien plus cher. Le choix du Gouvernement wallon, dans un contexte pourtant de réduction des dépenses publiques, a été d'investir dans les ouvrages d'art sur le réseau wallon en dégageant un plan d'investissement de 183 millions d'euros sous cette législature, avec un objectif qui est celui de stabiliser l'indice de santé des ponts de façon à les préserver par des investissements préventifs et correctifs lorsque c'est nécessaire.

Très concrètement, une première tranche sera libérée dès 2025 via la SOFICO. Ce plan, aujourd'hui, est en cours d'élaboration par le SPW MI et la SOFICO. Il sera présenté prochainement au Gouvernement de façon à ce que l'on puisse le mettre en œuvre et mandater clairement la SOFICO dans ce cadre-là.

Toujours avec la SOFICO et le SPW MI sur le réseau routier, investir, c'est très bien pour développer des infrastructures – et l'on a des projets en la matière –, **mais l'entretien devenu un élément indispensable au cours des dernières années.** Les montants investis, notamment dans les investissements préventifs, se sont avérés insuffisants. Dans le cadre du budget – c'est un choix politique qui a été fait –, **on a décidé d'investir davantage dans le raclage-pose.** C'est une méthode d'entretien qui porte sur les couches d'usure des routes, de façon à chasser les nids-de-poule pour éviter que, demain, ces nids-de-poule ne deviennent des crevasses qui atteignent la structure de la route et qui font que le coût de réparation des voiries est plus important. C'est un choix qui a été porté à la fois dans les budgets du SPW MI avec 17 millions d'euros – soit quasi 50 % de plus que ce qui était prévu au budget 2024 – mais également un choix qui a été porté par son conseil d'administration, que je remercie, d'augmenter sensiblement dans la trajectoire budgétaire de la SOFICO les montants consacrés au raclage-pose sur les

routes, en y consacrant 50 millions d'euros. Ce sont des chantiers de brève durée qui permettent en quelques jours ou quelques semaines de remplacer cette couche d'usure et de protéger la route sur le moyen et le long terme. Cela permet de rendre les investissements structurels en réparation moins importants. C'est donc un choix : miser sur l'avenir.

On ne peut pas parler de mobilité et d'infrastructures sans parler de sécurité routière. Vous le savez – j'ai déjà eu l'occasion de répondre à plusieurs questions, ici, au sein de cette commission, ou de m'exprimer par médias interposés –, en 2025, nous avons besoin d'identifier une nouvelle boîte à outils pour la sécurité routière en Wallonie au travers de la **relance des États généraux de la sécurité routière cinq ans après les derniers états généraux. En début de législature, il me semblait important de répondre à ce besoin dans la perspective de la vision « zéro mort » en 2025, avec l'objectif de travailler à la fois sur les infrastructures, mais également sur les comportements.**

Comme je l'ai dit – je pense important de le répéter –, la sécurité routière ne se décrète pas de Namur. Il faut aussi l'appliquer sur le terrain. L'objectif des États généraux de la sécurité routière est aussi de fournir une boîte à outils aux décideurs locaux, aux bourgmestres, aux chefs de corps dans les zones de police, aux acteurs de la prévention et aux acteurs des infrastructures – le SPW MI, les différents districts, mais également les services communaux des travaux. Quels sont, à l'échelle d'un territoire, les éléments qui posent difficulté en matière de sécurité routière ? La réalité d'un territoire n'est pas celle d'un autre. Il y aura donc une volonté de responsabiliser au sens de « définir des objectifs locaux » en tenant compte d'une série de chiffres qui sont aujourd'hui disponibles. On a la chance d'avoir énormément de data en ce qui concerne l'accidentologie et les paramètres qui sont autant de facteurs qui influencent cette accidentologie. **L'objectif est que les territoires puissent poigner dans les outils mis à disposition par la Région, par exemple, dans les outils de contrôle des vitesses, de façon à répondre là où la difficulté est constatée ;** là où les facteurs d'inattention, de vitesse, d'assuétudes augmentent le risque d'accident. C'est un objectif ambitieux pour l'année 2025 qui sera assigné à l'Agence wallonne de sécurité routière, en partenariat avec le SPW MI et la SOFICO.

Un autre volet fondamental dans la mobilité est celui de l'investissement dans la mobilité qui nous aidera à atteindre à la fois nos objectifs climatiques – la réduction des émissions de gaz à effet de serre –, et l'amélioration de l'attractivité de notre territoire en valorisant nos aménités, en valorisant les atouts du territoire wallon.

Nous avons la chance, en Wallonie, d'avoir un réseau fluvial important qui relie deux grands bassins, celui de la Seine et de l'Escaut d'un côté ; et celui de la

Meuse et du Rhin de l'autre. Au travers de cette politique-là, nous pouvons avoir un vrai levier pour amener davantage de trafic routier sur la voie d'eau, mais aussi pour valoriser des terrains et des zones situées le long de la voie d'eau pour accueillir des entreprises permettant à la Wallonie d'atteindre son objectif de réindustrialisation du territoire, qui se doit d'être intelligente, en ciblant et en faisant en sorte que les investisseurs aillent dans les bons endroits, de façon à valoriser les infrastructures dans lesquelles nous investissons depuis des années.

Je salue ici le travail de mes prédécesseurs qui ont investi et fait des choix importants pour l'avenir et la modernisation du réseau, notamment la mise à gabarit à 2 000 tonnes de la liaison entre l'Escaut et la Meuse. Ce sont des enjeux extrêmement importants que nous allons continuer. Il faudra, dans le cadre de ce quinquennat d'investissements, dégager 342 millions d'euros pour trois écluses situées sur le canal Charleroi-Bruxelles. Les travaux d'Obourg viennent d'être lancés. Il s'agit de prolonger au-delà de l'ascenseur géant de Strépy-Thieu vers Charleroi, mais également la modernisation du plan incliné de Ronquières, qui est une infrastructure importante pour relier notamment la dorsale fluviale wallonne avec le pôle bruxellois.

Malheureusement, l'Europe a validé notre projet, mais n'a pas délié les cordons de la bourse. Il faudra donc trouver un montage budgétaire et financier. Le budget 2025 entend ouvrir largement les perspectives de ce point de vue.

Mobilité et infrastructures, mais aussi mobilité et transports publics. Lors du conclave budgétaire, nous avons fait face avec mes collègues du Gouvernement, à une difficulté significative, à savoir le fait que le contrat de service public 2024-2028 de l'OTW – validé voici un an par le précédent Gouvernement – n'avait pas fait l'objet d'une trajectoire budgétaire sérieuse et validée. À plusieurs reprises, il était en effet stipulé tant dans la note au Gouvernement que dans le contrat de service public, qu'il s'agissait d'une trajectoire budgétaire pluriannuelle indicative.

Cette situation met en difficulté le Gouvernement wallon lorsqu'il faut construire une trajectoire budgétaire à l'échelle du budget wallon. Des dépenses étaient couvertes par des budgets *one-shot* issus du Plan de relance, je ne reviendrai pas là-dessus. D'autres missions étaient sous-estimées sur le volet budgétaire, notamment en ce qui concerne le transport scolaire.

Il a donc fallu avoir un travail en profondeur dans le cadre du conclave budgétaire pour retrouver une trajectoire sérieuse et stable par les subventions classiques dans le cadre du budget wallon pour le transport public. Cela nous amène – je l'ai dit et je le répète – à un travail important qui devra être fait pour que l'on réconcilie les chiffres et les lettres dans le cadre d'un contrat de service public de l'OTW.

Il faut faire en sorte que les promesses, les plus belles soient-elles, soient ajustées à la réalité des moyens disponibles, de façon à permettre à l'entreprise publique autonome que constitue l'OTW de travailler dans un cadre budgétaire serein, clair, précis, qui lui permet de poigner pleinement dans l'autonomie qui est la sienne. C'est le choix du législateur wallon que d'avoir donné cette autonomie à l'OTW.

Les budgets de 2025 sont des budgets d'une année de transition. Il faudra remettre à plat le contrat de service public, réaligner les objectifs avec les moyens. Mais pour 2025, les moyens nécessaires sont donc bien présents. L'offre de transport est préservée.

Les investissements prioritaires engagés sont poursuivis, comme le verdissement de la flotte. Comme annoncé lors du conclave budgétaire, nous avons une dotation dans le budget courant de la Wallonie de la dotation destinée à l'OTW, qui passe bien de quelque 800 millions d'euros à 845 millions d'euros.

L'année 2025 devra donc permettre d'identifier, en dialogue avec le conseil d'administration et le comité de direction des TEC, quels sont les efforts possibles dans la maquette budgétaire de l'OTW en recherchant les gains d'efficacité, en faisant en sorte aussi d'évaluer l'offre de transport et la grille tarifaire.

Un seul objectif est poursuivi : il faut que le nouveau contrat de service public poursuive cette priorité absolue qui est celle d'augmenter le nombre de passagers dans les bus TEC. C'est la priorité. Ce n'est pas aujourd'hui celle affichée par le contrat de service public du TEC. J'entends corriger cela.

J'en viens maintenant à la compétence « Territoire ».

L'objectif n'est pas un chamboulement des règles en matière d'aménagement du territoire. Les mandataires locaux que vous êtes, les acteurs de terrain, tant les professions d'architectes, d'investisseurs immobiliers, de développeurs de projet demandent de la stabilité.

Le choix du Gouvernement est donc de travailler à la stabilité, mais aussi à la traduction concrète des orientations régionales dans des outils communaux, de façon à affiner, de façon à préciser les choses, de façon à ce que l'autonomie communale puisse pleinement s'exercer et traduire les intentions, les volontés exprimées dans le Schéma de développement du territoire, qui sont notamment les perspectives de réduire l'artificialisation des sols, les objectifs de limitation de l'étalement urbain, de concentrer l'habitat pour répondre aux enjeux de préservation de la biodiversité et de la préservation des espaces agricoles ou encore de concentration et d'efficacité des outils que sont le transport public ou les équipements de voirie. Puisque si l'on est plus cohérent dans l'aménagement du territoire, cela doit se faire en lien avec les volontés de préserver l'espace naturel, de préserver la biodiversité, d'assurer des moyens de locomotion publics efficaces,

mais aussi un développement économique harmonieux de notre territoire.

Le mécanisme de subvention majoré établi en 2024 est bien maintenu. Il a été sous-utilisé en 2024. On peut comprendre que, en fin de période de mandature communale, les édiles locaux évitent de se lancer à bride perdue dans de nouveaux projets de schémas de développement communaux ou d'outils planologiques comme l'optimisation spatiale. Nous avons donc des montants conséquents cette année dans le budget et 65 communes pourront être soutenues pour s'approprier le SDT et le décliner à l'échelle de leur territoire. N'oublions pas qu'il faut aussi que l'offre puisse suivre, notamment celle des bureaux d'études. Permettre en 2025 à 253 communes wallonnes de financer un SDC, le renouvellement ou un outil d'optimisation spatiale n'a pas de sens puisqu'il n'y aurait pas de bureaux d'études pour répondre à cela. Il n'empêche que les sommes prévues permettent largement de mettre en œuvre la dynamique dans de nombreuses communes et, à d'autres, de se préparer. En effet, l'intention étant bien de ne pas diminuer ces sommes à l'avenir.

Le territoire, on l'a évoqué largement à l'entame de cette commission, avec la résilience du territoire avec le fameux schéma Vesdre, l'orientation sur la reconstruction résiliente et cohérente, mais également la possibilité dans le budget inscrit ici de financer le Laboratoire Vesdre. On a eu l'occasion d'échanger, avec plusieurs collègues et à la dernière séance de commission avec Jean-Paul Bastin. J'ai dit être ouvert au financement d'un tel outil, pour autant que la demande émane des acteurs locaux de la vallée de la Vesdre et que le meilleur lieu pour porter ce projet puisse être identifié. Nul doute, chers collègues, que cela fera l'objet de discussions.

La capacité également, dans les budgets d'études, de dégager des moyens supplémentaires pour lancer une nouvelle étude sur une autre vallée, mais qui devra se faire en bonne intelligence et coordination avec ma collègue, la ministre Dalcq. Vous le savez, les données relatives aux cours d'eau non navigables relèvent de sa compétence, comme c'est le cas avec la fameuse étude MODREC. Il faut un bon enchaînement entre l'étude de départ sur l'état, l'hydrographie et la réalité du relief des vallées et du sous-sol des cours d'eau avant de pouvoir entamer les modélisations de gestion des risques d'inondation suite à des phénomènes climatiques exceptionnels.

Toujours dans le cadre du territoire, l'ambition est de développer et de réaménager les sites et singulièrement les friches industrielles. De ce point de vue, on a énormément de sites en Wallonie, mais on a aussi l'objectif de réindustrialiser. Il faut combiner ces éléments de friches industrielles et de réindustrialisation. C'est le travail que mène la *task force* « Friches ». Nous devons sans doute – c'est un chantier que je souhaite entreprendre – développer de

nouvelles logiques de partenariat entre les pouvoirs publics et les entreprises privées. Dans un certain nombre de cas, aujourd'hui, des sites ne nécessitent plus de subsides pour être remis en état et accueillir des entreprises si c'est leur destination. Toutefois ils peuvent aussi avoir d'autres destinations et compenser, par exemple sur le plan environnemental et de protection de la biodiversité, des projets nouveaux dans des zones qui sont affectées en mauve au plan de secteur, à savoir des zones destinées à l'industrialisation.

Autre élément important, vous le savez, le mécanisme SOWAFINAL est aujourd'hui devenu le mode de financement le plus courant pour le développement et l'aménagement de parcs d'activité économique. Il a été lancé en 2018, prolongé l'année passée par le Gouvernement et est allé jusqu'en 2029. En 2025, 60 millions sont prévus en crédits d'engagement et 30 millions d'euros en crédits de liquidation pour finalement prolonger l'action entreprise par le précédent Gouvernement qui, face au constat de non-avancement d'une série de projets ou pour d'autres considérations, a décidé de reporter l'échéance initiale prévue en 2024 à 2029. Nous allons donc assumer ce choix.

J'en viens maintenant aux pouvoirs locaux qui ont déjà été abordés de façon plus que liminaire lors de l'examen du projet de décret-programme. Quelques éléments importants. Je rappelle que le Fonds des communes est à indexer. Certes, le +1 % est raboté, mais l'indexation est bien maintenue. Le Fonds spécial de l'action sociale et de l'aide sociale conserve l'indexation +1 %. Quant au Fonds des provinces, il continue lui aussi à être indexé. Ce sont des fondamentaux majeurs concernant les masses budgétaires concernées derrière ce financement général des pouvoirs locaux.

J'en viens maintenant aux investissements communaux. Le Gouvernement souhaite simplifier les outils et les moyens d'action pour les communes en termes d'investissements. Ce sera le cas. Cela ne peut pas se faire d'un coup de baguette magique, il faut transformer et améliorer le décret. Sans doute une circulaire permettra déjà d'avoir quelques gains d'efficacité en la matière, mais nous allons passer de 50 millions à 58 millions d'euros sur le premier triennat. Au total de la législature, c'est plus de 350 millions d'euros qui seront alloués aux communes pour réaliser des investissements sur leur territoire en cofinancement.

L'objectif est d'assurer, notamment par des gains les plus rapides possible, une tutelle moins intrusive. C'est aussi une façon de gagner du temps et de gagner de l'argent dans la dépense publique : éviter les doubles contrôles ou les contrôles tatillons qui ne font rien gagner, si ce n'est du temps perdu, et du temps perdu qui est peu efficace pour la dépense publique, peu efficace pour les besoins de nos citoyens.

Nous souhaitons davantage de liberté et d'autonomie des communes, mais aussi leur responsabilisation dans ce contexte, avec davantage de contrôles ponctuels plutôt qu'une tutelle lourde et compliquée, a priori, qui génère des délais de procédures administratives souvent incompréhensibles, d'autant qu'ils sont couplés avec des échéances communes pour l'ensemble des dossiers.

Quand 253 communes amènent leurs dossiers quasiment dans un délai de deux mois, oui, l'administration est submergée, les délais de réponse sont lents et tout le monde y perd.

Pouvoirs locaux, zones de secours et supracommunalité, je le redis : 19 millions d'euros au travers de la formule ingénieuse de 19 millions d'euros, auxquels on rajoute les 18 millions d'euros supplémentaires, donc l'application de la circulaire Collignon, qui va jusqu'à 100 % du budget affecté à chacune des provinces par la Wallonie via le Fonds des provinces. Pour les provinces du Brabant wallon et de Liège, c'est l'indexation puisqu'elles étaient déjà à 100 % de l'utilisation des fonds du Fonds des provinces. Pour celle de Luxembourg, celle de Hainaut et celle de Namur, ce sont donc des moyens supplémentaires pour atteindre ces 100 % qui, je le rappelle, ont été indexés.

Pouvoirs locaux, compensations, plan Marshall, je l'ai souligné tantôt : il y a une dérive budgétaire qui est totalement insupportable sur le moyen terme pour les finances régionales. Le choix est donc de caper le montant pour l'année 2025 pour les communes à hauteur du montant 2024. Pour les provinces, on en a discuté tout à l'heure, limiter plus drastiquement le montant. Tout cela ne se fait pas dans le cadre uniquement d'un objectif budgétaire. Il y a un objectif budgétaire de maîtrise des dépenses publiques, singulièrement de la Wallonie, mais également un questionnement sur l'utilité de ce mécanisme et les effets d'aubaine qu'il peut dégager pour certains – j'insiste, certains – bénéficiaires de la mesure.

Je ne parle ni des communes ni de la Région, mais des bénéficiaires finaux, c'est-à-dire certaines entreprises qui bénéficient de ce mécanisme : certaines, à juste titre ; d'autres, de façon qui pose question.

Les pouvoirs locaux et le plan Oxygène. C'est un sujet qui a fait beaucoup couler d'encre. Je rappelle le triptyque : les banques prêtent aux communes et le CRAC en organise le marché conjoint. Les communes s'engagent à respecter une trajectoire budgétaire. La Région soutient le mécanisme par différents éléments : la prise en charge des intérêts, jusqu'à 15 % de l'annuité pour certaines communes.

La Déclaration de politique régionale a prévu l'exécution du plan Marshall sur les années 2024, 2025 et 2026. C'est dans ce cadre que j'exerce pleinement les compétences qui m'ont été confiées. Le CRAC a lancé le marché au courant du mois d'août. Cela a abouti à

une seule offre jugée recevable et conforme, à savoir celle d'ING. Le marché a été attribué à cette banque pour 82 millions d'euros. Ensuite, il y a eu des discussions pour convaincre Belfius de rentrer et de corriger son offre pour qu'elle puisse coller ; cela a été fait à hauteur de 26,8 millions d'euros. La décision a été prise par le Gouvernement wallon lors des semaines précédentes.

**Il reste à financer le droit de tirage 2024 pour Liège, Charleroi et Mons, soit une somme de 235 millions d'euros pour laquelle nous travaillons.**

Quel est le cadre ? Quels sont les éléments qui ont changé ? La convention a été adaptée pour une obligation de résultat sur la trajectoire budgétaire. Je rappelle la philosophie de base de ce qui a été mis en place par mon prédécesseur, à savoir que le plan Oxygène est destiné à assumer les surcoûts liés aux quatre P, et non à financer d'autres politiques communales. C'est dans ce cadre que nous l'appliquons.

Les communes, pour bénéficier du mécanisme du plan Oxygène, doivent respecter l'ensemble des éléments de la convention en termes d'objectifs de résultats pour ce qui concerne la trajectoire budgétaire.

En ce qui concerne les moyens à mettre en œuvre, il y a une série de recommandations, de suggestions et de propositions, mais il revient à chaque commune, si elle respecte sa trajectoire budgétaire, de faire le choix au sein des mesures proposées.

Dans ce cadre, le soutien de la Wallonie au financement de ce mécanisme, notamment les fameux 15 % et la prise en charge d'intérêts, est assuré par une dotation de 20 millions d'euros en faveur du compte CRAC à long terme. C'est le type de mécanisme.

C'était l'exposé que je souhaitais faire concernant les choix politiques qui incarnent le budget 2025 relevant de mes compétences.

***Observations de la Cour des comptes – Exposé de Mme Hubert, Première Auditrice-Révisseuse à la Cour des comptes, et de Mme Stassen, Auditrice à la Cour des comptes***

**M. le Président.** – La parole est à Mme Hubert.

**Mme Laura Hubert,** Première Auditrice-Révisseuse à la Cour des comptes. – Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les Députés, notre exposé sur le projet de budget initial 2025 ciblera, comme pour le projet de budget ajusté 2024, les compétences du vice-président et ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.

Tout d'abord, dans le cadre de l'analyse du dispositif des dépenses, nonobstant les trois projets de décret-

programme qui visent notamment à pérenniser de nombreux cavaliers budgétaires figurant dans les décrets budgétaires d'exercices antérieurs, la Cour des comptes constate qu'il reste néanmoins plusieurs articles du dispositif du budget des dépenses qui modifient des décrets ou qui permettent de déroger à des décrets, dont certains depuis plusieurs années consécutives. La liste des articles concernés figure à l'annexe I de notre rapport. Plus précisément en lien avec les compétences du ministre, on peut citer les articles 5 à 7, 62, 128 et 155.

Ensuite, concernant le respect du principe de spécialité budgétaire, la Cour des comptes constate que 36 dispositions dérogent aux règles du décret du 15 décembre 2011 relatif à la modification de la répartition des crédits des programmes entre les adresses budgétaires, ce qui nuit à la transparence du budget qui est soumis au Parlement. À titre d'exemple, l'article 31 du dispositif prévoit que les ministres fonctionnels compétents et le ministre du Budget sont habilités à transférer, au départ de l'ensemble des programmes du budget de la Région wallonne, des crédits d'engagement et de liquidation nécessaires vers le domaine fonctionnel 122.001 « Plan de relance de la Wallonie ». Ce type de disposition, qui permet au Gouvernement de redistribuer la quasi-totalité des crédits repris au projet de budget initial sans autorisation du Parlement, est contraire au principe de spécialité budgétaire.

Au niveau de l'encours des engagements, la Cour des comptes observe qu'il n'est pas exhaustif, car il ne reprend pas l'ensemble des obligations qui sont contractées par la Région wallonne auprès de tiers et qui peuvent donner lieu à liquidation. Par exemple, il ne comporte pas le solde des engagements de la Région résultant de l'exécution des conventions conclues avec le CRAC et la SOWAFINAL, estimé à 2 000,5 millions d'euros au 31 décembre 2023, pour ces deux entités.

Plus spécifiquement, j'en viens maintenant au niveau de la division organique 18 et du programme 98 qui est relatif aux zones d'activités économiques. Les crédits d'engagement de ce programme diminuent de 109,1 millions d'euros par rapport au projet de budget ajusté 2024. Cette évolution résulte principalement du fait qu'il n'y a pas de crédits d'engagement inscrits sur les domaines fonctionnels 98.022, 98.023 et 98.024, qui sont destinés au financement des projets relevant du programme SOWAFINAL 3, alors qu'il était encore doté de 87,5 millions d'euros en crédits d'engagement au budget ajusté 2024.

Ce programme SOWAFINAL 3, qui devait initialement être clôturé fin 2024, a toutefois été prolongé, comme M. le Ministre vient l'expliquer. Les moyens nécessaires au financement du programme pour l'exercice 2025 ont été inscrits sur le domaine fonctionnel 079.070 du programme 79 « Rénovation et

revitalisation urbaine – Politique de la ville et sites d'activités économiques désaffectés », au sein de la division organique 16. Par conséquent, la Cour des comptes relève que le principe de spécialité budgétaire n'est ici pas respecté.

D'abord, ce domaine fonctionnel est destiné à octroyer des subventions aux communes, alors que les projets de ce programme sont majoritairement mis en œuvre par des intercommunales. Ensuite, ce domaine fonctionnel concerne le réaménagement de sites, ce qui n'est pas le cas de bon nombre de projets qui concernent une création de nouvelles zones d'activités économiques. La Cour des comptes constate en outre l'absence de crédits de liquidation sur les domaines fonctionnels du programme 98.022, 023 et 024, alors qu'ils présentaient un encours total de 27,6 millions d'euros au 12 novembre 2024. Cette situation imposera soit d'alimenter ces domaines fonctionnels en cours d'année, soit de transférer les engagements pris vers les domaines fonctionnels de la DO 16, ce qui n'est pas souhaitable.

De manière plus générale, la Cour des comptes considère que le programme SOWAFINAL 3 n'est pas en phase avec la réalité opérationnelle et est source de dérive budgétaire. Ainsi, même s'il porte toujours le nom du financement alternatif initialement prévu, ce programme a été réintégré dans les crédits classiques depuis plusieurs exercices. En outre, les crédits d'engagement inscrits aux budgets initiaux précédents n'étaient pas en phase avec l'échéancier des projets, ce qui a conduit à mobiliser, au fil des exercices, des sommes supérieures à celles nécessaires à la mise en œuvre du programme.

Le montant cumulé des crédits d'engagement inscrits au budget initial des exercices 2022 à 2024, sur les trois domaines fonctionnels précités, atteint 330,6 millions d'euros, alors que le montant total des projets sélectionnés en 2018 était de l'ordre de 198 millions d'euros. Ces crédits étaient pour partie réaffectés à d'autres fins en cours d'exercice et sont pour partie tombés en annulation, faute d'avoir été engagés. Les crédits d'engagement inscrits au budget initial de plusieurs années successives ont été partiellement justifiés par les mêmes projets.

Le contenu du programme lui-même évolue au fil des décisions du Gouvernement wallon, de sorte que la liste actuelle des projets ne correspond plus à celle qui a été validée initialement. La Cour des comptes s'est prononcée sur la gouvernance des parcs d'activités économiques dans un rapport d'audit qu'elle a adressé le 7 mars 2023 au Parlement wallon. Dans le prolongement des observations et recommandations formulées dans ce rapport, elle considère que les projets actuellement repris dans le programme SOWAFINAL 3 devraient s'inscrire dans une projection pluriannuelle glissante dotée d'un mécanisme de financement structurel adapté aux spécificités et aux aléas de ce type

de projet. Avec votre autorisation, je donnerai la parole à ma collègue, Mme Stassen, concernant la partie de notre exposé relative aux crédits prévus au budget initial 2025 en matière de mobilité.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Stassen.

**Mme Valérie Stassen,** Auditrice à la Cour des comptes. – Dans un premier temps, je vais vous présenter les remarques de la Cour des comptes concernant la division organique 14 « Mobilités et infrastructures », dont le budget général des dépenses de la Région. Les crédits d'engagement de cette division organique augmentent de 256,7 millions d'euros et les crédits de liquidation de 62,9 millions d'euros par rapport au budget ajusté 2024.

Au sein de cette division organique, les crédits relatifs à la mobilité au sens large, à savoir la politique de mobilité, transports, réseau routier et voies hydrauliques, sont répartis sur trois programmes dont les crédits cumulés s'élèvent à 1641,7 millions d'euros en engagements et à 1376,3 millions d'euros en liquidation. Je vous renvoie au tableau 27 du rapport pour les évolutions détaillées de ces programmes.

Je vais commencer avec les remarques de la Cour concernant le programme 14.044 « Action et coordination des politiques de mobilité et de sécurité ». Globalement, les crédits d'engagement sont en diminution de 56 %, soit -18,6 millions d'euros par rapport au budget initial de 2024 et en baisse de 19,7 millions d'euros par rapport au budget ajusté 2024. Cette diminution concerne principalement le domaine fonctionnel 044.034 « Subventions aux communes » afin de leur permettre de développer le réseau communal cyclopiéton et les projets d'intermodalité.

Ce dispositif, basé sur un droit de tirage, doit permettre à l'ensemble des communes de la région de réaliser des aménagements cyclables et piétons ainsi que des aménagements favorisant l'intermodalité à travers des mobipôles. Les crédits d'engagement et de liquidations prévus sur ce domaine fonctionnel au budget initial 2025 ne concernent que les programmations 2021-2024 qui s'achèvent.

Selon le cabinet du ministre, le dispositif Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité – PIMACI – devra être évalué. Cette évaluation sera intégrée dans celle du FRIC et du PIC. La Cour des comptes constate que le soutien régional aux communes dans leurs investissements de mobilités actives risque à nouveau d'être modifié alors qu'elle recommandait, dans son rapport d'audit publié en 2022, de pérenniser la stratégie à adopter pour atteindre les objectifs de transport de transfert modal en 2030 et qu'un décret dans ce sens a été adopté le 24 novembre 2022. La Cour relève qu'aucun crédit n'est prévu pour une nouvelle programmation en 2025.

Concernant toujours le programme 14.044, la Déclaration de politique régionale 2024-2029 prévoit qu'après une analyse des financements facultatifs annuels de leur objet et de leur éventuelle redondance, l'utilisation de financements quinquennaux pérenne sera favorisée afin d'offrir une perspective pluriannuelle explicite sur les moyens octroyés. Selon le cabinet du Ministre, aucune décision n'a encore été prise à ce stade quant au montant des subventions allouées en 2025 ni quant aux bénéficiaires impactés, l'évaluation étant en cours.

J'en viens au programme 14.45 « Transports urbains, interurbains et scolaires ». Hors crédits du Plan de relance pour la Wallonie, les crédits de ce programme augmentent de 10 % en engagement, soit 79 millions d'euros et de 6 % en liquidation, soit 47,4 millions d'euros par rapport au budget initial 2024. Par rapport au budget ajusté 2024, l'augmentation est de 69 millions d'euros en engagement et de 36,2 millions d'euros en liquidation.

Les interventions financières de la Région wallonne dans les recettes de l'OTW sont fixées dans le contrat de service public qui a été conclu en 2024. La Cour des comptes constate que les demandes de OTW en crédits de liquidation ont basé notamment sur les formules prévues dans le contrat de service public s'élevait à 65,3 millions d'euros sur le domaine fonctionnel 45.10, à 598,3 millions d'euros sur le domaine fonctionnel 45.14 et à 59,2 millions d'euros sur le domaine fonctionnel 045.026.

La Cour constate que ces demandes ne sont que partiellement rencontrées dans le budget, à hauteur respectivement de 62,6 millions d'euros, 587,7 millions d'euros et 50,3 millions d'euros. Selon l'exposé particulier du ministre, le contrat de service public 2024-2028 de l'OTW n'étant pas financé de manière pérenne, l'OTW ne disposait pas des moyens budgétaires pour atteindre tous les objectifs de son contrat. Un nouveau contrat doit donc être élaboré en 2025. Celui-ci disposera de moyens budgétaires cohérents par rapport aux objectifs que le nouveau contrat fixera.

Le financement de la politique de quasi-gratuité, auparavant financée au départ des crédits du Plan de relance de la Wallonie, est à présent intégré dans le domaine fonctionnel 45.14, comme prévu par le contrat de service public. Celui-ci prévoit en outre que pour objectiver le coût de la gratuité, l'OTW réalisera un audit externe sur la méthode de calcul et le montant des compensations.

En 2025, le montant prévu par l'OTW dans son budget en dépenses pour le paiement des redevances à Tram'Ardenne s'élève à 30,7 millions d'euros et le paiement de celles-ci ne débutera qu'une fois que le tram de Liège sera mis en service en date du 15 avril 2025.

Concernant le programme 14.49 « Réseau routier, autoroutier et voies hydrauliques, construction et entretien du réseau », les crédits d'engagement de ce programme s'élèvent à 731,7 millions d'euros et progressent de 38 % et les crédits de liquidation s'élèvent à 478,2 millions d'euros et augmentent de 11 % par rapport au budget initial 2024. Par rapport au budget ajusté 2024, les crédits d'engagement sont en hausse de 174,5 millions d'euros et les crédits de liquidation de 14,7 millions d'euros. L'augmentation des crédits d'engagement de ce programme résulte principalement d'un nouveau domaine fonctionnel 14.049 « Financement des programmes RTET Seine-Escaut 2.3 » destiné au financement du troisième projet du volet Seine-Escaut. Contrairement aux deux premiers volets, ce projet ne bénéficiera pas d'un cofinancement européen. Selon le cabinet du ministre, le montant de 200 millions d'euros en crédits d'engagement sera inscrit au budget 2025 en première approche. Il est très probable qu'il sera réévalué lors de l'ajustement en 2025 en fonction des nécessités réelles.

Le montant de 43 millions d'euros en crédits de liquidation s'inscrit pour sa part dans une trajectoire pluriannuelle définie dans le volet budgétaire de la DPR 2024-2029. Le Gouvernement a chargé le ministre en charge des infrastructures de lui présenter pour décembre 2024 une priorisation des travaux et une proposition de mécanisme de financement pour les travaux non cofinancés.

Selon l'exposé particulier du ministre, les crédits de liquidation des domaines fonctionnels 049.52 « Financement des programmes RTET » et 049.118 « Financement des programmes RTET Seine-Escaut 2.2 » seront rendus disponibles par transfert depuis la provision PRW.

Dans le tableau des dépenses repris dans le projet de décret soumis au Parlement wallon, les crédits de liquidation inscrits sur ces domaines fonctionnels sont respectivement de 18,6 millions d'euros et de 0 euro. L'indication des montants de 27,5 et 20,4 millions d'euros en crédits de liquidation dans le tableau de l'exposé particulier du ministre, y compris dans le total des crédits du programme, nuit à la transparence du processus budgétaire. Des arrêtés de réallocation seront bien nécessaires au départ de la provision PRW pour que les liquidations puissent être réalisées par l'administration.

Par ailleurs, les crédits inscrits sur les domaines fonctionnels 049.079 « Entretien des cours d'eau » et 049.047 « Dragage de rivières et canaux » qui figurent dans le projet de budget des dépenses ne sont pas mentionnés dans l'exposé particulier du ministre. Bien que les crédits de liquidation relatifs à l'entretien ou à la réhabilitation du réseau inscrits sur les domaines fonctionnels 049.014 et 049.061 n'évoluent pas depuis plusieurs années, l'exécution des budgets indique toutefois une sous-estimation chronique de ces crédits.

Je vous renvoie au tableau 28 du rapport écrit de la Cour des comptes pour le détail de ces exécutions.

J'en viens maintenant aux remarques relatives au budget de la SOFICO et de l'OTW. Pour la SOFICO, les prévisions de recettes reprises au projet de budget initial 2025 s'élèvent à 571,1 millions d'euros et les dépenses y sont estimées à 570,6 millions d'euros. La SOFICO dispose de recettes relativement stables et régulières, principalement issues de la gestion de son réseau autoroutier et routier. Ces recettes devraient lui permettre d'assurer l'entretien et les investissements nécessaires au développement de ces infrastructures.

Les crédits de liquidation inscrits au projet de budget initial 2025 de la Région pour les missions confiées à la SOFICO dans le cadre des conventions de péages et de gestion des sites éclusiers, 130,2 millions d'euros, correspondent aux montants prévus au budget des recettes de l'organisme. La Cour des comptes observe toutefois que les prévisions de recettes de la SOFICO intègrent également un montant de 22,6 millions d'euros correspondant au montant de la TVA sur ses prestations à reverser au Trésor. S'agissant d'une opération pour compte de tiers, ce montant ne constitue pas une recette dans le chef de la SOFICO et son objectif SEC de 35,1 millions d'euros est par conséquent surestimé à due concurrence.

Par ailleurs, le budget général des dépenses de la Région reprend sur le domaine fonctionnel 49.137 « Subventions à la SOFICO dans le cadre du Plan d'investissement ouvrages d'art » un montant de 15 millions d'euros destiné à amplifier ses actions de rénovation des ouvrages d'art du réseau structurant. La Cour des comptes relève que cette recette n'est cependant pas reprise dans le budget initial 2025 de la SOFICO. La Cour des comptes constate également que ni le budget initial 2025 de la Région ni celui de la SOFICO ne prévoient les crédits nécessaires à la liquidation d'une quatrième tranche de 10,5 millions d'euros pour la participation de la SOFICO au projet « Bus à haut niveau de service » de Charleroi. Les modalités de liquidation prévues par la convention d'octroi de subvention n'ont cependant pas été respectées en raison des retards dans l'exécution du chantier. La Cour constate en effet que les dépenses dans le chef de la SOFICO s'élèvent à 3,7 millions d'euros pour ce projet, alors qu'elle a déjà reçu 27,6 millions d'euros.

Par ailleurs, la SOFICO mentionne des prévisions de recettes en provenance du Plan de relance de la Wallonie de 33,4 millions d'euros, alors que les crédits de liquidation ne sont pas encore repris sur une adresse budgétaire spécifique au budget général des dépenses 2025 de la Région. Le budget des recettes de la SOFICO mentionne en outre un montant négatif de 1,5 million d'euros à l'article 66.11.01 « Subside capital RWRS », qui correspond à un remboursement partiel d'une subvention perçue en 2019. La Cour des comptes

relève que ce montant devrait être repris sous un article de dépenses.

Enfin, les dépenses d'investissement au budget de la SOFICO s'élèvent globalement à 289,6 millions d'euros, dont 181,2 dans le cadre du plan « Mobilité et infrastructures pour tous » 2020-2027, et 33,9 millions d'euros dans le cadre du PRW. La Cour des comptes relève que, au cours des précédents exercices, le taux de consommation de ces dépenses était systématiquement inférieur aux montants prévus à cet effet au budget des dépenses de la SOFICO. En 2023, le taux de consommation des crédits de liquidation par rapport au budget ajusté 2023 était ainsi de 79,9 % dans le cadre du PIMPT, et de 32,8 % dans le cadre du PRW. En date du 20 novembre 2024, l'encours des engagements dans le cadre du PIMPT et du PRW s'élève globalement à 203,5 millions d'euros.

J'en viens au budget de l'Opérateur de transport de Wallonie. Les prévisions de recettes reprises au projet de budget initial 2025 de l'OTW s'élèvent à 1 088,8 millions d'euros, et les dépenses y sont estimées à 1 200,6 millions d'euros. Les prévisions de subventions à recevoir de la Région reprises au budget initial 2025 de l'OTW diminuent globalement de 35,9 millions d'euros par rapport au budget initial 2024. Les variations les plus importantes sont les suivantes :

- l'intervention financière de la Région dans la couverture des charges d'exploitation de l'OTW augmente de 63,5 millions d'euros à la suite notamment de l'indexation prévue au contrat de service public. Ce montant intègre également la compensation de la quasi-gratuité qui était préalablement essentiellement couverte par le PRW pour 30,3 millions d'euros ;
- l'intervention financière de la Région couvrant l'établissement et l'organisation des services de transport scolaire progresse de 13,4 millions d'euros. Cette hausse s'explique principalement par le fait que l'OTW avait reçu en 2023 un préfinancement pour l'année 2024 de 11,8 millions d'euros ;
- le remboursement à l'OTW des coûts exposés pour le projet du tram de Liège – 46,9 millions d'euros – est diminué de 21,6 millions d'euros ;
- les recettes en provenance du PRW – 78,4 millions d'euros – diminuent globalement de 66,3 millions d'euros.

La Cour des comptes relève que les crédits de liquidation en provenance du PRW ne sont pas encore repris sur une adresse budgétaire spécifique au budget général des dépenses 2025 de la Région wallonne. Enfin, les dépenses d'investissement prévues au budget de l'OTW s'élèvent globalement à 315,9 millions d'euros, dont 146,8 millions dans le cadre du PIMPT et du PRW. La Cour des comptes souligne qu'au cours des précédents exercices, les taux de consommation de ces dépenses étaient systématiquement inférieurs aux montants prévus à cet effet au budget des dépenses de

l'OTW. En 2023, le taux de consommation des crédits de liquidation dans le cadre du PIMPT et du PRW était de 59 %.

**M. le Président.** – Merci beaucoup, Mesdames Stassen et Hubert.

### *Discussion générale*

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

**M. Pascal Baurain** (Les Engagés). – Dans le cadre de l'exposé de Mme Stassen, la Cour relève une diminution de plus de 50 % du programme 14.04, notamment dans la DO 044.34 « Subventions aux communes pour le développement du réseau communal cyclopiéton et les projets d'intermodalité ».

**Le ministre a annoncé une évaluation du dispositif PIMACI. Peut-on présenter un calendrier de cette évaluation ? Peut-on avoir confirmation, sur base de l'audit, que les moyens seront prévus pour une nouvelle programmation ?**

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

**Mme Mélissa Hanus** (PS). – Il y a plusieurs semaines maintenant, M. le Ministre a annoncé sa volonté de revoir le contrat de service public de l'OTW. En l'attente de celui-ci, c'est celui signé sous le Gouvernement Di Rupo-Borsus qui est en vigueur.

Le Gouvernement peut-il légalement faire fi de la formule de financement de l'OTW et peut-il s'asseoir sur la formule de financement de l'OTW ? Des différentes annonces qui ont eu lieu, la principale modification de ce futur contrat de service public est la révision de la formule de financement. La dotation de base sera statée à celle de 2024, sans indexation ni pourcentage additionnel. La Cour est elle en mesure de nous dire si cette diminution des financements est tenable sans révision à la baisse des missions et des engagements en matière de développement de l'offre ou de verdissement de la flotte ?

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

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Je remercie grandement la Cour des comptes pour son travail précieux dans l'analyse des budgets.

Je voudrais revenir sur le dossier SOWAFINAL qui est l'un des éléments marquants de la remarque de la Cour des comptes. Il s'agit de 60 millions d'euros en crédits d'engagement et de 30 millions d'euros en crédits de liquidation. Comme la Cour vient de l'expliquer, je ne comprends pas pourquoi ces budgets transitent sur la DO 16, dans le programme « Rénovation et revitalisation urbaine, politique de la

ville et sites d'activité économique désaffectés ». Au départ, le programme SOWAFINAL III n'était pas exclusivement dédié aux sites d'activité économique désaffectés.

Personnellement, je pourrais le voir d'un bon œil si c'était un investissement, mais je ne suis pas convaincue, Monsieur le Ministre, que ce soit votre ligne politique. Si vous transférez complètement tous ces budgets uniquement à la réaffectation de sites d'activité économique désaffectés, je n'ai pas de problème avec cela, mais je rejoins la Cour des comptes : il faut une clarification sur l'affectation et celle-ci doit venir en amont parce que l'on ne peut pas le faire comme cela, issu de nulle part. Comment allez-vous le justifier, Monsieur le Ministre ?

La Cour des comptes suggère : « SOWAFINAL III devrait s'inscrire dans une programmation pluriannuelle glissante dotée d'un mécanisme de financement structurel adapté aux spécificités et aux aléas de ce type de projet ». Monsieur le Ministre, est-ce bien votre volonté de le faire complètement glisser de l'autre côté ? Auquel cas, que faites-vous de la recommandation de la Cour des comptes qui demande de le faire proprement, si je puis m'exprimer ainsi ?

Concernant le PIMACI, le Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité, la Cour des comptes relève à juste titre : « Le soutien régional aux communes dans leurs investissements de mobilité active risque d'être à nouveau modifié alors qu'elle recommandait, dans son rapport d'audit publié en 2022, de pérenniser la stratégie à adopter pour atteindre les objectifs de transfert modal en 2030 et qu'un décret a été adopté dans ce sens ». Donc, il y a une vraie base décrétole qui date du 24 novembre 2022.

Au lieu de pérenniser cet investissement, le Gouvernement décide de marquer un temps d'arrêt, qui est souligné par la Cour des comptes, de priver les décideurs communaux d'une prévisibilité, alors qu'ils élaborent leurs stratégies d'investissement à l'échelle de la législature. Monsieur le Ministre, comment répondez-vous à cette remarque de la Cour des comptes qui dit : « Avant d'arrêter comme cela, il faudrait s'insérer dans une logique de prévisibilité » ?

Je voulais souligner un dernier élément par rapport à la Cour des comptes, notamment votre tableau récapitulatif qui marque bien les différences entre les crédits d'engagement et les crédits de liquidation par rapport à l'initial 2025 et 2024. C'est là, Monsieur le Ministre – j'y reviendrai dans la discussion générale sur le budget –, où vous dites : « On va investir, notamment, dans la résilience du territoire et son adaptation aux inondations », et j'ai envie de dire aux sécheresses aussi. Dans le tableau récapitulatif, on ne voit pas la ligne budgétaire qui va avec ces investissements, mais j'y reviendrai. Le tableau final de la Cour des comptes permet bien de comparer et c'est plus facile.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Stassen.

**Mme Valérie Stassen**, Auditrice à la Cour des comptes. – Je vais juste répondre à la question de Mme Hanus concernant l'OTW. Le travail que nous avons fait, c'est de comparer les demandes qui ont été formulées par l'OTW avec les crédits qui sont proposés ici, dans le projet de décret et de budget de l'OTW. La Cour des comptes n'est pas en mesure de dire si c'est suffisant. C'est l'OTW qui fixe elle-même ses besoins.

**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. – Quelques éléments, d'abord d'ordre général. J'entends évidemment les remarques des comptes sur la méthodologie et le nombre de cavaliers budgétaires, mais il a déjà été réduit et il va être réduit. On est donc dans le bon mouvement. Il faut continuer à le faire parce que cela participe à la transparence du budget versus l'examen qui a lieu ici.

Autre élément important aussi, c'est vrai que le Gouvernement nouveau et moi-même, en tant que nouveau ministre, héritons d'une série de mécanismes. Le Plan de relance de la Wallonie est l'un des mécanismes, et cette provision ne garantit aucune transparence sur les moyens alloués et donc les votes budgétaires du Parlement pour les différents départements ou fonctions qui sont poursuivis. Je l'ai dénoncé lorsque j'étais dans cette commission, sur les travées de l'opposition, mais maintenant j'en suis l'héritier et je ne peux pas dire que cela n'existe pas. Il faut assumer ce qui a été fait, car il y a un principe de continuité. Je le regrette, mais je l'assume.

Idem pour ce point final. Je partage avec vous le fait que ce mécanisme-là est un mécanisme qui ne colle pas à la réalité. Le monitoring et le suivi budgétaire pose difficulté non seulement pour les parlementaires, pour la transparence budgétaire, mais également pour la gestion des budgets par le département concerné et par votre serviteur. C'est une vraie difficulté aujourd'hui. À nouveau, on hérite d'un dossier.

Madame Cremasco, l'une des dernières décisions du Gouvernement précédent fin 2023 ou 2024 a été de prolonger le SOWALFINAL faute d'exécution correcte dans les temps impartis.

On donne cinq ans en plus pour une programmation budgétaire où l'on dit que l'on va réserver telle somme pour telle autre et où les dossiers ne sont pas prêts. Et les projets ne sont pas toujours les plus adéquats. C'est l'héritage du précédent Gouvernement et l'on va devoir regarder attentivement dans les listes de dossiers ceux qui sont aujourd'hui utiles. Parce que je le répète, aujourd'hui, nous devons regarder si chaque euro est dépensé efficacement.

On aura sans doute l'occasion prochainement, dans un débat sur les parcs d'activités économiques, d'en parler, mais aujourd'hui, dans un certain nombre de cas, des opérateurs privés disent qu'ils peuvent transformer ces zones, y compris des zones polluées, en zones d'activité économique, et ce sans subsides publics. C'est bien la preuve qu'il y a moyen aujourd'hui d'être créatif et de répondre aux besoins de la Wallonie de réindustrialisation, d'accueil d'entreprises et de redéploiement économique en ayant une gestion plus parcimonieuse des deniers publics. Et cela, c'est un travail que j'entends mener.

Je prends la critique concernant la localisation dans la DO 16 des éléments, mais c'est aujourd'hui une provision. On a bien dû mettre cette provision quelque part. Il y aura des réallocations, c'est clair, selon qu'on soit en SAR ou pas. C'est un élément sur lequel, aujourd'hui, je demande une souplesse en termes de localisation, parce qu'aujourd'hui, dans le pilotage des plans qui sont prévus pour les parcs d'activités économiques, et cetera. Aujourd'hui on sait que c'est le flou. On voit une vision très claire à court terme, mais au-delà de quelques mois, d'une année, c'est très compliqué d'identifier quels sont les projets qui vont être mûrs et qui nécessitent un financement. Voilà comment on en est arrivé là et le pourquoi de cette situation.

En ce qui concerne le budget de la SOFICO, c'est vrai qu'il n'est pas aujourd'hui strictement adapté à la maquette budgétaire du Parlement wallon. Je rappelle que le budget de la SOFICO ne doit pas être validé par le Parlement. Il est joint en annexe. Il revient à la SOFICO de s'ajuster. Il y a notamment l'enjeu du lancement de la programmation de réhabilitation des ouvrages d'art.

Monsieur Baurain, Madame Cremasco, en ce qui concerne le PIMACI, il y a deux éléments. Le premier, c'est la nécessité, à un moment donné, d'évaluer les politiques publiques menées pour le développement d'une Wallonie cyclable. Et quand je dis « évaluer », c'est même ce qui est prévu par le décret de 2022. Le décret de 2022 dit qu'à l'entame d'une législature, il faut procéder à une évaluation. Et d'ailleurs, le plan Wallonie cyclable actuel porte sur les exercices 2022, 2023 et 2024. Les mesures s'arrêtent en 2024. Moi, je ne peux pas préempter l'évaluation. Par contre, ce que je dis – et je le répète –, c'est que les 85 millions d'euros sonnants et trébuchants dans des investissements concrets sous forme de paiements de subsides, d'attribution de marchés, de paiements de factures auprès des entreprises, sont bien dans la maquette budgétaire 2025.

Le deuxième élément concerne les moyens d'engagement. À côté de cette volonté de politique d'évaluation, il y a la volonté de la Déclaration de politique régionale de simplifier les outils, et singulièrement les outils à disposition des communes

pour investir à l'extraordinaire. Aujourd'hui, on a une situation où on a une multiplication d'outils pour des sommes qui restent limitées, qui vont aller croissant. J'ai parlé tantôt du passage de 50 à 58 de la tranche annuelle du FRIC, mais cela reste quand même des moyens budgétaires limités. Et donc, on a une série de dispositifs qui sont côte à côte pour financer, pour aider les communes à investir.

Je souhaite que les communes continuent à investir de façon significative dans la mobilité active, parce que c'est souvent dans les besoins de mobilité locale partagée, sur les voiries régionales partagées, sur les voiries communales, que se trouve le nœud de nombreux goulots d'étranglement, de difficultés en termes de cheminements vélo sécurisés. C'est là-dessus qu'on doit concentrer les moyens.

Mais faut-il démultiplier, pour atteindre cet objectif, les outils juridiques et budgétaires des communes ? C'est une vraie question et l'option de la Déclaration de politique régionale est plutôt de globaliser. La question, à mon sens, c'est : comment globaliser, tout en s'assurant que cette globalisation ne nuira pas à l'investissement dans les modes actifs et singulièrement les infrastructures vélo ? C'est le chantier qui doit être mené dans les prochains mois avec l'évaluation du plan Wallonie cyclable, et qui doit dire quels sont les bons outils.

Parce que j'ai constaté, dans plusieurs communes qui avaient bénéficié des PIMACI et PIWACY, que certains investissements ont été réalisés. Mais les contraintes de réalisation, de *timing* et de budget les ont quelquefois orientés vers des investissements qui n'étaient pas prioritaires pour augmenter effectivement la pratique du vélo. Et j'ai là un vrai questionnement sur l'efficacité de l'euro public dépensé. Il faut mettre les moyens, mais il faut aussi s'assurer que la façon dont les moyens sont affectés et aboutissent concrètement à une augmentation de l'usage du vélo.

Le dernier élément de réponse aux questions que M. Baurain et Mme Cremasco m'adressent, c'est celui des moyens budgétaires en crédits d'engagement. Il y en a 13,6 millions d'euros au travers des différents fonds, notamment le fonds des infractions routières, qui sont mobilisés à cette fin-là.

Et d'autre part, je rappelle l'augmentation de 50 à 58 millions d'euros des montants FRIC/PIC. Les moyens d'engagement sont donc bien localisés à cet endroit-là. C'est vrai qu'ils n'apparaissent plus dans le PIMACI et le PIWACY, parce que j'ai un questionnement aujourd'hui par rapport au fait de savoir si c'est le bon outil. Je vais laisser l'administration l'évaluer. Il y aura ensuite, au cours des trois premiers mois de l'année 2025, une évaluation dans le cadre du Printemps du vélo participatif, auquel les *stakeholders*, les participants, les acteurs – j'ai cité tantôt le GRACQ, Pro Velo, l'Union des villes et communes de Wallonie,

et cetera – pourront participer pour dire quel est l’outil, l’usage, le vecteur le plus efficace pour atteindre les objectifs menant à plus de pratique du vélo au quotidien en Wallonie.

Pour répondre à Mme Hanus – qui a dû nous quitter –, sur l’OTW, l’objectif est de réconcilier les chiffres et les lettres. Aujourd’hui, on est dans une situation où on a un contrat de service public 2024-2028 qui, déjà dans le budget initial 2024, n’était pas financé structurellement. Ce sont des artifices qui ont permis de boucler des choses : des dépenses *one-shot*, des dépenses du Plan de relance – quelquefois dédiées à l’OTW, quelquefois pas.

Le souhait et le choix du Gouvernement est de donner un cadre sérieux et stable à l’OTW avec un contrat de service public qui dit « voici les ambitions que nous fixons et voici les moyens que nous mettons », et cela, de façon stable et non avec une petite phrase qui indique « la trajectoire budgétaire est indicative ». Ces mots doivent disparaître. Comment peut-on faire un contrat avec des données indicatives, a fortiori s’il s’agit du budget ? Je ne trouve pas cela sérieux. Le Gouvernement fera le choix d’un CSP avec une grille liante pour la durée du CSP. C’est ce à quoi je compte bien m’atteler en 2025 avec la direction générale de l’OTW – que je remercie au passage –, ainsi qu’en recherchant l’efficacité dans la politique à mettre en œuvre. On aura sans doute l’occasion d’en reparler tantôt.

**M. le Président.** – La séance est suspendue.

*- La séance est suspendue à 12 heures 47 minutes.*

## REPRISE DE LA SÉANCE

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

**M. le Président.** – La séance est reprise.

### **Projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l’année budgétaire 2025 (Doc. 91 (2024-2025) N° 1 et 1bis)**

### **Exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux (Doc. 90 (2024-2025) N° 1 - Annexes 3 et 3bis) et (Doc. 91 (2024-2025) N° 1 - Annexes 3 et 3bis)**

#### *Discussion générale (Suite)*

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Excusez-moi, mais on constate que la majorité n’est pas en nombre et donc on souhaiterait suspendre les travaux en attendant l’arrivée des collègues.

**M. le Président.** – Pour les discussions, faut-il un quorum ?

On est bon, là. On ne va pas commencer à pinailler, c’est une discussion générale. Voilà. Un, deux, trois, quatre, cinq. Il n’en reste plus qu’un. Un seul être vous manque. D’accord ? Bon, je vous propose que l’on reprenne nos travaux. Donc, comme je vous le disais, nous étions maintenant au point de la discussion générale. Nous allons aborder en premier les considérations et puis les questions d’ordre général. Est-ce que, sur l’aspect général des choses, il y a des prises de parole ?

La parole est à M. Lefèbvre.

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Monsieur le Président, la majorité n’est pas en nombre et vous ne pouvez donc pas reprendre les travaux.

**M. le Président.** – J’ai demandé à M. le Secrétaire de commission de vérifier et nous pouvons sans aucun problème débiter nos travaux.

*(Réactions dans l’assemblée)*

Je reconferme qu’il n’y a pas de décision à prendre à ce stade. Ainsi, il n’y a pas besoin de quorum et l’on peut débiter nos travaux. Cela a été vérifié.

Pour les considérations générales en matière de mobilité, infrastructures et sécurité routière, quelqu’un souhaite-t-il prendre la parole ? C’était la page 3, annexe 3.

Pour l’aménagement du territoire, page 6, annexe 3, quelqu’un souhaite-t-il prendre la parole ?

Pour les parcs d’activités économiques, page 7, annexe 3, quelqu’un souhaite-t-il prendre la parole ?

*(Réaction de Mme Cremasco)*

C’est ce que je viens de vous demander plusieurs fois. Personne n’a relevé. Je vous ai demandé si vous aviez des discussions d’ordre général. Il n’y a pas eu de réponse.

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

**Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR).** – L’idéal serait de faire un thème pour les pouvoirs locaux, un thème pour la mobilité et puis un thème pour l’aménagement du territoire. Point. Chacun a quand même ses matières de prédilection. Commence-t-on par l’aménagement du territoire, la mobilité, ou les pouvoirs locaux ? Peu importe. Mais, il faut avoir les trois discussions.

**M. le Président.** – Je me permets, Madame la Députée, de vous dire que c'est exactement ce que je viens de faire, sauf que personne ne réagissait. Je me disais : « Tranquille, on aura fini dans une demi-heure. Cela valait bien la peine d'avoir le quorum ».

Je reprends : si vous avez des discussions générales sur le premier thème « Mobilité, infrastructures et sécurité routière », c'est le moment. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ?

La parole est à M. Dewez.

**M. Arnaud Dewez (MR).** – Merci, Monsieur le Président. Merci, Monsieur le Ministre, pour l'exposé. Comme l'ensemble du Gouvernement, M. le Ministre participe aux mesures d'économies, notamment une économie de 12,5 millions d'euros sur les subventions facultatives et une économie de 2 millions d'euros sur les frais de fonctionnement des administrations publiques.

Les faits les plus notables sont néanmoins liés au dégagement de moyens nouveaux, principalement dans les diverses compétences de la partie « Mobilité, infrastructures et sécurité routière ». Ce sont ces compétences que j'aborderai et pour lesquelles je demanderai certaines précisions.

Au niveau des transports publics, vous avez déjà expliqué l'élaboration d'un nouveau contrat de service public de l'OTW avec une allocation de 45 millions d'euros. Je ne reviendrai pas là-dessus ni sur l'optimisation des dépenses au sein de l'OTW.

Par contre, j'aimerais quelques précisions sur l'adaptation des transports collectifs aux besoins des zones rurales. Comment le Gouvernement entend-il développer le transport à la demande pour répondre aux besoins spécifiques des zones rurales ? Quels financements sont prévus pour ce secteur dans le cadre du budget 2025 ?

Au niveau de l'augmentation de l'attractivité des transports en commun via la simplification tarifaire, l'exposé évoque une plateforme unique d'achat de titres de transport multimodaux. Quel est le calendrier de mise en œuvre et quelle coordination est prévue avec les autres Régions ou opérateurs privés ?

Concernant le renforcement de l'accessibilité des transports pour les personnes en situation de handicap, comment seront priorisés les investissements pour adapter les infrastructures – matériel roulant, quai, et cetera ?

Une attention particulière est accordée aux personnes à faibles compétences numériques. Quels dispositifs concrets sont envisagés pour répondre à cette problématique ?

Sur la partie multimodalité, plusieurs priorités et nouveautés sont annoncées.

Au niveau du développement des parkings de délestage et de la finalisation du RER, les investissements liés au RER couvrent-ils les retards accumulés ou marquent-ils des avancées nouvelles ?

Au niveau du réseau de covoiturage autour des grandes villes, le développement des réseaux de covoiturage est une initiative prometteuse pour répondre aux défis de mobilité, de réduction des émissions et de désengorgement des axes routiers. Ce projet soulève plusieurs enjeux stratégiques : l'intégration des stations de covoiturage aux infrastructures existantes, la collaboration avec les entreprises et les régions voisines, ainsi que l'évaluation de leur efficacité en termes d'impact environnemental et de réduction de congestion. Dans ce contexte, pourriez-vous nous présenter le calendrier d'implantation de ces projets pilotes et les grandes orientations stratégiques pour assurer leur succès et leur généralisation à l'échelle régionale ?

Concernant la mobilité active, la sécurisation et l'amélioration des cheminements piétons et cyclables vers les nœuds intermodaux, vous avez parlé notamment de l'évaluation du PIMACI. Pourriez-vous également nous présenter les grandes priorités pour les prochaines étapes, notamment en ce qui concerne la résolution des points noirs identifiés, le soutien aux communes pour développer des infrastructures adaptées et les premières leçons tirées de la mise en œuvre du plan Wallonie cyclable ?

Au niveau des réseaux et des infrastructures, de la possibilité d'étendre le réseau aux endroits opportuns, comment le Gouvernement priorise-t-il ces extensions dans le cadre des crédits alloués pour 2025 ?

Je ne reviendrai pas sur les 15 millions d'euros du plan complémentaire d'investissement pour les ouvrages d'art, car vous l'avez expliqué.

Concernant le changement de paradigme dans la communication concernant les chantiers et la réduction de leur durée d'exécution, le budget inclut des fonds pour la mise en place d'un portail de coordination de chantier s'élevant à 121 millions d'euros pour 2025. Cette initiative pourrait améliorer la communication et réduire les perturbations liées aux travaux. Les objectifs liés à la réduction de la durée du chantier ne semblent pas être accompagnés d'indicateurs dans le budget. Le portail de la coordination des chantiers est-il conçu pour inclure un suivi en temps réel des délais et des coûts des travaux ? Quelles mesures concrètes seront prises pour réduire la durée des chantiers sans compromettre la qualité des travaux ?

Un point qui me semble aussi important en termes de bornes de recharge : une accélération du déploiement de bornes de recharge rapide et semi-rapide, véhicules

lourds et légers, est prévue. Durant la précédente législature, la politique de votre prédécesseur – le ministre Henry – en termes de développement de bornes de recharge pour les véhicules légers était relativement molle. Le développement de bornes pour les véhicules lourds, quant à lui, était complètement oublié. À l'heure actuelle, dans le cadre de ce budget 2025, les bornes semi-rapides destinées aux véhicules lourds bénéficient-elles d'une stratégie distincte et d'un budget dédié ? Si oui, quelles sont les échéances au niveau du déploiement des superchargeurs le long des axes structurants ? Les objectifs de la DPR sont clairs : des superchargeurs doivent être installés rapidement le long des grands axes routiers pour faciliter les longs trajets. À ce jour, aucune échéance spécifique n'a été indiquée pour ce volet. Pourriez-vous nous exposer votre vision globale pour accélérer ce déploiement tout en assurant une couverture équilibrée sur l'ensemble du territoire wallon ?

Sur le développement de la filière du rétrofit, comment la Région compte-t-elle soutenir concrètement le développement d'une filière rétrofit en Wallonie ? Prévoyez-vous des incitants financiers spécifiques pour les entreprises et les particuliers souhaitant convertir leurs véhicules thermiques ? Si oui, à partir de quand seront-ils disponibles ?

En termes de sécurité routière, l'installation de dispositifs de limitation de vitesse dynamique adaptée, les crédits spécifiques au déploiement des dispositifs de limitation de vitesse dynamique ne sont pas explicitement isolés dans l'exposé particulier. Quels moyens budgétaires spécifiques sont alloués en 2025 pour poursuivre ou étendre ces dispositifs ? La précédente subvention de 5 millions d'euros à la SOFICO sera-t-elle renouvelée ou augmentée pour ces projets ?

Qu'en est-il de la mise en œuvre du décret relatif aux sanctions administratives en matière de sécurité routière ? Cela constitue, à mes yeux, une bonne nouvelle. Quelles sont les étapes concrètes pour la mise en œuvre effective de ce décret ? Existe-t-il déjà un calendrier pour le déploiement ? La gestion administrative des infractions inférieures à 20 kilomètres par heure sera-t-elle accompagnée d'un renforcement des équipes régionales pour traiter ces dossiers ?

Au niveau des voies hydrauliques et transports de marchandises, concernant le projet ambitieux et important pour la Wallonie et les voies navigables, ce projet de Seine-Escaut 2.3, un budget de 342 millions d'euros est prévu. La Wallonie finance seule ce budget qui porte sur 65 % de l'enveloppe qui était initialement prévue. Cette absence de cofinancement va-t-elle avoir un impact sur le calendrier du projet ?

Au niveau de la refonte importante des ports autonomes wallons, une réforme des ports autonomes

pourrait permettre une meilleure gouvernance et un développement économique accru dans ce secteur clé qu'est le transport fluvial. Quels sont les axes prioritaires de cette refonte ? Y a-t-il des fusions prévues entre certains ports autonomes ou non ?

Au niveau des stimulations des pôles intermodaux pour le fret et la logistique, quels investissements spécifiques majeurs sont prévus pour le raccordement réseau ferroviaire et pour la création ou le renforcement des zones logistiques intermodales existantes ?

Pour la mise en place d'une stratégie consacrée à l'intermodalité pour le fret logistique, quel rôle est prévu pour la digitalisation dans l'amélioration de l'intermodalité ? Quelles sont les cibles chiffrées en termes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ou de part modale des modes alternatifs – rail, transport fluvial – à l'horizon 2030 ?

Je salue ce budget ambitieux, équilibré, sans dogmatisme ni tabou, qui nous est présenté aujourd'hui.

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Pour définir la ligne directrice de cet exposé particulier, nous hésitions entre « incohérente » ou « paradoxale ». Incohérente parce que, au lieu d'assumer les extensions du tram de Liège, vous préférez financer les travaux dans des gares qui sont la compétence d'Infrabel. Ou paradoxal parce que, pour des raisons budgétaires, vous hésitez à trahir les engagements du Gouvernement envers ces communes ou l'OTW, mais, dans le même temps, vous faites le choix d'investir 342,5 millions d'euros dans le projet Seine-Escaut 2.3 alors que son impact sur le PIB wallon reste très ténu et que l'Union européenne a refusé de le cofinancer.

Il est assez rare de se définir comme trop pauvre pour tenir ses propres engagements et assez riche pour se substituer à son voisin en termes d'investissement. Ce grand écart semblait impossible à réaliser ; vous y êtes arrivé, félicitations !

Si ce n'était pas si grave pour nos concitoyens, leur commune, l'OTW et le réseau routier, on pourrait en rire. Hélas, ce n'est pas le cas. Dans le cadre de cette intervention, j'aimerais toutefois dire bravo ! Bravo aux étudiants et aux jeunes pour la magnifique mobilisation dont ils ont fait preuve durant ces dernières semaines pour arriver au maintien des abonnements TEC à 1 euro par mois pour tous les jeunes de 18 à 24 ans en Wallonie. C'est une mesure phare que nous avons mise en place sous la dernière législature pour soutenir les jeunes navetteurs, les utilisateurs du bus selon l'idée que la précarité des étudiants et des jeunes reste une réalité pour beaucoup. Leur permettre d'étudier et de travailler, c'est les soutenir, tant au point de vue social, mais également avoir un impact positif sur l'environnement comparativement à l'usage de la voiture – je ne vous apprend rien. Sur le terrain, tous les jeunes que nous

avons rencontrés, à qui nous avons demandé l'avis sur cet abonnement à 1 euro par mois et de la potentielle suspension ou suppression de cette mesure, ont partagé le même sentiment : de la tristesse de voir cette possible mesure qui a pu leur apporter une bouffée d'oxygène durant ces dernières années peut-être disparaître dès l'entame de ce nouveau Gouvernement.

On le sait, c'est la pression des jeunes qui vous a poussé à rétro-pédaler. En cela, je leur dis à nouveau bravo ! En octobre dernier, Monsieur le Ministre, vous annonciez dans une interview la suppression de cette mesure. On s'est tous questionnés en commission avec les collègues pour voir quelles étaient vos véritables intentions. Aujourd'hui, on peut voir effectivement que cette bouffée d'oxygène semble être pérennisée. On espère entendre votre confirmation à cet égard pour le budget 2025.

Nos questions sont les suivantes. Cette bouffée d'oxygène va-t-elle durer neuf mois, un an ou plus longtemps ? Qu'en est-il de la gratuité, quasi-gratuité, pour les personnes âgées ainsi que pour les BIM ? Ceux-ci sont-ils repris dans votre trajectoire budgétaire ?

Concernant la mobilité et l'OTW, et dans la continuité de ce qui vient d'être dit pour les pouvoirs locaux et les communes qui sont laissés dans l'expectative, la seule information concernant le droit de tirage du PIMACI, qui se trouve dans votre budget, c'est le report du dépôt des dossiers au 30 juin 2025. Cela étant, nous ne connaissons pas le montant global de ce droit de tirage et encore moins la manière dont il sera réparti entre les communes. Cela signifie qu'au niveau des investissements en termes de mobilité active, c'est nada en réalité. Pire, une diminution de 57 % des crédits d'engagement, alors que votre collègue en charge de la Santé nous vend le concept One Health à longueur d'interviews, alors que la pollution de l'air liée aux transports tue des milliers de gens tous les ans, votre réponse est malheureusement de sabrer dans les budgets destinés à la mobilité douce.

J'ai bien entendu votre intervention tout à l'heure sur les budgets liés à la mobilité active, à savoir pour la mobilité cyclopiétonne. On a refait le point ici avec notre collaborateur et il y a de nombreux postes que vous n'abordez pas dans votre budget en matière de mobilité active, qui en réalité sont diminués. Quand je vois la subvention du réseau communal cyclopiéton, on passe à 4 millions d'euros au lieu de 13 millions d'euros en 2024. Le plan Wallonie cyclable – WaCy –, c'est tout simplement zéro dans le budget, comparativement à 5,390 millions d'euros en 2024.

La subvention pour la sensibilisation et la prestation de mobilité durable représente une diminution de 20 %. En matière de mobilité active et de mobilité douce, on n'a pas la même lecture de ce budget.

On l'avait déjà vu avec votre décision d'arrêt des extensions du tram de Liège : vous ne pensez pas la mobilité comme un tout. Pour vous, c'est juste une question de transport ; en réalité, la mobilité représente beaucoup plus que cela. Monsieur le Ministre, il peut s'agir d'une question de santé, d'environnement, de développement urbain, voire même d'égalité des chances. Donc, il est temps d'en prendre conscience.

Ce qui est vrai pour la mobilité active l'est également pour l'OTW. Facialement, on a un budget 2025 qui sauve les apparences, et qui devrait permettre à l'OTW de remplir une partie de ses engagements. Néanmoins, ce n'est que l'entrée d'un repas que vous comptez nous servir tout au long de la législature et qui aura des répercussions en termes d'offre de transport, de bien-être des travailleurs et de qualité de service. En effet, pour nous, le pire est à venir. On va nous accuser sans doute de trop nous inquiéter, mais, en réalité, il n'en est rien.

Comment peut-on imaginer que l'OTW puisse simplement maintenir l'offre de transport si on lui supprime l'indexation et le pourcentage complémentaire de sa subvention de base, c'est-à-dire 115 millions d'euros sur l'ensemble de la législature ? Ce qui s'annonce, avec des prévisions pareilles, c'est une augmentation incontrôlée du déficit de l'OTW. Pour le combler, il y aura des choix douloureux à faire, soit sur l'offre, soit sur la qualité du service, soit sur les tarifs.

Par contre, on sait déjà que vous ferez payer la facture aux chauffeurs et aux usagers. Sincèrement, le repas que vous préparez pour les transports en commun de Wallonie semble bien indigeste. Comme je vous le disais, le budget 2025 sauve les apparences, de même que votre politique tarifaire. En effet, grâce à la mobilisation des étudiants et des jeunes que je vous ai citée tout à l'heure, vous sauvez, en tout cas temporairement, vous allez nous le confirmer, la quasi-gratuité. Pour combien de temps ?

Pour terminer sur l'OTW, je n'ose imaginer que vous ayez un agenda caché qui viserait à une privatisation larvée du secteur du transport. En quelques semaines, votre majorité a réussi à mettre le monde enseignant dans la rue, comme cela ne s'était plus vu depuis 25 ans. Il l'a également fait avec les fonctionnaires wallons. Attention de ne pas le faire avec les agents de l'OTW.

**M. le Président.** – La parole est à M. Baurain.

**M. Pascal Baurain** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la transition de notre société passera notamment par une transition de notre mobilité. Consciente de cet enjeu et de la nécessité de changer nos modes de déplacement encore trop dépendants de la voiture, notre Région a adopté la vision FAST 2030 qui

ambitieuse de réduire la part de l'automobile en faveur d'autres modes de déplacement plus doux.

Votre prédécesseur avait annoncé dès sa prise de fonction vouloir mener de front de nombreuses réformes afin d'accélérer cette transition. Il est vrai qu'à cette époque, l'argent semblait ne jamais manquer. Aujourd'hui, il nous faut constater que la situation financière alarmante de notre Région nous oblige à adopter une gestion beaucoup plus rigoureuse des finances publiques afin de poursuivre nos objectifs, mais en gardant en permanence à l'esprit l'importance de s'assurer de l'efficacité de chaque euro dépensé.

Depuis votre prise de fonction, Monsieur le Ministre, vous avez eu le courage d'entamer cette nouvelle politique. Certaines mesures déjà annoncées, comme la réorganisation de l'offre de mobilité à Liège, n'ont pas manqué de faire grand bruit, mais elles témoignent de cette volonté d'user au mieux de l'argent public.

Dans le même esprit, vous avez annoncé vouloir mettre en place quelque chose que votre prédécesseur n'avait jamais envisagé : une évaluation des politiques menées afin de les poursuivre sur de meilleures bases. C'est ce que vous allez mettre en place pour le PIMACI et la politique tarifaire du TEC.

À la lecture de votre exposé particulier, on peut constater que les évaluations sont entamées et les premiers effets pourront rapidement s'observer afin de proposer un meilleur service aux citoyens et réussir la transition de notre mobilité. Pouvez-vous nous en dire davantage sur le processus, ses différentes étapes et son calendrier ?

Les dernières années, la gestion de la politique de mobilité a souvent été de découvrir Paul pour couvrir Pierre. Il en a résulté un désinvestissement manifeste de nos structures et de nos infrastructures qui pourtant accusent le poids des ans et nécessitent d'importants investissements. Dès votre premier exercice budgétaire, vous posez plusieurs jalons intéressants auxquels nous serons attentifs : mise en place d'un plan de rénovation des ponts, une accélération de l'entretien régulier des voiries via le raclage-pose et une ambition de développer nos voies navigables avec un important investissement dans le projet Seine-Escaut, lequel a été soutenu par tous les gouvernements depuis 20 ans et vient compenser l'absence de moyens européens qui ne viennent désormais plus. La faute à qui ? N'est-ce pas le Gouvernement précédent qui a loupé le coche ? Nul ne peut sans doute se prévaloir de sa propre turpitude.

Bref, ce budget n'est qu'une première étape, mais il pose les jalons importants d'une politique de mobilité qui se concentrera sur la réussite de la transition de notre mobilité vers un modèle plus doux et durable, en conservant une volonté permanente de veiller à la meilleure allocation des moyens financiers.

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

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement présente donc ce mardi et ce mercredi son premier budget de la législature. C'est un budget qui confirme une série d'inquiétudes que nous avons exprimées lors de son installation : un budget qui va faire mal aux citoyennes et aux citoyens.

Les enjeux écologiques deviennent globalement tout à fait périphériques ; nous l'avons déjà dit et cela se confirme. **Les moyens prévus pour les transports en commun sont réduits de plus de 35 millions par rapport à 2024, selon la Cour des comptes. Et la politique du vélo, on l'a vu aujourd'hui, est fortement affaiblie** : il y a une réduction de moitié des investissements dédiés.

Le MR et Les Engagés mettent aussi à mal des associations qui assument des missions essentielles. Je voudrais là revenir sur le fait que la coalition annonce de nombreuses évaluations, mais tire d'ores et déjà des conclusions. Je reviendrai plus loin dans mon exposé sur l'exposition très concrète de cette méthode à la hussarde qui, effectivement, propose des évaluations, mais tire déjà les conclusions. Elle supprime toute une série de subventions dites facultatives, mais qui permettent en fait d'assurer des missions essentielles, sans qu'on en connaisse les motifs.

Je vous redemanderai plusieurs fois pendant cette journée de discussion **où ces subsides facultatifs vont « sauter », quels sont les projets et les lignes de budget que vous n'allez pas pérenniser et selon quelle logique ?** Le problème, pour nous, est que l'on ne connaît même pas votre ligne de conduite politique. J'ai entendu la semaine passée en Fédération Wallonie-Bruxelles que ces subventions facultatives, c'était parfois un peu le fait du prince. Les arrêter, sans aucune ligne de conduite politique, c'est aussi le fait du prince. Donc on aimerait bien savoir comment vous les arrêtez.

Vous dites exactement – et c'était l'objet aussi de vos collègues à la Fédération Wallonie-Bruxelles – que certaines de ces subventions dites facultatives sont le fait du prince, et que l'on arrête celle-ci, mais pas celle-là. Et cela, ce ne serait pas le fait du prince ? Donc soit vous nous donnez une ligne de conduite, vous nous dites exactement où vous allez, et là, on pourra voir quels seront les pots cassés, soit c'est fait effectivement comme cela.

On n'a pas non plus à disposition de listes précises qui nous permettent d'apprécier ces 12,4 millions dits « d'économie », alors que certains de ces projets sont – et vous le savez – importants, fondamentaux, notamment pour toute une série de politiques vertes. Donc il importe de faire la transparence à ce sujet. Je vous le rappellerai dans toutes les différentes sections évoquées, parce que cela vaut pour tout le monde.

En mobilité, comme je l'ai déjà partagé un peu à l'entame de mon propos, on doit déplorer que la

mobilité partagée, le transport en commun, soit ramenée au statut de variable d'ajustement budgétaire, et que la mobilité active, quant à elle, passe par la fenêtre.

Concernant l'OTW, la Cour des comptes constate que les prévisions de subventions à recevoir de la Région, reprises au budget initial 2025 de l'OTW, diminuent globalement de 35,9 millions d'euros par rapport au budget initial 2024. Cette question fait suite à votre exposé, où vous nous indiquez : « Nonobstant le gel des indexations des interventions régionales vers la plupart des OAP, l'OTW bénéficiera globalement de 45 millions supplémentaires ». Qui a raison ? La Cour des comptes ou vous ? Expliquez-moi simplement cette différence.

Dans l'exposé général, vous dites aussi avoir constaté que le contrat de service – cela a déjà été évoqué par mes collègues de l'OTW – « n'était pas financé de façon pérenne ». En réalité – et vous le savez très bien puisque vous avez participé notamment à des échanges parlementaires où j'étais dans la salle également –, le précédent gouvernement a respecté toutes ses obligations en travaillant sur le nouveau contrat de service public. Il a budgété l'ensemble avec des lignes directrices, fussent-elles indicatives, en laissant le choix évidemment au nouveau gouvernement de les suivre ou pas.

C'est cela qui nous inquiète, et qui inquiète mes collègues : par rapport aux mesures phares qu'il y avait dans ce contrat de service public, à savoir la quasi-gratuité, que ce soit pour les 18-25, les plus de 65 ans ou les BIM, envisagez-vous de supprimer cette quasi-gratuité en remettant en cause tout le contrat de service public de l'OTW ? En va-t-il de même pour les extensions du tram ou la ligne longue ?

Abandonnez-vous définitivement cette politique de construction d'un transport en commun partagé pluricommunal, et de construction notamment, de cette colonne vertébrale en agglomération liégeoise ? C'est évidemment cela qui nous inquiète. Je vous demanderai aussi – et c'est un corollaire que ma collègue Mme Hanus a déjà évoqué – ce qu'il en est de faire évoluer l'offre, donc le contrat de service public, que vous dites réenvisager globalement.

Nous aimerions avoir des assurances sur la façon dont vous allez appréhender ces trois points avec le gouvernement actuel, et dans quel délai vous allez proposer des solutions.

Toujours dans la mobilité interurbaine, vais-je dire, les *busways*, par exemple, qui étaient aussi prévus dans le contrat de service public, seront-ils financés ? Cela va-t-il être le cas aussi ? Vous savez bien que c'est une mesure complémentaire au tram de Liège qui est indispensable dans la mobilité supracommunale. Et vous savez à quel point c'est important. J'espère en tout cas essayer de vous sensibiliser au fait que la mobilité

supracommunale et dans les agglomérations urbaines, de grosses agglomérations urbaines – toutes, pas que Liège – est éminemment importante.

Même chose : quelles mesures seront prises pour développer le transport à la demande en zone rurale ? C'est complémentairement, vous m'aurez évidemment suivie. Sur tous ces points, de grosses interrogations par rapport à la réécriture de tout le contrat de service public. Vous engagez-vous à continuer à marcher dans ces pas-là, qui étaient des pas d'avenir et qui valorisaient le transport en commun, ou pas ? Quelles décisions allez-vous prendre ?

En termes de politique cyclable, nous, en tant qu'écolos, on est particulièrement sur notre faim. C'est peu de le dire. Wallonie cyclable, c'est carrément remis à zéro. Le PIMACI, on en a discuté tantôt. Ce sont des subventions aux communes qui sont des crédits d'engagement qui vont de 13 à 4 millions.

Pour Wallonie cyclable, vous évoquez une évaluation en 2025, alors que c'est un plan qui était déjà concerté avec de nombreux acteurs. Il est dès lors étonnant de constater que les crédits d'engagement soient d'ores et déjà supprimés. Si on l'a évoqué ce matin, je voudrais maintenant, Monsieur le Ministre, que vous me répondiez très honnêtement, et pas en me disant : « Cela va être évalué, donc on remet le crédit à zéro. » Si vous voulez l'évaluer, mais que vous restez convaincu qu'une politique cyclable en Wallonie est indispensable pour la mobilité, pour la protection de l'environnement, pour la planète, pour lutter contre le dérèglement climatique, mais aussi pour la santé, mais aussi pour l'égalité des chances. C'est vraiment une dimension transversale. Et pour nous, le vélo, c'est peu dire que c'est fondamental. Pourquoi réduisez-vous ce budget à zéro ? Ce n'est pas parce que vous l'évaluez que vous ne devez pas dire : « Il y aura une continuité. Je crois en la Wallonie cyclable, mais je dois adapter à la marge ou même fondamentalement quelques points, parce que je suis le nouveau ministre de la Mobilité » – et je n'ai aucun problème avec cela, que vous réenvisagiez certaines parties de ce plan Wallonie cyclable.

Mais le mettre à zéro, cela veut dire : « Je n'investirai pas dans une Wallonie cyclable. » Ou alors, vous voulez absolument une petite plume à votre chapeau qui fait que, comme pour le PIMACI qui a été discuté avec la Cour des comptes, comme pour ce plan de mobilité active, on dise : « Je réduis à zéro, je recommence tout, on tire un trait sur ce qui a été fait. » On met tout le monde dans l'insécurité, en particulier les pouvoirs locaux et les communes. Et pourquoi ? Parce que vous voulez qu'il soit inscrit « M. Desquesnes » sur une autre politique de mobilité active ou cyclable ? Auquel cas, je veux bien vous l'octroyer, mais il faut que vous nous donniez des garanties de continuer une politique cyclable et une politique de mobilité active qui soit forte. Et là, on n'a

aucun signe. Pour le même prix, l'année prochaine, il n'y a plus rien. Il nous faut absolument des réassurances à ce niveau-là.

En matière de sécurité routière, je voulais reprendre un point plus particulier de votre exposé qui dit 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 que l'installation d'équipements vélos sécurisés et mobiliers urbains aux abords de ceux-ci ».

Inutile de dire que pour les écologistes, évidemment, cette politique de sécurité routière et ce qu'on retrouve dans votre exposé ministériel d'introduction nous réjouit, parce que c'est en plus à proximité des gares et des mobipôles. Effectivement, cette intermodalité est importante et la considérer sous l'œil de la sécurité routière l'est aussi. Pourtant, la direction fonctionnelle 044.034 – je cite cela, je reviendrai évidemment plus dans le détail dans la suite d'un exposé moins général, mais c'est pour vous dire que « la subvention aux communes afin de permettre de développer le réseau cyclable et cyclopiéton et les projets d'intermodalité passe de 13 millions à 4 millions ». On aimerait savoir quelle est la cohérence entre l'un et l'autre. La ligne de conduite pouvait nous réjouir, mais entre autres, par exemple, sur cet AB-là, j'aimerais savoir ce qu'il en est vraiment ou que vous m'éclairiez en me disant : « Mais attendez, Madame Cremasco, vous avez oublié, il y a plein d'autres lignes qui font que je vais vraiment sécuriser ces points-là. » Et c'est évidemment une ligne politique importante pour moi.

Sur l'entretien du réseau, vous avez souligné ce matin que vous alliez investir dans l'amélioration du réseau. Il y a aussi la suite de l'audit par rapport aux grosses infrastructures où vous dites que vous y donnez suite et corps. Là, je ne peux que vous rejoindre. Effectivement, il faut entretenir.

Il était mis dans votre exposé : « Investir, c'est bien. Entretien c'est mieux ». Nous, on a envie de dire que l'on sera extrêmement vigilants à ne pas rajouter des éléments sur ce réseau routier. On peine déjà – là, vous le voyez dans votre budget – à aller chercher les moyens nécessaires à l'entretien. Maintenant, il faut l'optimiser et il faut arrêter de l'agrandir. Si vous allez vraiment dans cette voie, vous trouverez notre soutien. Vous savez que je suis ingénieure civile et donc très sensible aux infrastructures du génie civil. Effectivement, il faut les entretenir et il faut surtout les optimiser. Il ne faut pas en rajouter une couche pour les nouvelles routes, et cetera.

Enfin, dernier point, mais qui est de taille, c'est la refonte des ports autonomes. C'est un outil très important pour la Région, que le port autonome. Là, par contre, on est vraiment en demande d'explications. Quels grands principes sous-tendent cette réforme ?

Quel est le calendrier ? On peut évidemment contribuer constructivement à la réflexion.

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

**M. Julien Liradelfo (PTB).** – Je disais qu'elle aurait pu être aussi poète.

**M. le Président.** – J'ai failli faire le bon mot en disant que vous auriez pu gérer la Wallonie.

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – Si vous le voulez, je prends la place.

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

**M. Julien Liradelfo (PTB).** – Je serai moins poète, plus terre à terre.

J'aimerais revenir sur la quasi-gratuité qui a fait couler beaucoup d'encre. Monsieur le Ministre, je tiens à saluer la mobilisation des jeunes et des étudiants qui ont permis le maintien de cette quasi-gratuité, temporaire ou pas. On ne le sait pas. J'aimerais vous entendre parce que vous avez tenu des déclarations sur Bel RTL le 29 octobre en remettant en cause cette quasi-gratuité alors que c'était un élément de votre programme. Vous avez fait campagne en jouant avec cet élément. On voit aujourd'hui que, dans les documents budgétaires, il y a une dotation qui intègre justement la compensation de la quasi-gratuité. La question est claire : cette quasi-gratuité, allez-vous la continuer toute la législature ou c'est seulement un cadeau pour Noël et puis on verra les épines du sapin plus tard ? C'est une question très claire. Allez-vous maintenir la quasi-gratuité pendant toute la législature ?

**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, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, pour vos multiples questions. Peut-être certaines trouveront elles davantage de réponses à l'occasion de l'examen des DF, voire dans le cadre d'une prolongation par le biais d'une question parlementaire.

Par exemple, Monsieur Dewez, vous avez été très complet dans vos questions, mais si on veut épargner le capital sommeil de tout le monde ici, puis objectivement, pour la qualité des réponses aussi, je préfère ne pas aller trop en avant et plutôt vous renvoyer pour des compléments à des questions écrites, si vous le souhaitez, mais je préciserai quand même les grandes lignes des différents éléments.

Si je parle maintenant du TEC, puisqu'il y a de nombreuses questions sur l'Opérateur de transport de Wallonie, je le répète, la situation de départ dont j'ai hérité, c'est un contrat de service public d'il y a à peu

près un an, qui prévoit une série d'obligations, des lettres et puis des chiffres, mais des chiffres qui sont en pointillés, puisque ces chiffres sont bien indiqués comme étant à titre indicatif. La preuve la plus concrète que les données budgétaires du précédent CSP étaient en pointillés, c'est que, dans le budget 2024 – ce qui permet de répondre à certaines des questions de Mme Cremasco. Des dotations, des subsides qui étaient octroyés à l'OTW, une partie était en effet financée par le budget central de la Wallonie, par son budget récurrent, par les moyens qui ont vocation à rester pérennes, à être adaptés, indexés ou pas indexés, et cetera.

La maquette 2024 ne collait déjà pas avec le CSP. Il a fallu rajouter des rustines et des rustines sur rustines. La première, j'ai eu l'occasion d'en parler lorsque l'on a eu le débat ici dans cette commission sur les adaptations de grilles tarifaires possibles, j'ai demandé où est l'argent pour financer cette politique. L'argent est dans une mesure PRW à durée de deux ans, qui se termine au 31 décembre.

Et même ces montants-là n'étaient pas suffisants. Il a fallu aller ponctionner sur d'autres enveloppes budgétaires, en l'occurrence des travaux. Je ne vais pas revenir sur le débat, je ne veux pas être désobligeant, mais c'est questionnant.

Aujourd'hui, le choix du Gouvernement, il est de réinvestir dans la maquette de base du budget 2025 de la Région en passant de 800 à 845 millions d'euros et en tenant compte de deux correctifs. D'abord, il n'y a pas d'indexation. Il y a un effort, c'est vrai, mais c'est quand même 45 millions de plus, et en plus, 22 millions dans la maquette budgétaire initiale 2024 concernaient un *one-shot* relatif au tram, les fameux jalons et le débat sur l'élément.

Cela veut dire que si on regarde les choses, à politique constante, j'ai pu obtenir avec le travail de mes collègues que la dotation de base de l'OTW, celle qui a vocation à être le socle du financement et qui doit correspondre aux obligations de service public, est passée de 800 à 867 millions d'euros. C'est la réalité.

La différence dans les subsides qu'a reçus l'OTW en 2024, c'est qu'une partie des politiques qui sont dans un contrat de service public à cinq ans, 2024-2028, ont été financés par du bricolage budgétaire qui inclut des *one-shot*. C'est la difficulté à laquelle j'ai été confronté.

Aujourd'hui, le choix, c'est d'avoir un budget qui permette à l'OTW d'assumer ses missions de transporteur public en 2025, et en 2025, d'en profiter pour renégocier un nouveau contrat de service public en béton qui dit « voilà les obligations, voilà les moyens effectifs réels engageants pour la Wallonie pendant les cinq années prochaines vis-à-vis de l'OTW ».

C'est ce que nous voulons construire. Ce n'est pas ce que j'ai aujourd'hui, malheureusement, dans les

maines. C'est vrai qu'on peut dire « soit on va diminuer les moyens ou augmenter les recettes – sous-entendu auprès des utilisateurs –, soit on va réduire l'offre. Il y a une troisième voie, celle de rechercher davantage d'efficacité budgétaire, économique, environnementale, ce qui me permet de répondre à une question que M. Dewez a posée sur le transport en zone rurale.

Aujourd'hui, un bus dont la charge moyenne de passagers est inférieure à dix personnes, c'est une hérésie environnementale, une hérésie budgétaire, une hérésie économique. Cela coûte plus cher, cela émet plus de pollution qu'une voiture, que les mêmes personnes transportées en voiture.

Aujourd'hui, dans les dépenses du TEC, dans les actions mises en œuvre par le TEC, il y a nécessité à chasser ces gaspillages environnementaux et budgétaires. Il faut retrouver de l'efficacité. On parle ici de budget, mais à quoi servent les budgets que l'on met dans le TEC ? À quoi servent les 845 millions du budget 2025 mis dans la base structurelle du transport public par la Wallonie ? À transporter davantage de personnes par bus de façon efficace ?

Ce n'est pas le plaisir de dépenser de l'argent en dotations « OTW ». Ce n'est pas le plaisir de faire rouler davantage de kilomètres les bus chaque année. Ce n'est pas cela l'objectif. L'objectif, c'est plus de personnes qui font le choix de prendre le bus. Et le bilan des cinq dernières années, de ce point de vue, il n'est pas bon. Pourquoi ? Parce que, hors inflation, les moyens alloués à l'OTW ont augmenté de 13 %. Les bus ont roulé 4 % de kilomètres supplémentaires et l'augmentation du nombre de passagers sur cinq ans, c'est plus 0 %.

Quand on dépense de l'argent public qui ne tombe pas du ciel, la recherche de l'efficacité doit être au cœur du projet porté par l'OTW. Il faut pouvoir ajuster la façon de fonctionner. Il y a encore des business units dont l'organisation diffère de l'une à l'autre. Il y a là des économies d'échelle, des améliorations de performance à réaliser, c'est clair.

Aujourd'hui, il y a un travail. Le TEC et la direction générale du TEC en sont parfaitement conscients. Je ne veux pas brutaliser les choses. Il y a des marges de progression dans ce cadre et on va devoir les utiliser parce que, on l'a vu, ce n'est pas en mettant plus d'argent qu'on obtient plus de résultats.

Si je regarde comparativement, parce qu'on peut me dire, oui, mais écoutez, les circonstances ont été des crises, et cetera. J'entends cela, mais aujourd'hui, cinq ans plus tard, si on regarde les trains, la SNCB qui est un autre transporteur public, il y a longtemps que l'effet crise covid a été effacé. Ce n'est pas le cas pour les bus aujourd'hui. Il y a donc une difficulté à résoudre.

Il faut faire d'autres choix, d'autres chemins dans la façon dont le TEC est géré. La direction générale et le

conseil d'administration en sont conscients. C'est un travail à mener. Alors, ce n'est pas un travail qui va se faire d'un claquement de doigts. On est bien d'accord.

Mais l'argent qui est mis et qui est investi dans le TEC doit ramener les choses vers plus d'usagers des TEC. Je veux que ce soit le futur objectif du contrat de service public du TEC. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Aujourd'hui, au TEC, on dit que ce qui est important dans le cadre du contrat de service public, c'est que les kilomètres promis soient réalisés et que le taux de satisfaction des clients soit important.

J'entends ces indicateurs. Je ne dis pas qu'ils ne sont pas importants, mais le plus important, c'est que plus de personnes choisissent le bus parce que le bus est plus efficace, parce que le bus est plus intéressant, parce qu'il roule aux bons endroits, aux bonnes heures, avec un service de qualité.

Finalement, le meilleur indicateur de résultat de l'argent que la Wallonie investit dans la mobilité collective, dans le transport collectif, c'est par le vote que les gens font avec leurs pieds en montant dans un bus.

C'est le chantier 2025 d'un nouveau contrat de service public qui devra aborder sans tabou, mais aussi sans a priori, sans dogme, les éléments, pourvu que l'objectif soit atteint : celui de faire progresser le *shift* modal en faveur du bus. C'est l'objectif. Chaque élément doit être analysé à l'aune de cet objectif.

Il y a une série de paramètres sur lesquels on peut agir dans les choix. Oui, il y aura du changement. Peut-on être content de la situation actuelle ? On paye plus, on investit plus dans le TEC, mais les résultats ne progressent pas. Cela ne va pas. Il faut corriger le tir et regarder les choses sans dogme, sans a priori, sans tabou pour trouver les bonnes solutions.

On m'interroge sur le tarif des TEC. C'est assez amusant d'entendre les choses. C'est la première fois que ce qui était prévu dans le contrat de service public se trouve dans le budget wallon, le budget wallon, Madame Hanus, que votre formation politique a validé l'année passée et qui n'intégrait pas cet élément.

Vous me dites : vous faites du rétropédalage. Non, je n'ai jamais dit qu'on allait supprimer. J'ai dit qu'on allait évaluer et qu'aujourd'hui il y a des questions à se poser sur la grille tarifaire. Elle est aujourd'hui complexe, elle n'est pas simple, elle n'atteint pas tous ses objectifs. Cela, je l'ai dit et c'est le processus d'évaluation. On le retrouvera en conclusion dans le futur contrat de service public. Donc, si je me permets le petit clin d'œil, Madame Hanus, j'ai un peu l'impression que c'est vous qui rétropédalez sur les accusations et les *fake news* qui étaient propagées en la matière.

Sur le TEC, je regarde. La réponse par rapport à la différence entre la Cour des comptes et l'OTW, c'est effectivement de dire : compte-t-on encore des euros – Plan de relance, provisions difficilement lisibles et maquette budgétaire dans lesquels plus personne ne s'y retrouve – derrière les 400 et quelques projets ? Madame Cremasco, on souhaite sortir d'un CSP avec un budget bricolé adapté pour arriver à un CSP qui est un CSP respecté, honoré vis-à-vis d'une entreprise publique autonome.

Certains m'interrogent sur la façon dont nous allons procéder. Il faut rappeler un petit peu les principes. La Région, quel est son rôle ? C'est de financer le transport public en Wallonie, ce qu'elle le fait de façon massive. Elle a des objectifs clairs depuis la vision FAST 2030 et la Stratégie régionale de mobilité n'a jamais été contestée par les Gouvernements successifs. Nous devons augmenter le nombre de passagers dans les bus de Wallonie. Les transports en commun doivent progresser. C'est l'objectif et il n'est pas contesté.

Le Gouvernement wallon dit : « Voilà le budget que je donne, voilà la stratégie qui est la mienne, voilà l'objectif principal qui est le mien et voilà les points d'attention sur lesquels je souhaite travailler, comme par exemple la mobilité scolaire pour les enfants fréquentant les enseignements d'établissements spécialisés ». Ce sont des éléments fondamentaux que le Gouvernement wallon doit assigner à son entreprise publique autonome, dotée d'un conseil d'administration, l'OTW. Et puis, on a un intermédiaire : l'AOT qui fait office de régulateur. Ce dernier doit dire de quelle façon les objectifs qui sont fixés par le Gouvernement doivent se traduire a minima dans l'organisation de l'offre de transports publics en Wallonie.

Ensuite, il y a tout le restant, l'essentiel, le savoir-faire de l'OTW, de ses agents, de ses *business units*, de sa direction et de ses différents services. Comment rend-on opérationnel tout cela ? Le bus doit-il passer par tel endroit ou par tel autre endroit ? Faut-il adapter les horaires ? Comment ? Comment colle-t-on cela avec les horaires de la SNCB ? Cela, c'est le métier de l'OTW. Ce n'est pas le mien, ce n'est pas celui de l'AOT, c'est celui de l'OTW. Sans doute faudra-t-il préciser les rôles des uns et des autres pour que l'entreprise dispose d'une autonomie dans le cadre de l'exécution de ses missions de service public, pour autant qu'elle atteigne l'objectif de tenir, dans le cadre budgétaire qu'il aura fixé, les priorités. J'ai parlé tantôt de la politique d'accueil, notamment des personnes handicapées, qui figurera effectivement dans le futur CSP. Il n'y est pas question de remettre cela en cause, pour répondre à la question particulière de M. Dewez sur ce sujet-là.

Après, il revient à l'opérateur d'être celui qui fait les choix les plus concrets et les plus positifs, avec l'objectif de savoir si telle ou telle ligne fonctionne mieux, attire plus de monde, fonctionne avec plus d'efficacité si on la met plutôt à tel horaire ou en passant

par tel ou tel endroit. On pourrait aussi se demander si on doit supprimer un détour par un endroit qui n'amène que trois passagers, mais qui fait perdre 10 ou 15 minutes de compétitivité à la ligne, impactant ainsi l'attractivité de cette ligne. C'est les questions que l'on doit se poser.

Pour les hameaux ou les endroits moins bien desservis, comment développe-t-on un service à la demande ? Ce sont les choix que va devoir faire l'OTW, comme opérateur. C'est bien à lui à faire ses choix, pas au Gouvernement wallon ni à l'AOT.

Je regarde s'il y avait encore des questions sur l'OTW. Vous reviendrez si je n'ai pas été assez complet, sans aucun doute.

Concernant Seine-Escaut, j'entends des parlementaires qui disent : « Bravo ! Un investissement durable pour le futur ». D'autres disent : « Mais cela ne coûte-t-il pas trop cher ? Le retour sur investissement n'est-il pas bon ? »

Chers collègues, concernant le plan Seine-Escaut, on en est au 2.3. Les 2.1 et 2.2 ont déjà été validés. Ces travaux et ces investissements n'ont d'intérêt que si l'on termine et assure le raccordement entre Mons – pour faire schématique – et Namur a un gabarit de 2 000 tonnes. Savez-vous, pour ceux qui se posent des questions sur l'intérêt de la mesure, que le fameux ascenseur géant de Strépy-Thieu a une capacité de 2 000 tonnes, mais est aujourd'hui sous-utilisé à 1 300 tonnes pour la seule raison qu'il y a des écluses à Obourg, plus loin à Viesville, et cetera, vers Charleroi qui ne sont pas adaptées à ce gabarit. À l'heure où l'on doit faire des choix et une stratégie régionale de la mobilité des transports, est-ce le moment de remettre en cause cette stratégie régionale de mobilité pour les marchandises qui a été validée par les gouvernements successifs ?

L'Europe nous a-t-elle adressé une carte rouge ? Non. Nous a-t-elle adressé une carte orange ? Non. Elle nous a adressé une carte verte, l'Europe. Elle a dit bravo pour le plan déposé par mon prédécesseur à l'Europe. La seule chose qu'elle a dite, c'est qu'il n'y avait plus de sous, et qu'elle ne pouvait mettre que 80 millions d'euros et je ne le mets que sur la partie française. Les Flamands n'ont rien, les Wallons n'ont rien, les Belges n'ont rien. Je l'ai regretté, je l'ai dit, je l'ai dénoncé. Est-ce une raison aujourd'hui pour dire non ? On jette le bébé avec l'eau du bain. On ne réfléchit pas à une ambition sérieuse sur des investissements dont l'amortissement doit être calculé, non pas sur 10, 20 ou 30 ans ; les amortissements dans la voie d'eau, ce sont 50, 60, 70 ans d'amortissement. Par contre, c'est vrai, on doit réfléchir sur les mécanismes de financement de tout cela.

J'ai eu l'occasion, quand j'étais parlementaire, d'interroger mon prédécesseur. Il y a une dizaine

d'années, quand l'écluse d'Ampsin a dû être mise en place, on a trouvé un accord avec la SOFICO pour que celle-ci puisse prendre en charge le système et que la TVA puisse être assumée et financée par le *shadow toll* ou en tout cas lissée dans le temps. C'est 20 % sur un investissement de 345 millions d'euros, ce sont des sommes conséquentes. J'ai demandé à la SOFICO d'établir un *ruling* pour que ce projet d'écluse – qui manque encore sur le chaînon entre sur la dorsale wallonne – entre le bassin de l'Escaut et de la Seine d'une part, et le bassin de la Meuse et du Rhin d'autre part, si un *ruling* TVA, puisse donner satisfaction, ce qui serait une économie sensible pour ce projet qui reste un projet d'envergure, si l'on veut rendre le territoire wallon attractif. Si l'on est sur des diverticules de canaux non adaptés aux classes 5A pour naviguer sur le réseau wallon, l'attractivité des terrains situés le long des canaux sur une zone importante en termes de redéploiement économique. Cibler l'essentiel du bassin du centre de Charleroi et de toutes les régions contiguës, c'est en dopant l'accessibilité de ces zones industrielles qu'on leur donne de l'intérêt, de la valeur aussi au terrain et de la capacité à attirer des entreprises, notamment industrielles, dont on a besoin comme de pain en Wallonie.

Sans compter le fait que chaque péniche qui circule sur le réseau fluvial, c'est autant de camions en moins sur nos routes. On le sait, les camions sont une source de pollution, de nuisances sonores, de nuisances, de type de poussière, mais également d'usure des routes. Je ne sais pas si vous avez déjà vu le facteur d'usure des routes selon le tonnage, c'est une courbe logarithmique exponentielle. Plus c'est lourd, plus cela use les routes. Moins on a de camions sur nos routes, plus ils utilisent la voie ferroviaire ou la voie fluviale, moins nos routes sont usées, et moins on doit réinvestir dans leur entretien. Pour toutes ces bonnes raisons, aujourd'hui, le choix de la voie d'eau et le raccordement du bassin Meuse-Rhin à celui Seine-Escaut me semble indispensable pour les générations futures. C'est un choix d'avenir, il doit être managé sur le plan budgétaire, et c'est bien ce à quoi on s'emploie avec la SOFICO.

Concernant la mobilité douce, mobilités actives. Il y a, faut-il le rappeler, les éléments de promesse et les éléments de réalisation. Aujourd'hui, Madame Cremasco, il y a 85 millions d'euros présents dans le budget wallon pour les seules infrastructures cyclables, 23 euros par habitant. C'est de l'argent, non pas de promesse, ce n'est pas de l'encours ; ce sont des crédits pour assurer le paiement de marchés publics et de subventions à destination des pouvoirs locaux pour augmenter l'infrastructure.

Il est vrai qu'aujourd'hui, on est à un stade d'évaluation et – je le rappelle et je le souligne – cette évaluation, je la trouve essentielle dans toutes les politiques que nous menons. Mais, en plus, elle est inscrite dans le fameux décret de 2022 dont vous parlez.

Le plan Wallonie cyclable – vous pouvez regarder sur internet – prévoit bien des mesures 22, 23, 24. Il s'arrête au 31 décembre. Je l'ai dit tantôt.

Le décret dit « il faut évaluer » et donc moi, j'applique le décret. J'ai mis en place une évaluation et je souhaitais qu'elle ait lieu à deux niveaux. Premièrement, par l'administration, pour faire le travail de base : la première analyse, les quatre axes, les 19 mesures, leur efficacité par rapport aux objectifs attendus et aux moyens investis. Deuxièmement, il s'agit de passer à une période d'évaluation participative, avec le secteur associatif impliqué dans la promotion du vélo et avec les partenaires que sont les villes et communes.

Il s'agit d'identifier comment demain, on peut adapter et s'assurer que les euros dépensés le soient le plus efficacement possible. Et là aussi, avec un objectif : plus de personnes à vélo. Non, pas le dimanche. C'est bien sympathique, je pratique d'ailleurs le vélo le dimanche. Mais il s'agit de le pratiquer au quotidien, chaque jour. Que les enfants aillent à l'école à vélo, que celles et ceux qui ne travaillent pas trop loin de leur domicile fassent leur trajet domicile-travail à vélo. Que ceux qui veulent prendre le train après, plutôt que de rentrer dans des embouteillages et se battre pour une place de parking bien chère de la SNCB, puissent avoir un parking vélo sécurisé.

Aujourd'hui, les vélos électriques constituent une perspective de développement fabuleuse. Aujourd'hui, plus d'un vélo sur deux qui est vendu est électrique. Cela décuple les distances qui peuvent être parcourues sans se fatiguer, sans transpirer pour aller prendre le train et arriver au travail.

Par contre, ce qui importe, c'est le cheminement. Tous les cyclistes et toutes les associations cyclistes le disent. On a beaucoup investi dans les cheminements cyclistes et quelquefois – pas toujours, mais quelquefois – en dehors des endroits prioritaires. Il ne suffit pas de faire des kilomètres de pistes cyclables, il convient encore que les pistes relient le point d'arrivée, qu'elles permettent d'aller des quartiers d'habitation et des immeubles de logements vers les endroits où se trouvent les écoles. On peut faire les plus belles pistes cyclables ; mais, si elles ne sont pas utiles au quotidien, ce n'est pas cela qui fera le *shift* modal vers le vélo. C'est autour de cet objectif que je souhaite que se pose la question de l'évaluation.

Après, on a évoqué les crédits d'engagement. Je rappelle : les crédits de liquidation constituent l'argent qui est là, qui est prêt pour payer les choses. Les crédits d'engagement, ce sont les promesses pour demain. Il est vrai que, par rapport à cela, il y a une série de crédits qui ont été diminués ou remis à zéro.

Pourquoi ? Car aujourd'hui, je m'interroge sur la pertinence de l'outil par rapport aux objectifs qui sont

assignés et la complexité à laquelle font face de nombreuses communes, singulièrement celles qui, petites et moyennes, n'ont pas les moyens pour suivre toutes les procédures, les lourdeurs et les charges.

Et, il y a un choix qui est fait dans la Déclaration de politique régionale. Ce choix, il est clair ; c'est le choix de dire : nous voulons globaliser l'enveloppe budgétaire destinée aux travaux communaux. Cela veut-il dire que demain, il n'y a pas un mode d'organisation qui garantisse qu'une partie des investissements soit réalisée au profit du vélo dans les enveloppes communales ? C'est justement ce sur quoi nous devons travailler avec l'Union des villes et communes de Wallonie et avec celles et ceux qui sont attentifs à la promotion et au déploiement du vélo sur le territoire wallon. Les moyens budgétaires en crédits d'engagement, ils y sont. J'ai répondu à l'occasion de l'échange suite au rapport de la Cour des comptes. Il y a des moyens supplémentaires dans le FRIC PIC et il y a également une douzaine de millions d'euros qui sont disponibles au travers des fonds budgétaires, des moyens supplémentaires par rapport à la maquette initiale 2024. L'ambition est liée. Mais, c'est vrai qu'aujourd'hui, il y a un questionnement sur l'outil et sur la méthode. Oui, c'est vrai, j'ai entendu la Cour des comptes qui dit « c'est mieux si on a un décret ». Oui, mais il faut également que ce soit praticable au quotidien par les communes. Il faut que ce soit facile.

Aujourd'hui, des questionnements se posent de ce point de vue, et je n'ai pas souhaité donner le signal que la méthode et l'outil utilisés jusqu'à présent seraient encore les mêmes en 2025. C'est l'objet d'une évaluation. Mais je constate qu'aujourd'hui, il y a surtout un retard et un important encours sur les crédits liés à la mobilité active. Donc, la première des priorités, c'est de s'assurer que les communes et les pouvoirs publics qui ont investi, qui souhaitent investir encore dans les prochaines années, ne devront pas attendre avant d'être payés pour les investissements. Ce serait un très mauvais signal et ce n'est pas celui que j'ai souhaité donner. D'où le montant de 85 millions d'euros disponibles en crédits de liquidation pour la mobilité active.

Vous m'interrogez, Madame Cremasco, sur les subventions facultatives. Par définition, une subvention facultative n'est pas d'office essentielle. Elle n'est pas d'office vitale. Si elle l'avait été, mon prédécesseur aurait donné un cadre pérenne à ces subventions. Il ne les aurait pas gardées dans des articles budgétaires à vocation facultative. On aura l'occasion, DF après DF, d'examiner ces éléments et je répondrai volontiers aux questions ponctuelles que vous vous posez.

J'ai rencontré, je pense, la plupart...

(Réaction de Mme Cremasco)

Madame Cremasco, j'ai hérité d'une situation. Et cela tombe bien parce que le précédent ministre de la Mobilité, vous le connaissez bien : c'est votre voisin, votre ami, votre ancien collègue.

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Ce n'était pas ma question ; ma question était : pourquoi certaines et pas d'autres ? Vous m'avez bien entendue. Et par ailleurs, je connais bien aussi le ministre du Budget qui était celui de la précédente législature.

**M. François Desquesnes**, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je parle donc de l'ancien ministre de la Mobilité qui a fait des choix dont j'ai hérité. Si les décisions ont été prises dans le cadre de dépenses facultatives, vous ne pouvez pas me reprocher ce dont j'hérite. Vous me dites : « Vous avez fait des choix ». Ce sont les mêmes DF que sous la précédente législature. Et si certaines subventions ont été cataloguées sous la précédente législature comme facultatives, vous ne pouvez pas me reprocher, à moi, Madame Cremasco, de dire qu'elles restent facultatives.

Quelle est la volonté du Gouvernement, puisque c'est là l'essentiel ? **La volonté du Gouvernement, c'est de donner un cadre clair à ces associations. Ce cadre clair va se traduire par des conventions-cadres à cinq ans.** Alors, le délai pour mettre en place ces conventions-cadres est trop court, donc ce ne sera pas 2025. 2025 sera une année de transition. Les conventions quinquennales avec les associations commenceront en 2026 – quatre ans ou cinq ans, on verra ce que l'Inspection des finances nous autorise à signer en la matière – avec quelques lignes claires.

**Premièrement, le respect de la charte associative. Cela veut dire que quand on confie une mission à une association, on définit les objectifs, mais on n'est pas là pour être derrière son dos tous les mois ou toutes les semaines, au travers d'instructions ou d'ordres donnés par l'administration ou par je ne sais qui, en leur disant : « c'est comme ceci que vous devez faire et pas comme cela, c'est dans telle école et pas dans telle école que vous devez aller ». On se fixe des objectifs, puis l'association rend des comptes sur ce qu'elle en a fait, comment elle a atteint ces objectifs. Nous ne devons pas savoir pourquoi elle a choisi untel plutôt qu'untel. C'est la liberté associative dans le cadre de la convention.**

Deuxièmement, c'est un cadre quinquennal.

Troisièmement, c'est un budget qui est fixé dès le départ et qui permet à l'association de faire des choix, notamment en moyens humains et en moyens d'investissement qui dépendent de ces éléments-là.

**Quatrièmement, c'est une simplification administrative, corollaire de la charte associative.** Cette simplification administrative dit aussi que la taille des rapports, le détail des choses dont il faut rendre compte doivent être concentrés sur les objectifs. Sinon, les

associations passent leur temps à faire des rapports administratifs que personne ou quasiment personne ne lit. Cela n'a aucun sens, c'est de l'argent gaspillé. Là-dessus, on doit pouvoir faire des économies. C'est dans l'intérêt de l'efficacité publique.

**Cinquièmement, c'est éviter de multiplier les subventions ou les conventions entre la Région wallonne et les X départements et l'association concernés.**

J'ai rencontré des associations qui, dans mes propres compétences, parce qu'elles sont regroupées, avaient des conventions de mobilité, des conventions de sécurité routière, des conventions intermodalités, et cetera. Plus d'autres collègues : Environnement, Santé, et cetera. Ce que nous souhaitons au niveau du Gouvernement, par rapport aux associations partenaires de la Région, avec lesquelles on compte travailler, **c'est une seule convention plutôt que cinq, c'est un seul rapport d'activité plutôt que cinq et c'est un seul paiement plutôt que cinq. Ce sont des tranches programmées, qui ne dépendent pas d'un crédit qui est là ou pas là.** Combien d'opérateurs ne sont pas venus me trouver en début de législature en disant : « Monsieur le Ministre, **notre subvention 2023, on ne l'a pas encore totalement touchée** ». C'est inadmissible ! Ce n'est pas correct et c'est le travail que nous devons mener.

Je n'ai pas de réponse à toutes vos questions. En effet, **je ne sais pas combien chaque association va recevoir en 2025 et comment sera la convention par après.** Néanmoins, je viens de vous expliquer le travail, le chantier que le Gouvernement wallon a entrepris en faveur d'un partenariat solide et respectueux du monde associatif.

Concernant les mobipôles et mobipoints, je pense vraiment que c'est une révolution que nous devons mener en Wallonie, très clairement. Le principe est inscrit depuis la vision FAST 2030, adoptée il y a sept ans par la Wallonie. Il n'y a toujours pas de carte sérieuse des mobipôles et des mobipoints. On doit être attentifs à ce qui se fait en Flandre aujourd'hui. On a là une vraie inscription dans le territoire – et aussi dans la tête des citoyens – d'une nouvelle organisation de l'offre multimodale. Tout le monde sait ce qu'est une gare. On sait ce qu'est un arrêt de bus. Demain, on doit savoir ce qu'est un mobipoint. Cela doit être visible sur le territoire et se doit d'être structuré, organisé – évidemment – et à la hauteur des services, avec des voitures partagées, points vélos sécurisés et un arrêt de bus avec une certaine fréquence. Cela doit être visible sur tout le territoire. Demain, si l'on veut transformer notre mobilité, nos concitoyens doivent se dire : « J'ai le réflexe d'aller à la gare SNCB, mais j'ai aussi le réflexe mobipôle ou mobipoint ». Aujourd'hui, force est de reconnaître que, bien qu'inscrit dans le droit wallon, dans les schémas et les plans stratégiques, ce n'est pas devenu une réalité. Si je peux suggérer des idées à la commission, je suggère d'aller voir un peu ce qu'il se

passer en Flandre et autour de nous en la matière. C'est un vrai chantier sur lequel nous devons travailler. Je ne vais pas vous dérouler tout ce que l'on va faire pendant cinq années, mais je peux vous dire que, pour moi, c'est un chantier majeur en termes d'intermodalité.

Les ports autonomes, même chose. Je ne peux que constater qu'ils n'ont plus de contrat de gestion depuis plus de cinq ans. Je suis ministre de la Mobilité depuis quatre mois. Aujourd'hui, on constate que, dans les régions limitrophes – en Allemagne ou en France –, les ports – y compris des ports intérieurs, je ne parle pas ici des ports maritimes – ont explosé dans leur nombre d'activités. En Wallonie, force est de constater que notre mode de fonctionnement est malheureusement encore très loin – excusez-moi, je ne veux pas être désobligeant par rapport aux personnes qui gèrent cela –, des ambitions que l'on peut afficher, et que l'on devra afficher, pour le transport par fret fluvial et intermodal.

De ce point de vue, j'entends les questionnements qui sont les vôtres, Madame Hanus, sur la mise à gabarit de 2 000 tonnes : voilà l'objectif entre Mons et Charleroi. Cet enjeu, il doit être concomitant à l'activation d'un trésor caché que sont les capacités mises à disposition, souvent par le SPW MI ou par les ports autonomes eux-mêmes avec un financement régional, à savoir une multitude de terrains et d'hectares situés le long de la voie d'eau. C'est un élément qui nécessitera une réorganisation. Le chantier est en cours et c'est ce que j'ai voulu effectivement indiquer dans le cadre de la note de politique générale.

Monsieur Dewez, j'en viens à vos différentes questions. Je vais peut-être répondre en style télégraphique, en tout cas pour les éléments sur lesquels je n'ai pas encore répondu.

En ce qui concerne les plateformes d'achat pour les tickets, c'est un processus qui est en cours au niveau de l'OTW. Si vous m'adressez une question écrite, je pourrai transmettre le calendrier d'action que l'OTW a donné.

En ce qui concerne les personnes handicapées et les personnes à faibles capacités numériques, vous le savez et cela figurera dans le futur contrat de service public, nous maintiendrons les engagements de l'actuel CSP pour ce qui concerne l'accessibilité aux transports en commun et les offres de service pour l'ensemble des personnes dans une volonté d'inclusion, mais aussi complémentaire de services à la demande. Pour ce qui concerne les personnes à faibles capacités numériques, la volonté est bien de maintenir les guichets humains dans les principaux lieux d'accès au réseau du TEC.

Pour ce qui concerne le financement du RER, on est aujourd'hui dans la droite ligne de l'exécution des accords antérieurement pris. J'ai eu l'occasion de rencontrer le patron d'Infrabel récemment. Il est plutôt rassurant pour la ligne d'Ottignies – Louvain-la-Neuve,

mais laisse encore planer des inquiétudes sur la ligne à destination de Nivelles, principalement en raison de permis non délivrés du côté de la Région flamande ainsi que l'opposition d'une commune sur la ligne en particulier.

Sur les coordinations chantiers, le Portail wallon de coordination des chantiers est un outil parmi d'autres. Il est évident qu'en matière de coordination de chantiers, nous avons des leçons à tirer, singulièrement sur tout ce qui se passe sur l'axe E411. Encore une fois, j'hérite d'une situation. Je ne peux que constater certaines choses. Je sais que des efforts sont faits au sein du SPW MI et de la SOFICO, et qu'une série d'éléments sont des impondérables de chantiers.

Il n'en demeure pas moins que d'autres leviers peuvent être mis en œuvre, liés notamment à la coordination et aux ordres de commencer les travaux qui sont donnés aux entreprises. Aujourd'hui, les modifications de la loi sur les marchés publics ont induit une série de complexités et une moins grande transparence dans le résultat final d'un marché public, dans les étapes préalables à l'attribution des marchés publics. Ce qui fait qu'il n'est pas rare que certaines entreprises soumissionnent à davantage de marchés publics qu'elles n'en ont la capacité et qu'il arrive que ces entreprises doivent assumer des chantiers au-delà de leur capacité réelle. Cependant, c'est un peu « à l'insu de leur plein gré », parce qu'elles ne le savaient pas au moment où elles ont soumissionné. Le jour où les décisions tombent, elles en attrapent plusieurs en même temps et elles sont alors obligées de faire de la soustraction lorsque c'est possible. Finalement, elles prennent du retard sur les chantiers et l'on arrive à une situation un peu caricaturale où l'on voit peu de personnes travailler sur un chantier.

Je veux aussi attirer l'attention que, sur certains ponts, c'est quelquefois en dessous que les équipes travaillent. On ne voit personne en passant, mais le travail a bien lieu en dessous. Il faut donc être prudent en la matière.

Sur l'organisation et les ordres de commencer les travaux, il doit y avoir davantage de dialogue – et la loi sur les marchés publics ne l'interdit pas – entre le SPW, la SOFICO et les entreprises, de façon à pouvoir dire : « OK, quand on met ce chantier en route, on s'assure que l'ensemble des équipes y travaillent à fond » plutôt que « je commence et, comme cela, la Région est contente, je fais tourner les équipes entre les différents chantiers », avec pour conséquence un allongement de l'ensemble des chantiers. Voilà un cas typique sur lequel on doit travailler. Ce n'est pas un choix budgétaire, mais c'est plutôt un choix d'organisation et de dialogue entre les administrations et les entreprises.

Sur les bornes, l'objectif d'implémentation des bornes à haut débit par rapport aux objectifs européens est atteint à 75 % sur le réseau SOFICO. Il reste donc

15 % et toute une série d'investissements, notamment par des partenaires privés, singulièrement en province de Luxembourg, qui sont en train de se concrétiser et vont permettre d'atteindre les objectifs dans le délai imparti. Il n'en demeure pas moins que cela reste insuffisant.

Force est de constater également que ce qui a été fait jusqu'à présent a abouti à un échec, puisqu'il y avait, dans le cadre du Plan de relance, un budget affecté à des subsides pour la mise en place de bornes sur le réseau public. Ce dossier a été abandonné à la suite d'un avis exécutable ou très négatif de l'Inspection des finances concernant le projet.

Aujourd'hui, quand on regarde ce qui se passe dans les régions et les pays voisins, que constate-t-on ? C'est qu'on n'a pas besoin de subsides pour mettre en place. Il faut simplement, entre guillemets, organiser des concessions sur un territoire suffisamment large et en identifiant des zones suffisamment précises pour que les opérateurs privés installent ces bornes en tenant compte des capacités du réseau, mais aussi en s'assurant qu'elles n'aillent pas juste là où c'est le plus rentable, mais qu'elles s'assurent une couverture complète du territoire, y compris les quartiers périphériques et les zones plus rurales.

C'est le chantier qui sera entrepris en 2025. On va le faire en partenariat avec les agences de développement territorial. J'ai déjà eu l'occasion de rencontrer Wallonie Développement pour expliquer la vision des choses en la matière.

En ce qui concerne les nœuds ferroviaires, le fret logistique et la digitalisation, c'est un enjeu important, mais dans lequel la Wallonie n'intervient qu'à titre complémentaire et supplétif. J'ai évoqué tantôt ma rencontre avec le CEO d'Infrabel. Cela fait partie des éléments sur lesquels on a eu l'occasion de discuter.

Cela doit s'inscrire dans la Stratégie régionale wallonne de mobilité en ce qui concerne les marchandises. Mais l'objectif est qu'il ne doit pas être juste de faciliter la circulation à l'échelle européenne. Il faut aussi que nous ayons de la valeur ajoutée sur le territoire wallon et que ces nœuds modaux soient profitables à l'installation d'entreprises en lien avec ces services. Bref, qu'il y ait de la valeur ajoutée également pour le territoire wallon. C'est ce à quoi je m'emploie.

La réforme de gouvernance des ports autonomes, je l'ai évoquée.

Les sanctions administratives, pour ce qui concerne les excès de vitesse et les petits excès de vitesse entre guillemets sur le réseau wallon, un décret a été voté en 2019. Ma prédécesseure en la matière, Mme De Bue, a pu réaliser une série d'avancées techniques en dialogue avec le parquet et les services de police.

J'ai présenté un avancement pour concrétiser totalement ce projet. L'objectif est d'arriver à une mise en place, si possible dans le courant de l'année 2025, de façon à s'assurer que là où on place des radars, le suivi puisse être effectif et que les objectifs de sécurité routière auxquels doit contribuer l'installation de ces éléments de contrôle de vitesse – vous êtes nombreux à m'interpeller régulièrement sur des problèmes d'insécurité routière – puissent être pleinement mis en œuvre.

J'attends et j'entends que cet outil supplémentaire qui permet d'éviter un goulot d'étranglement par une insuffisance de moyens dans les services de la police ou dans les services judiciaires, puisse être profitable à l'implémentation de ce que j'appelle de mes vœux, à savoir des États généraux de la sécurité routière qui mettent en place des outils et qui fixent des objectifs à l'échelle locale et qui permettront aux différentes zones de police concernées d'enclencher les mécanismes effectifs de lutte contre les excès de vitesse, là où le niveau de dangerosité, d'accidentologie, est identifié comme étant élevé.

Voilà, Monsieur le Président, une première salve de réponses aux questions générales que m'ont adressées les collègues. Je m'excuse d'avance si je n'ai pas répondu à toutes les questions et je veux bien essayer d'y parvenir dans le cadre soit de la poursuite des échanges, soit de l'examen des DF ou encore, pour les questions les plus précises, par le biais de questions écrites.

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Je ne pouvais pas m'empêcher de répondre quand même à ce qui a été dit par le ministre quand il m'accuse de colporter des *fake news* sur la quasi-gratuité.

Je reprends ici l'article du 29 octobre de RTL qui dit : « Le ministre wallon de la Mobilité a annoncé ce matin vouloir supprimer la quasi-gratuité des transports pour les jeunes et les personnes âgées ». C'est sur base de cette information que nous vous avons questionné sur ces différents éléments en commission. Il y avait clairement un doute qui planait à ce sujet. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je pense que la mobilisation a payé et le fait que la quasi-gratuité puisse être reprise au budget est en soi une bonne chose pour nous. On va espérer pour la suite que cette mesure sera poursuivie de manière pérenne au-delà de 2025. Vous pouvez donc compter sur nous pour vous rappeler l'importance de cette mesure, que ce soit pour les jeunes, les personnes âgées ou les BIM.

Maintenant, je souhaite tout de même revenir sur un ou deux éléments que vous avez mentionnés tout à l'heure, notamment sur la mobilité douce active, cyclopiétonne ou peu importe comment on l'appelle. Je tiens à rappeler les propos qu'a tenus la Cour des

comptes tout à l'heure à ce sujet, à savoir qu'elle pointait le manque de maintien de la stratégie pour la mobilité douce, alors que des objectifs avaient été donnés à l'horizon 2030. Sur les articles budgétaires pour la Wallonie cyclable, je le répète, on est passé à zéro pour 2025. Pour la subvention « Réseau communal cyclopiéton », on passe à 4 millions d'euros en 2025 au lieu de 13 millions d'euros en 2024. Ou encore la subvention pour la sensibilisation et la prestation de mobilité durable, qui diminue de 20 % par rapport à l'année précédente.

On se rappelle tous la campagne électorale des Engagés qui disait, en résumé, qu'il y a eu trop pour la mobilité douce et que l'on doit réinvestir sur les réseaux routiers, réparer nos routes, et cetera. Je ne pense pas qu'il y ait de choix à faire entre les types de mobilité et les rénovations qui sont absolument urgentes. L'administration a établi un nombre de tronçons urgents à réparer au niveau routier, mais cela ne veut pas dire que l'on doit laisser la mobilité douce et active de côté. En cela, comme je vous le disais tout à l'heure, nous n'avons pas la même lecture des montants budgétaires que vous avez octroyés pour la mobilité douce et active. Nos inquiétudes pour les usagers du vélo et les piétons restent donc de mise.

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

**M. Bruno Lefèbvre (PS).** – Je n'avais pas prévu d'intervenir en Mobilité, mais vous avez évoqué le fait que le Plan de déploiement des bornes de chargement en Wallonie, le plan Bornes, avait été abandonné. Je n'avais pas suivi cette information et je m'en étonne un peu puisque les pouvoirs locaux et les agences d'aménagement du territoire ont rendu le plan Bornes avant la fin de la mandature. En cela, je suis d'accord avec vous, mais on n'a jamais annoncé qu'il avait été abandonné et donc les pouvoirs locaux aujourd'hui sont toujours en attente de ce travail colossal que leur a pris ce fameux plan Bornes durant près d'un an. Je me souviens que, dans ma ville, pendant près d'un an, on a analysé les meilleurs endroits pour installer les bornes et j'aimerais tout de même que l'on n'abandonne pas tout bêtement ce que l'on a produit.

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

**Mme Veronica Cremasco (Ecolo).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces réponses et ces précisions. Pour revenir sur le contrat de service public de l'OTW, vous expliquez bien la différence – votre différence d'appréciation – des chiffres par rapport à la Cour des comptes. Je vous jure bien que, nous aussi, nous aurions voulu que cela soit financé de façon pérenne et que ce contrat de service public – que vous traitez un peu à la légère parce qu'il est là, il a été négocié –, tel qu'on l'a aujourd'hui et qui a été négocié il y a seulement un an et demi, ne consacre pas le fait d'augmenter effectivement l'offre et la part modale du

transport en commun. Quand vous dites cela, je n'y crois pas un quart de seconde.

Dans ce contrat de service public, les objectifs sont ceux-là. Alors, vous dites : « Oui, mais il n'était pas financé de façon pérenne ». Et je vous réponds que nous aurions voulu que ce choix en faveur du transport en commun soit clair et évident. Il n'a pas été possible de le faire et reconnaissez que l'on traversait des crises extrêmement graves et que ce n'était pas simple ni faisable de le financer de façon pérenne et structurelle directement. Mais dire que ce contrat de service public ne contient pas de l'ambition pour le transport en commun et pour un transfert modal sur le transport en commun, je trouve que c'est inacceptable comme principe.

Vous dites : « Non, non, je vais le revoir de fond en comble parce qu'il faut absolument assurer du transfert modal et de l'efficacité du transport. » Donc vous dites : on va faire mieux avec moins, et l'exemple que vous donnez, c'est de dire qu'il y a quand même des lignes en zones rurales, ou parfois pas rurales d'ailleurs, où seulement trois personnes montent dans le bus, et cetera. Donc, ces lignes, il faut les couper. C'est l'exemple d'efficacité que vous avez donné.

J'ai envie de vous dire : venez dans une agglomération, j'allais dire un peu importante parce que je suis extrêmement modeste avec la Ville de Liège, mais notamment en ville de Liège et en agglomération liégeoise. Vous savez, ce sont des enfants qui soit prennent le bus deux heures avant le début de l'école, soit ne le prennent pas du tout parce que les bus passent à la queue leu leu et il est affiché « complet ».

D'où ma question sur le tram. Et on ne sait pas monter dedans. Si vous voulez être à l'école, et je suis bien placée pour le savoir parce que j'ai deux ados à la maison qui doivent aller à l'école : soit vous le prenez deux heures avant, soit vous ne le prenez pas, vous allez à pied ou, et ça, jamais je ne prendrai cette solution-là, en bagnole. Il n'y a pas d'autres solutions.

Pour avoir une vraie offre de transport en commun et un vrai transfert modal, il faut investir dans le transport en commun, en particulier dans les agglomérations urbaines – j'allais dire les grosses agglomérations urbaines, mais même les petites. Il y a toute une spécificité aussi, à laquelle nous sommes hyperattentifs, de la desserte dans les milieux semi-ruraux et ruraux, qu'il faut assumer aussi.

Je vais vous dire que l'efficacité de ce transport en commun et de ce transfert modal vers le transport en commun va nécessiter des investissements. C'est pour cela que je vous demandais où en étaient les *busways*. Je n'ai pas eu de réponse, alors qu'ils étaient financés dans le cadre de ce contrat de service public. Ce sont des engagements sur lesquels on veut des garanties, parce qu'autrement, le transfert modal n'aura pas lieu.

La réalité des agglos est celle que je vous décris. C'est vrai de vrai. C'est une première constatation.

La deuxième, c'est que je veux aussi vous encourager à continuer ces mesures de gratuité. Ce serait quand même fou de dire qu'on veut plus de gens dans le transport en commun, mais qu'on va finalement réaugmenter les tarifs. Je ne crois pas que ce soit quelque chose de pertinent qui va aboutir à avoir plus de gens dans les transports en commun. C'est aussi une question d'égalité des chances et de solidarité tout court ; cela me semble primordial. On voulait connaître votre ambition dans ce nouveau contrat de service public, si vous envisagez de le remettre à plat.

Par rapport au budget cyclable, vous dites : « Ah, moi, j'ai vraiment consacré dans les crédits 85 millions pour la politique cyclable » – en dehors des crédits de liquidation. Donc, ce sont des choses qui ont été initiées avant vous et vous les honorez. Merci 1 000 fois. Vous honorez des lignes et je vous en remercie. Vous pouvez peut-être aussi dire en partie merci à certains de vos prédécesseurs, mais peu m'importe à la limite. Mais ce que vous faites, c'est honorer des crédits de liquidation.

Vous dites que 85 millions d'euros sont engagés. Ce serait quand même mal échu de dire à tout le monde, à des projets qui sont en cours : vous n'avez plus de subsides pour ce faire, étant donné que cela concerne la politique cyclable et que c'est une politique de mobilité douce qui est cruciale.

Mais vous n'engagez rien. Et comme je vous le disais, je n'ai toujours pas de réponse. Par rapport à ce que je vous disais comme ligne politique : vous pouvez réévaluer. C'est dans votre chef, c'est un nouveau Gouvernement, vous avez été élu pour le faire. Tant mieux.

Mais dire : « J'engage déjà a minima une partie des moyens », cela rassurerait tout le monde et cela montrerait que vous avez vraiment envie de vous engager dans une politique cyclable digne de ce nom. Or, ces moyens ne sont pas là en crédits d'engagement. Le montant, c'est zéro. Comment voulez-vous qu'on puisse vous dire que c'est super ? Évidemment que cela manque d'objectifs et de perspectives.

Par rapport aux crédits facultatifs, vous avez résumé mon propos un peu vite en disant que quand ils sont facultatifs, ce n'est pas de votre faute ; ils sont restés facultatifs. Vous me concéderez que l'ensemble des gouvernements qui ont précédé ont laissé toute une série de crédits facultatifs. Je suis la première à dire bravo si c'est, pour certains d'entre eux, les pérenniser sur le long terme.

Qu'avez-vous donné comme point pour rassurer ? Le respect de la Charte associative, la simplification administrative, une perspective à quatre ou cinq ans. Cela, nous ne pouvons que nous y rallier, c'est une bonne chose. Maintenant, il y a deux dimensions par

rapport à cela, parce que c'est un peu la même politique en Fédération Wallonie-Bruxelles, c'est de se dire OK, mais lesquels vont être pérennisés ?

Il y en a en effet certains que vous coupez d'emblée ou vous dites eux, ils n'ont plus rien de subventions facultatives. Ceux-là, on ne va pas les inscrire dans un cadre pluriannuel. D'autant moins que certainement ces projets n'existeront plus. Ce que je vous demande, ce n'est pas de me dire : ah tiens, quand on reviendra, on va faire comme ça.

C'est plutôt de me dire comment vous allez choisir ceux que vous allez subsidier maintenant ou pas, simplement pour les maintenir, pour éviter que certains de ces projets portés par des associations ne meurent et ne puissent pas continuer parce qu'aujourd'hui, on leur coupe tout subside et toute possibilité d'exister.

Encore une fois, ce n'est pas une critique et on sera à vos côtés pour quelque chose qui serait plus pérenne et pluriannuel.

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

**M. Arnaud Dewez (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Pour certaines d'entre elles, je vous poserai par question écrite. C'est vrai que c'est parfois très précis. Votre exposé global et les réponses, je pense que c'est le bon sens. Je n'ai pas de commentaire particulier à avoir là-dessus.

Juste peut-être sur le projet Seine-Escaut, je le soutiens. Je l'ai dit déjà lors de mes questions, je pense que c'est un projet ambitieux. Il faut des projets aussi ambitieux sur plusieurs années. Le canal Albert est un exemple il y a bien longtemps maintenant, mais des projets de ce type profitent à toute une région. Il ne faut pas toujours être le parent pauvre.

Dans le domaine fluvial, je pense que c'est important pour toute l'économie en Wallonie, comme le canal Albert l'a été par exemple pour la Ville de Liège et le Port autonome de Liège. Cela me paraît essentiel. L'inquiétude par rapport à cela, c'est les 65 % de budget.

Même si le budget consacré est déjà conséquent, ne va-t-il pas y avoir un retard important des travaux ? Tous les travaux vont-ils pouvoir être faits ? Ou alors une prochaine enveloppe devra-t-elle être mise en place ? J'ai juste besoin de cette précision.

Sinon, au niveau de l'adaptation des transports collectifs aux besoins en zones rurales, c'est vrai qu'il y a une complexité dans la réflexion à avoir sur ce sujet. Je comprends votre logique de bus vide qui roule à certains endroits et je la partage. Dans cette logique, la question est comment arriver à connecter quand même nos zones rurales ?

Parfois une zone rurale en Wallonie, on a l'impression qu'on est à 25 kilomètres d'une grande ville et on est déjà considéré en zone rurale parce qu'on n'est pas toujours bien connecté. Là, c'est de nouveau la multimodalité qui a son intérêt. Développer une piste cyclable ou un accotement sécurisé pour peut-être atteindre au cœur de certains villages, des zones où on peut facilement parquer son vélo, y accéder en sécurité.

Peut-être faut-il avoir moins d'arrêts tous les 300 ou 400 mètres, mais concentrer des arrêts où on sait bien se parquer, à l'échelle de villages aussi. Ce sont toutes des logiques qui peuvent être réfléchies et abordées. Cela m'intéresse de participer à cette réflexion.

Quant aux bornes de recharge, je partage clairement votre avis. Ce sont les opérateurs privés qui doivent être partenaires et investir. C'est à la Région, aux pouvoirs publics, d'organiser cela. Parfois, il faut aussi trouver les espaces disponibles pour les implanter. Je vous remercie pour ce débat plein de bon sens à mes yeux.

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

**Mme Mélissa Hanus (PS).** – Je voulais revenir sur un élément cité par le ministre tout à l'heure. On se retrouve tous dans la considération d'éviter d'avoir des bus qui roulent à vide. C'est une ineptie budgétaire et environnementale, comme cela a été dit tout à l'heure.

Il faut faire attention tout de même aux solutions un peu trop rapides que l'on pourrait mettre sur la table. Je parle notamment du TEC à la demande. Ce type de dispositif doit pouvoir être étudié et a sans doute son efficacité dans certaines zones. Je tiens à vous rapporter quand même la réalité d'une zone rurale qui est la mienne également. Pour l'instant, le TEC à la demande dans la région d'où je viens, à savoir Étalle, c'était zéro utilisateur selon le rapport du TEC. À étudier également.

J'entends que vous parliez d'efficience et d'une volonté à ce que les bus roulent mieux. Il faudra également faire l'évaluation de ce type de dispositif à l'avenir pour éviter de nouvelles inepties budgétaires sans doute. Il y a d'autres expériences où cela marche mieux, mais il y a aussi des adaptations à faire à ce sujet, chose que je tenais à vous relayer aujourd'hui.

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

**M. François Desquesnes,** Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Je vais essayer de réexpliquer une troisième fois notre position sur la mobilité active. Je rappelle que la somme du budget réel consacré aux infrastructures vélo aujourd'hui pour assurer des engagements pris en 2022, 2023, 2024 et qui seront pris en 2025, est de 85 millions d'euros. C'est une somme conséquente qui montre un effort significatif de la Wallonie.

En ce qui concerne demain, les engagements et les nouvelles promesses, les éléments d'aujourd'hui qui posent question ne sont autres que les outils à mettre en œuvre. Dans le budget, il y a des AB ou des DF qui sont remis à zéro, mais il y a d'autres endroits où de l'argent supplémentaire est disponible, comme 8 millions d'euros dans le FRIC et 12 à 13 millions d'euros dans les fonds qui permettent de faire des investissements en la matière. Des crédits d'engagement, il y en a ! Néanmoins, quel est l'outil ? Quel est le meilleur outil pour le faire ? Ne faut-il pas, à un moment donné, tout rassembler dans le FRIC, dans un fonds d'investissement extraordinaire, quitte à ce que l'on se dise : « Dans ce budget, chaque commune doit garantir une partie qui est liée à la mobilité active ». C'est plutôt le dessein dans lequel on est. Je n'ai pas encore arrêté la vision des choses et je vais en parler avec les collègues du Gouvernement, surtout qu'il y a une évaluation de ce qui s'est fait aujourd'hui. En effet, je me demande l'intérêt d'arriver à des investissements pour faire des pistes cyclables très sympathiques, mais quasiment au milieu de nulle part.

Je replace les choses dans l'ordre. L'objectif, c'est le *shift* modal et davantage de personnes à vélo au quotidien. En effet, il arrive que des petits investissements bien ciblés dans des endroits difficiles rapportent davantage. Ces investissements permettent de rendre ou de rassurer, par exemple, des parents. Vous évoquez les adolescents. Évidemment, la situation de Liège est compliquée parce que la ville a fait des choix historiques pour ne pas laisser trop de place sécurisée aux vélos ; c'est son choix. En tous cas, les associations me l'ont dit quand je suis allé sur le terrain. Ce n'est pas mon appréciation personnelle – je ne suis pas assez liégeois et je m'en excuse vraiment auprès de tous les Liégeois présents dans cette salle –, mais c'est ce que j'ai entendu de la part des cyclistes liégeois au quotidien ; ils me l'ont dit. Je le dis pour que des parents laissent aller leurs enfants à l'école à vélo. Pour ce faire, il faut que le cheminement soit sécurisé. Cela peut être des pistes cyclables à certains endroits, comme cela peut être un policier ou un steward qui fait traverser à l'endroit dangereux ou le carrefour qui pose des difficultés.

C'est vraiment ce à quoi nous devons travailler. J'espère que le Printemps du vélo que j'organiserai dans le deuxième trimestre de l'année 2025, permettra d'essayer de définir comment on peut avoir ces points de victoire et ces points de réussite pour que l'on retrouve davantage le goût et l'usage du vélo au quotidien. C'est un élément qui me semble indispensable.

Abordons à présent les bornes, à savoir la question de M. Lefebvre, également relayée par M. Dewez. Le travail qui a été fait avec l'ADT – j'ai eu l'occasion d'en discuter avec la présidente de Wallonie Développement il y a quelque temps – ne va pas être jeté, mais sera utile. Je dis simplement la formule qui avait été

envisagée par le précédent Gouvernement, elle s'est fracassée sur un avis de l'IF et elle consistait à faire des investissements subventionnés par le public. Ce n'est plus possible, car cela ne marche pas et que c'est jugé incompatible avec les règles de libre concurrence et les aides d'État. C'est le constat.

Dans les régions et pays voisins, on constate qu'ils ont réussi à équiper en bornes l'espace public – on parle des mêmes endroits, Monsieur Lefèbvre –, et ce, sans dépenser un euro, si ce n'est l'organisation du marché. Aujourd'hui, la demande est suffisante pour que les concessionnaires s'y retrouvent, voire même soient en capacité de payer un *fee*. Cela constitue la réalité aujourd'hui. Ce qu'il faut faire, ce sont des lots suffisamment grands pour qu'il y ait de l'appétit et que pour l'investisseur, il y ait la gestion d'un réseau qui soit cohérent sur le territoire donné. En Flandre, je pense que c'est par province que cela s'est fait. Demain, en Wallonie, ce sera à l'échelle de plusieurs provinces ou de plusieurs territoires d'ADT. C'est ce qui est aujourd'hui en gestation.

Ce que la Flandre et d'autres Régions voisines et pays voisins ont fait, pourquoi devrait-on, en Wallonie, le faire financer ? D'autant plus que cela a été considéré comme illégal par l'Inspection des finances. Quand un plan ne fonctionne pas, il faut savoir changer et s'adapter. Il est grand temps pour que l'on réussisse le défi de la mobilité électrique en voiture sur notre territoire. C'est un enjeu si on veut être insérés et attractifs et si l'on souhaite répondre également à nos engagements climatiques. Même si la voiture électrique n'est pas la panacée en la matière, elle fait partie des éléments de solution.

Sur les *busway*, tous les dossiers engagés seront réalisés.

Sur l'ambition de financement sans financement et la critique d'un CSP à la légère, Madame Cremasco, permettez-moi de quelque peu vous retourner le compliment parce que le CSP à la légère, c'est le CSP de mon prédécesseur, votre ami liégeois. C'est celui qui, à plusieurs reprises, dans la note au Gouvernement et dans le CSP même indique : « Les engagements budgétaires sont indicatifs ». Qu'est-ce qu'un engagement budgétaire indicatif ? C'est un chèque en bois. Ce sont de belles promesses. Sans le montant et sans la garantie pour l'OTW d'avoir le financement. C'est cela, la réalité.

Sur les zones rurales, Madame Hanus, Madame Cremasco, oui, l'offre en zone rurale ne doit pas être la même que celle en zone urbaine – c'est évident. L'organisation de l'offre doit être adaptée. Tantôt, je n'ai pas dit qu'il ne fallait plus desservir les zones rurales. J'ai simplement dit : à un moment donné, il faut que le TEC soit performant dans l'offre de service, dans les moyens mis en œuvre. Et si à certains endroits, sur une ligne, on n'atteint pas les 10 passagers

en moyenne, cela signifie que c'est plus polluant et plus coûteux pour la collectivité qu'une autre organisation du transport qui peut être remplacée par un transport à la demande.

J'entends la critique de Mme Hanus qui dit qu'à Étalle, cela ne fonctionne pas. Dont acte. J'imagine que cela fait partie des éléments d'évaluation. Mais, de nouveau, je veux replacer les choses dans l'ordre. Le Gouvernement y donne des moyens sur garantie. Il fixe des objectifs et la couverture territoriale doit être un des objectifs. L'AOT donne les grandes lignes de comment on traduit ces objectifs politiques dans l'organisation du réseau. Et pour le reste, c'est l'OTW qui est le spécialiste du métier du transport en commun qui doit, dans le cadre de son autonomie, transformer l'essai et réussir les éléments. Ce n'est pas au Parlement – avec tout le respect que j'ai pour vous – ni au Gouvernement de dire où la ligne de bus doit passer, s'arrêter et combien de fois elle doit s'arrêter, sur quels kilomètres, etc. Mais à un moment donné, si on veut atteindre de la performance, si on veut rendre le bus attractif, il faut qu'effectivement ce soit plus intéressant de prendre le bus que de prendre sa voiture, de se garer, de déposer son enfant ou autre.

Ce sont des choix à faire. Et de ce point de vue, il y a également des évaluations à faire avec les autorités locales. Le TEC me dit : « Dans certains endroits, Monsieur le Ministre, on augmente l'offre – peut-être est-ce le cas à Liège – et la demande suit. Il y a d'autres endroits où on augmente l'offre et la demande ne suit pas. » En partie parce que, par exemple, l'organisation de la mobilité locale n'est pas adaptée. Si on construit plein de parkings de voitures, facile ! Si on ne donne pas de priorité aux bus... Le bus, il n'est quelquefois pas compétitif par rapport à l'accès en voiture. Si on veut, donc, à un moment donné – et c'est pour cela que sur les gains d'efficacité, moi, je veux casser la seule logique de dire « vous ne pouvez agir que sur le tarif des usagers ou la réduction de l'offre pour tenir un cadre budgétaire. Non, il y a des améliorations de compétitivité. Si demain il y a plus de personnes qui prennent le bus, que l'on perd moins de temps, qu'il y a moins d'embouteillages et qu'il y a moins de pollution, on aura gagné sur le plan de la logique environnementale, sociale, économique et même budgétaire. Cela veut dire moins d'accidents, moins de coûts d'infrastructure, moins d'investissements dans des parkings ou dans la réalisation de voiries.

À un moment donné, on ne peut pas juste dire aujourd'hui « tout va bien, madame la marquise ». Depuis cinq ans, on a augmenté de 13 % les budgets, de 4 % les kilomètres, et il n'y a pas un passager en plus. Ne pas bouger quand on est face à ce constat, c'est pour moi incompréhensible. Ainsi, la question de la pertinence des investissements doit être posée, *a fortiori* quand on est dans une période difficile de disette budgétaire. On ne peut pas juste dire « on met de l'argent et cela va marcher ou bien on investit plus, on

dépense plus et cela va marcher ». Le résultat aujourd'hui, c'est que ce n'est pas le cas.

Ce n'est pas un signal de désinvestissement. À un moment donné, il faut être sélectif, se dire « est-ce vraiment la bonne dépense ? Est-ce vraiment la bonne façon de fonctionner, tant sur le plan budgétaire que sur le plan sociétal ou environnemental ? ». Cela, c'est le travail du CSP, du futur CSP, du Gouvernement wallon. Mais après, je le rappelle, il faut que les acteurs assument chacun leur part de responsabilité : l'AOT dans la traduction des priorités et puis l'OTW dans l'opérationnalisation. C'est leur métier, c'est eux qui le connaissent. C'est à eux de mettre cela en œuvre dans les contraintes et dans les contextes et avec les objectifs qui sont fixés.

Pour les associations – et je pense que ce sont les dernières questions que m'adressaient les parlementaires auxquelles je n'ai pas répondu, Monsieur le Président –, octroyer des subventions n'est pas une fin en soi.

Je vous entendais, Madame Cremasco. Moi aussi, j'aime le secteur associatif, le vrai secteur associatif qui apporte une valeur ajoutée. Ce n'est pas parce qu'une association fait des choses et reçoit un subside que le projet est bon ou qu'il a même vocation à être bon sur la durée. Il peut être bon à un moment donné et ne plus être bon à un autre moment. Et je peux comprendre la logique associative – c'est la même dans certains services publics ou partenaires publics de la Région –, car quand on prend l'habitude de recevoir des subsides, on a l'impression par la suite que le subside est dû. Il faut pouvoir se reposer et se demander : le service est-il utile ? C'est cela, la question fondamentale. Et s'il est utile, oui, on donne un cadre et on finance. S'il n'est pas utile, il faut dire « voilà, ce projet-là n'est plus utile » et passer à autre chose.

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

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Je suis désolée, Monsieur le Président, mais la dernière parole est toujours au Parlement. Normalement, chaque parlementaire exerce son droit de réplique. Enfin, moi je trouverais cela bizarre que ce soit le Gouvernement qui clôture. Normalement, c'est le Parlement.

Vous dites qu'il faut remettre de l'ambition dans le contrat de service public. Je vous le disais, le contrat de service public est tel qu'il est, et ce n'est pas parce que son financement n'était pas structurel – encore une fois Ecolo rêvait que son financement puisse être plus structurel que cela, mais on était face à des conditions qui n'ont pas permis de le rendre structurel – que ce contrat de service public n'était pas ambitieux en matière d'offre en transport en commun.

Si vous estimez qu'il ne l'est pas, dites-le – d'ailleurs, vous le dites, en tout cas en partie. Mais justement, il l'a été...

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Oui, mais ce n'est pas que M. le Ministre. C'est un contrat de service public sur le transport en commun qui est concerté. Vous irez dire qu'il n'était pas assez ambitieux à toutes les parties prenantes qui ont travaillé lourdement, M. Bastin, à ce contrat de service public. Je crois pour ma part qu'il l'était.

Le ministre dit que l'on n'est pas d'accord, mais je parle du fond et de ce qu'il y a dans ce contrat de service public, et je n'ai toujours pas de réponse sur les busways ni sur le transport...

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Ah pardon, j'étais distraite. J'ai oublié la réponse, Monsieur le Ministre. Je veux bien que vous répétiez votre réponse sur les busways.

**M. le Président.** – Vous ne pouvez pas la réécouter sur YouTube ? On l'a déjà dit.

La parole est à Mme Cremasco.

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Il y a certainement une réponse que M. le Ministre assume pleinement, puisqu'il ne veut pas la répéter, sur le busway. Je ne sais pas, cela doit absolument ne pas être dit deux fois. J'irai réécouter.

Ce contrat de service public – il appartient au Parlement de s'exprimer sur ce que vous avez répondu –, vous répétez à l'envi la même chose, je vous répète une autre analyse, c'est aussi simple que cela. Je ne me rallie pas effectivement à la vôtre. J'avais envie de dire que, dans ce que vous venez de dire, cela m'a encore plus choquée parce que vous dites « à un moment, il y a une offre et la demande ne suit pas ». Le grand principe du transport en commun et d'une organisation de transport en commun efficace, c'est l'inverse : c'est de partir de la demande et d'avoir une offre qui corresponde à la demande.

Ce que j'essayais de vous exprimer en vous donnant l'exemple de mes deux filles – qui par ailleurs vont à vélo aussi –, c'est qu'elles puissent monter un jour dans un bus ou dans un tram pour être à l'école à l'heure. C'est une vraie demande.

Il faut organiser une offre qui va avec cette demande. Je n'ai pas les assurances, dans votre budget actuel et dans la façon dont vous dépeignez le sujet, que cela va arriver. C'est mon avis.

Surtout, vous me dites – j'adore votre phrase – : « Il ne faut pas croire que l'on dépense plus et que cela va marcher ». Là, vous nous annoncez « On investit moins et cela va marcher ». Je ne le crois pas plus.

Par rapport à la politique cyclable, je veux bien vous rejoindre quand vous dites qu'on va aller chercher peut-

être dans d'autres fonds, qui sont aujourd'hui accessibles aux communes – vous parlez du FRIC, et cetera – pour avoir une politique cyclable. Je voulais juste vous alerter. Si, effectivement, les pouvoirs locaux et les communes préfèrent, dans une bonne gestion et parce que c'est plus évident d'aller vers ces fonds, pourquoi pas ? Il y avait les moyens du plan Wallonie cyclable qu'il faudrait remettre quelque part. Si ce n'était pas le cas et si les moyens de Wallonie cyclable disparaissaient, mais qu'on peut aller chercher les moyens qui sont dédiés à la politique cyclable dans des fonds qui existent pour les communes, à condition qu'on remette les moyens de Wallonie cyclable dans ces fonds. Si l'organisation est meilleure et si vous l'estimez.

Faites attention, dans Wallonie cyclable, il y a aussi toute une politique générale qui tourne autour du vélo et autour de la pratique cyclable, qui est excessivement intéressante. C'est un partage global et ce sont des lignes claires qu'il ne faudrait pas noyer dans un pot commun. Il faut que cette Wallonie cyclable reste bien présente en ligne politique, en transfert d'expérience, et cetera. C'est ce qui est aussi intéressant dans la plateforme que constitue Wallonie cyclable, dans la coupole qu'elle constitue.

On vous suivra, sauf s'il y a ces deux bémols : pas si l'on fait disparaître du financement pour les cyclistes et pas si cette ligne directrice forte de promotion du vélo qui disparaît.

Enfin, c'est toujours la même chose par rapport aux subsides facultatifs, vous dites qu'un projet peut être bon, puis plus du tout. C'est exactement ce que je dis. Lesquels ? Qui va juger qui ne l'est plus du tout ? C'est pour cela que l'on veut une liste, c'est pour cela que l'on veut une perspective. Autrement, dans quoi va-t-on couper ? C'est insécurisant à souhait. Dire « voilà, on décidera à ce moment-là si un projet est utile, ou un autre »

*(Réaction de M. le Ministre Desquesnes)*

Oui, mais c'est toujours la même chose, vous allez faire une évaluation a posteriori quand il n'aura déjà – c'est l'inquiétude actuelle – plus de financement, et vous allez juger s'il est utile ou pas via un plan d'évaluation.

Ce que je vous disais, c'est qu'aujourd'hui, avec les coupes qui sont réalisées, il ne faudrait pas que certains projets, qui sont très utiles – en tout cas pour nous –, n'existent plus et ne puissent plus continuer à fonctionner.

Quelque chose me dit qu'on ne trouve pas nécessairement utiles les mêmes projets.

**M. le Président.** – J'avais envie de dire « c'est le mot de la fin ».

La parole est à M. Bastin.

**M. Jean-Paul Bastin** (Les Engagés). – Je tenais à appuyer sur la possibilité d'augmenter les dotations et de les intégrer au sein du FRIC. Parce que c'est beaucoup plus facile pour les pouvoirs locaux, après, d'avoir une vue globale, une capacité de financement qui est clairement établie. Aujourd'hui, les pouvoirs locaux, que je sache, et je dirais quasi toutes couleurs confondues, quand ils font une rénovation en profondeur de voirie, ils incluent de la mobilité active. Il y a d'ailleurs des impositions par rapport à cela. Si, au passage, on leur évite de devoir faire des montages et de passer par des subsides, et en plus d'avoir des personnes au sein de l'administration qui doivent chasser lesdits subsides et d'être dans de grandes agglomérations ou dans de grandes communes avec une administration qui ait une taille suffisante pour pouvoir avoir ce personnel... C'est une chose. Dans les petites communes, ce n'est pas efficace, et encore moins efficient. Passer par ce fonds avec des obligations me semble être, et plus efficace, et plus efficient.

Je peux comprendre que par le passé on puisse avoir eu peur en disant que ce serait exclusivement utilisé pour la mobilité automobile. Je pense qu'en 2024, et singulièrement avec le renouvellement des générations et des pouvoirs communaux, de la mobilité active est d'office impliquée et intégrée. Pour tout ce qui est transport en commun et en ruralité, oui, à un moment donné, plus de bus, cela a parfois donné lieu à la croisière des sièges. Comment faire en sorte que demain, ce soit les taxis à la demande, que ce soit de l'autostop sécurisé ? Je vois une expérience, notamment en Communauté germanophone.

Regardons autour de nous le nombre de voitures, et je m'y inclus, qui sont homologuées pour quatre ou cinq places et dans lesquelles les conducteurs sont 80 ou 90 % du temps seuls. Comment faire en sorte que socialement on puisse intégrer le fait qu'il est normal qu'on puisse prendre quelqu'un ? Il y a déjà eu diverses initiatives qui jusqu'à présent n'ont pas été opérationnelles, ou qui n'ont pas fonctionné. Si jamais on sait suivre ce qui se passe en Communauté germanophone, cela me paraît intéressant, tout comme le développement de véhicules partagés. De nouveau, les nouvelles générations ont un rapport à la propriété qui est différent ; c'est souvent l'utilisation d'un service et pas nécessairement l'achat d'un véhicule. Là où nous sommes dans des applications, que cette notion de véhicule partagé puisse aussi... Cela ne fonctionnera pas, peut-être, dans la ruralité trop profonde, là où il n'y a pas de densité suffisante. Mais je pense que les seuils sont en train de diminuer par rapport au nombre de communes, à 10, 15 ou 20 000 habitants, pas uniquement dans de grands centres urbains, même si j'aime beaucoup Liège.

Enfin, sur la méthode, Madame Cremasco, j'entends que le changement qui est annoncé par le ministre est un

tout petit peu anxiogène. Mais l'objectif, nous le partageons tous.

On n'est pas sûr de la bonne gouvernance si les associations dépendent, année après année, d'une dépense facultative, dépendant quelque part du bon vouloir du ministre. On est dans une logique où désormais on dit qu'il va falloir faire un contrat sur quatre ou cinq ans, avec des objectifs et avec une évaluation qui est là. Évidemment, cette période de jointure fait un peu peur parce qu'il y avait une habitude, mais l'objectif, convenons-en, je pense que nous pouvons le partager.

Et je pense qu'en termes de bonne gouvernance, et même pour les associations ou pour les autres organisations, de se dire qu'elles auront une visibilité à moyen terme, qu'elles auront une évaluation, qu'elles vont devoir rendre compte, et pour certaines peut-être par moment, de se dire : « Alors, est-ce que ce sera simplement un choix idéologique ? » ou simplement de se rendre compte que l'objet social de l'association n'est pas sa seule survie, c'est de rendre l'objet social par rapport à la société et qu'elle doit peut-être se réinventer par rapport à cela, ou en tout cas justifier de cela, et non pas simplement le fait du prince Henry, mais le fait de l'ancienneté qui doit continuer par rapport à cela. On sait tous que la nature humaine est ainsi faite que quand elle rentre dans une association, elle veut continuer à faire vivre l'association, parfois pas par rapport à l'objet social qui, lui, a pu évoluer potentiellement. Merci d'oser ce courage-là, même si réformer est toujours risqué. Aujourd'hui, heureusement, nous n'avons plus le choix.

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

**Mme Veronica Cremasco** (Ecolo). – Je rebondis un peu sur le coup du fait du prince Henry. On ne peut pas reprocher à Ecolo d'avoir distribué des subsides ou de saupoudrer. Vous serez gentil de nous reconnaître une approche pluriannuelle de long terme. Par contre, ce qui est paradoxal, c'est que vous dites vous-même, alors que justement, ce que je crains et ce qui est complètement anxiogène, c'est de se demander si vous n'allez pas choisir du fait du prince dans l'autre sens en disant « il y a plein de subsides facultatifs et je vais choisir ceux qu'on va prolonger ou pas ».

Vous avez l'air de me dire que oui, c'est normal. Non, ce n'est pas normal. C'est anxiogène parce qu'on n'a pas de grille de lecture par rapport à ce fameux choix et qu'on n'a pas de ligne de conduite politique. Si on savait en fonction de quoi vous alliez choisir. Force est de constater que vous n'aurez pas la même ligne politique que nous, mais au moins, si on connaissait la vôtre et si on pouvait se dire que ce ne sera pas aussi disparate que ce qu'on a déjà pu connaître – je suis désolé, c'est anxiogène – on serait peut-être rassurés.

Si vous voulez rassurer tout le monde, vous nous dites sur quelle base vous allez choisir, on le saura au moins et ce serait très rassurant.

**M. le Président.** – Nous entamons la thématique suivante, à savoir l'aménagement du territoire.

La parole est à M. Soupart.

**M. Guillaume Soupart** (MR). – Monsieur le Ministre, je souhaite vous interpeller au niveau de l'aménagement du territoire par rapport à la présentation que vous avez faite ce matin. Je ne vais pas revenir sur le Schéma Vesdre, puisque vous avez parlé du fait qu'il allait faire l'objet de discussions à venir. Ce n'est donc pas forcément pertinent d'y revenir ici, ni également du schéma pour une nouvelle vallée. Je ne vais pas revenir non plus sur SOWALFIN 3 où le but est d'assumer le choix qui a été fait par le Gouvernement précédent. On a vu un flou, peut-être par la Cour des comptes.

En revanche, j'aimerais obtenir plus d'informations sur le travail que vous souhaitez mener via ce nouveau budget 2025 sur deux aspects. D'une part, tout ce qui est autour des schémas de développement communal et le projet Gesper. D'autre part, tout ce qui est réindustrialisation et gestion des friches. Enfin, j'aborderai brièvement les parcs d'activités économiques.

Améliorer la qualité de vie, réduire l'étalement urbain et limiter l'artificialisation des sols sont des priorités essentielles pour le développement de notre Région. Ces objectifs sont inscrits dans notre DPR et reflètent une volonté claire de relever les défis climatiques, économiques et sociaux tout en préservant le bien-être des citoyens wallon. Le groupe MR accorde une attention particulière à ces enjeux. Sous la précédente mandature, il y a eu la réforme notamment du CoDT et du SDT, après de nombreux débats auxquels vous avez d'ailleurs pris part.

Au niveau du MR, nous suivons de près leur mise en œuvre et insistons sur l'importance d'accompagner les communes, surtout celles en milieu rural, pour l'élaboration de leur schéma de développement communal. En milieu rural, c'est plus compliqué. On parlait tout à l'heure des subsidiologues, c'est la même chose pour d'autres outils.

Dans les plus petites communes, c'est plus compliqué de se mettre en conformité ou de développer ce type de stratégies plus compliquées. Vous l'avez dit dans votre présentation tout à l'heure, le but n'est pas de faire de chamboulement, mais d'avoir une politique de stabilité avec un objectif, en 2025, de développer des SDC dans 65 des 252 communes wallonnes.

Le but est de maintenir les subventions majorées afin que les bureaux d'études puissent développer les SDC et ne pas être surchargés en charge de travail. Parallèlement, nous soutenons les investissements