

Des travaux et des fouilles inédites vont être lancés au coeur de la Collégiale St-Vincent

La Collégiale de Soignies a besoin d'être entretenue, notamment dans sa partie la plus ancienne. Voici ce qui est prévu.

LORE THOUVENIN

La Collégiale Saint-Vincent domine le paysage sonégien depuis le XI^e siècle. De style roman primitif, c'est un véritable bijou de patrimoine — d'ailleurs repris dans la liste des bâtiments classés au patrimoine culturel immobilier de Wallonie — qu'il convient d'entretenir régulièrement... Aujourd'hui, les autorités communales prévoient 72.235€ de travaux à l'intérieur de l'édifice.

fouilles archéologiques sera menée sous les conduites, dans l'une des parties les plus anciennes et encore méconnues de la Collégiale », annonce Fabienne Winckel. Il s'agit du chœur, particulièrement remarquable. Cette mission requiert l'expertise des services de l'archéologie du



« Une campagne de fouilles



La bourgmestre Fabienne Winckel (à droite) examine la teneur des travaux. © D.L.

La Libre BELGIQUE

DH LES SPORTS+

ACTV AUTONOME CENTRE TELEVISION

LA GAZETTE NOUVELLE

LE SOIR

Soignies conserve son brevet d'invincibilité au terme d'un Clasico âprement disputé

Soignies a longtemps couru derrière le score dans le derby contre Frameries. Menés à la pause, les Carriers ont progressivement pris le jeu à leur compte pour finalement s'imposer en patron.

Les CPAS en difficulté pour encaisser l'impact de la réforme du chômage

MONS-CENTRE

Si des compensations fédérales sont prévues, il faut encore composer avec les exigences



con den CRA mat

Revue de presse du jeudi 16 avril 2026

ROMAN SCHREVEN

Bis repetita pour les Verts qui remportent le Clasico alors qu'ils étaient menés au score à la pause, comme au match aller. Après deux mois de trêve, les Carriers ont traité à enclencher le turbo: «Nous avons changé pas mal de choses donc il fallait du temps pour se mettre au diapason. Il y a encore



pas spécialement inquiété. Il y avait une vraie rénitence dans le groupe. Nos adversaires étaient un peu fébriles par moments. Ça nous a permis d'obtenir plusieurs pénalités pour revenir au score.» Leaders avec huit points d'avance sur leur deuxième, les Carriers semblent en bonne voie pour terminer la saison la première place et accueillir une demi-finale

zone. Elle inquiète les demandeurs d'emploi de longue durée qui vont se trouver exclus, tout comme les CPAS qui s'attendent à voir affluer les demandeurs d'aide sociale.

La première phase de la réforme entre en vigueur au mois de janvier 2026. Le gouvernement fédéral a bien promis des compensa-

DT4 – Bibliothèques, ludothèque & EPN

dant d'une part à devoir gérer un plus grand nombre de dossiers avec la réforme du chômage et comptant d'autre part sur des aides financières du fédéral, le CPAS de Frameries a demandé au CRAC l'autorisation d'engager du person-



« Ce s'annonce compliqué pour les CPAS... » © D.L.

Qua près chai née: gou pas pas pas tion

DH | **LES**
SPORTS⁺

“Il faut des amendes proportionnelles au revenu du chauffeur”

Pour le PTB, le système actuel mis en place car il pénalise davantage les personnes à faibles revenus que les plus riches.

La mésaventure arrive à des millions d'automobilistes chaque année: au moment de relever leur courrier, ils découvrent une enveloppe estampillée du sceau de la police rarement annonciatrice de bonne nouvelle. Dans la majorité des cas, la missive contiendra une invitation à payer une amende pour un excès de vitesse commis quelques jours plus tôt.

En 2024, pas moins de 7,63 millions de procès-verbaux ont été dressés. Et en 2025 pourrait littéralement exploser ce record: 4,79 millions de P-V ont été dressés sur les six premiers mois. Soit davantage que sur l'ensemble de 2021. À la clef, des amendes fixées selon l'ampleur de l'excès de vitesse. Allant de 53 € à plusieurs centaines d'euros, pas plus.

En Norvège, par contre, un automobiliste a été récemment condamné à 120.000 € d'amende pour avoir été flashé à 59km/h en zone 30. Une somme astronomique qui n'a rien d'une erreur: le montant de l'amende y est calculé selon les revenus du contrevenant. Idem en Suisse où, en décembre, le propriétaire d'une Ferrari flashée à 137 km/h au lieu de 80 a dû alléger son compte de 246.000 €.



■ Germain Mugemangango.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

■ **“Les amendes ne sont pas dissuasives pour les plus riches”**

Doit-on faire de même en Belgique? Le PTB acquiesce. “Nous sommes effectivement favorables à l'introduction d'amendes proportionnelles aux revenus, indique Germain Mugemangango, leader du PTB en Wallonie. Le système actuel d'amendes fixes est injuste car il pénalise beaucoup plus fortement les personnes à faibles revenus, tout en étant peu dissuasif pour les plus riches.”

Et de prendre un exemple concret. “Une amende de 53 € pour celui qui gagne le revenu minimum n'a pas le même impact sur le pouvoir d'achat que pour un millionnaire.”

En clair, là où l'amende impactera le quotidien des personnes précarisées, elle sera à peine perçue par les mieux nantis, qui pourront

réduire. “Le PTB défend donc un modèle où le montant de l'amende est adapté à la situation financière de chacun. L'objectif est double: rendre les sanctions plus équitables et renforcer leur efficacité, en faisant en sorte que chaque contrevenant ressentie réellement l'impact de la sanction. C'est-à-dire en frappant plus durement leur portefeuille. Ce n'est qu'en faisant cela que l'on améliorera la sécurité routière.”

■ **Vias plaide plutôt pour le permis à points**

Contacté, l'Institut Vias fait le même constat de base. “L'amende n'aura effectivement pas le même impact pour une personne précarisée que pour une personne plus riche, commente Benoît Godart. Cela fait des années que l'on tire la sonnette d'alarme: actuellement, le système fait qu'un automobiliste peut rouler en permanence à 160 km/h sur autoroute (NDLR: au-delà, il sera renvoyé devant le tribunal) s'il a les moyens de payer les amendes. Une amende de 53 € pour un automobiliste au faible re-

venu aura plus d'impact sur la sécurité routière car il sera plus prudent par après que pour un automobiliste fortuné pour qui l'amende ne représente rien.”

Par contre, Vias ne se dit pas favorable à une amende proportionnelle au revenu. “Notamment parce qu'une amende de 53 € ou de 50.000 € pour un multi-millionnaire, ça ne change pas grand-chose. Vias est donc davantage favorable à un permis à points. Car, pour un millionnaire, c'est plus impactant de perdre son permis que de devoir payer une amende de 50.000 €.”

Une possibilité que n'apprécie pas le PTB. “Quand un ouvrier perd son permis, sa survie professionnelle et donc personnelle est en danger, commente Germain Mugemangango. Ce qui n'est pas le cas du millionnaire qui pourra toujours prendre un taxi ou demander à son chauffeur de le conduire. C'est pourquoi les amendes proportionnelles au revenu ou au patrimoine nous semblent les plus indiquées.”

Y. N.



■ Une amende n'a pas le même impact pour un ouvrier que pour un patron d'entreprise. © BELGA

“Il faut imposer une tolérance de 5 km/h”

Selon l'avocat Bruno Gysels, sanctionner les petits excès de vitesse empêche le système de traquer les vrais chauffards.

Chaque année, des millions d'automobilistes se font verbaliser pour avoir roulé plus vite qu'autorisé. Une très grande majorité pour des petits excès de vitesse. Selon les dernières statistiques de la police fédérale en la matière, près de 70% des excès de vitesse sanctionnés le sont pour moins de 10 km/h. *“Mais on ne peut pas vraiment dire d'une personne flashée à 121 km/h sur autoroute (NDLR: vitesse corrigée, soit 127 km/h mesurés) qu'elle est un danger public, commente l'avocat Bruno Gysels, spécialisé en matière de roulage. Le problème, c'est que ces millions d'excès de vitesse sanctionnés engorgent les parquets et que de vrais chauffards passent entre les mailles du filet.”*

L'avocat en sait quelque chose: récemment, l'un de ses clients, flashé à 110 km/h au lieu de 50 à Bruxelles, a été acquitté, après six ans de procédure, parce que la justice, débordée, a mis trop de temps pour statuer. *“Par contre, le conducteur respectueux du Code de la Route qui aura eu le malheur d'être flashé à 31 km/h au lieu de 30 n'échappera pas à l'amende. Or, entre celui qui roule à 110 et celui qui roule à 31, qui est le vrai délinquant routier? Pendant que les services s'occupent à traquer le conducteur distrait qui a laissé filer son aiguille d'un souffle, combien de comportements réellement dangereux (alcool, drogue, GSM au volant...) continuent de circuler?”*

Selon l'avocat, le système actuel est davantage pensé pour faire rentrer de l'argent dans les

caisses que pour améliorer la sécurité routière. *“À force de verbaliser les brouillards, on finit parfois par détourner les moyens de l'essentiel.”*

“Entre la sécurité routière et la sécurité rentière, il faut choisir”

La tolérance zéro, appliquée depuis quelques années, nuirait même à la sécurité routière. *“Les services sont submergés par une avalanche de petits excès de vitesse. Résultat: on consacre du temps et des ressources à sanctionner des conducteurs ordinaires, pendant que les infractions réellement dangereuses continuent d'exister.”*

D'où la proposition choc de l'avocat: réins-



■ Bruno Gysels.

taurer une tolérance pour les petits excès de vitesse. *“Une tolérance de 5 km/h en vitesse corrigée désengorgerait déjà les parquets et permettrait de ne plus sanctionner un automobiliste distrait qui a roulé à 32 km/h au lieu de 30 à Bruxelles. Mon objectif n'est pas juste d'épargner les automobilistes qui font de petits excès de vitesse mais bien de désengorger le système (police, parquet, tribunal...) pour qu'il puisse davantage s'intéresser aux vrais délinquants de la route.”*

Et de conclure: *“Je rappelle que la fonction première d'un radar doit rester de sécuriser un endroit accidentogène et pas de faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État. Entre la sécurité routière et la sécurité rentière, il faut choisir.”*

Bart De Wever tire un trait sur le cliquet inversé

ÉNERGIE

Le Premier ministre a douché les espoirs de ceux qui espèrent voir le gouvernement prendre d'importantes mesures d'aides.

Bart De Wever n'a pas semblé bouleversé par les menaces lancées par Georges-Louis Bouchez. Le président du MR a déclaré mardi que son parti bloquerait les futurs accords budgétaires au sein du gouvernement fédéral si, vendredi, le Conseil des ministres ne validait aucune mesure concrète d'aides face à l'augmentation des prix de l'énergie.

Dans le panier de volontés du MR, il y avait le cliquet inversé. Pour le Premier ministre, il n'est pas question de mettre en place

ce mécanisme d'ajustement des prix des carburants qui s'applique via une correction des accises. "Il n'y a pas d'argent", a-t-il déclaré mercredi à la Chambre.

"Des bénéfiques plantureux pour les pouvoirs publics? C'est faux."

Avant les vacances parlementaires de Pâques, l'exécutif De Wever avait décidé d'affecter l'ensemble des "surgains" obtenu via l'augmentation des prix de

l'énergie à des mesures de soutien destinées aux ménages les plus vulnérables et aux personnes confrontées à l'augmentation des coûts des déplacements domicile-travail. Ces mesures restent dans les cartons de la Vivaldi, a nuancé le Premier ministre.

■ "Idées reçues"

"Un certain nombre d'idées reçues circulent dans les nombreuses déclarations de responsables politiques que j'ai pu voir passer", a exposé le Premier ministre. "Différents experts les ont déjà réfutées à plusieurs reprises. La première idée reçue est que les pouvoirs publics tireraient d'importants bénéfices de la hausse des prix de l'énergie. Ce n'est pas vrai. Je renvoie à



■ De Wever considère qu'il n'y a pas d'argent disponible pour intervenir globalement sur les prix des carburants. © PHOTO NEWS

l'économiste Geert Persman qui a calculé que l'Etat subissait au contraire des pertes à cause de ces prix élevés. Chauffer des bâtiments coûte également de l'argent à l'Etat tout comme l'augmentation automatique des salaires en raison de l'indexation. L'idée selon laquelle les pouvoirs publics en tireraient des bénéfices plantureux est donc fausse."

Le chef du gouvernement appelle également à adopter une forme de sobriété au niveau des comportements de consommation énergétique. Pour Bart De Wever, il ne faut pas stimuler la demande mais la baisser. Enfin, il ne souhaite pas distribuer des chèques énergie, ni faire des cadeaux.

Coupé du monde à cause de la grève chez bpost

SOCIAL

Les perturbations s'éternisent chez bpost et touchent désormais les particuliers.

La grève chez bpost ne se limite plus aux retards de colis. Elle peut aussi paralyser des situations personnelles. Jozef, 37 ans, en fait l'amère expérience. "Je suis passé chez Orange avec un nouveau smartphone. Mon abonnement est activé... mais mon téléphone et ma carte SIM sont bloqués chez bpost", nous explique-t-il.

Il n'a donc plus de réseau du tout. "Je paie déjà, mais je n'ai ni téléphone ni accès à mon numéro." Un problème majeur pour ce consultant IT. "Dans 90 % des cas, les recruteurs appellent. Sans télé-

phone, je suis totalement bloqué professionnellement."

Pensant anticiper, il avait opté pour une eSIM. "Je voulais sécuriser mon numéro avant une expatriation. Mais mon smartphone actuel n'est pas compatible. Aujourd'hui, je suis coincé."

"D'ici vendredi, il ne faut pas espérer de déblocage."

Il redoute surtout de perdre son numéro. "Ce serait une catastrophe: comptes bancaires, e-mails, revenus... tout est lié." Face à cela, il

s'interroge: "Pourquoi ne pas changer de transporteur? D'autres livrent encore. Même les sites chinois sont plus réactifs..."

➤ Vers un déblocage?

En coulisses, les discussions entre direction et syndicats se poursuivent, avec l'intervention de CEO de bpost, Chris Peeters. Mais sans avancée majeure. "Je ne pense pas qu'un accord soit possible aujourd'hui", nous confiait ce mercredi une source interne.

Les syndicats misent désormais sur la médiation fédérale. "On est arrivé au bout du bout. Je vais donner la priorité à la médiation", explique Thierry Tasset, secrétaire général de la CGSP



➤ La grève se poursuit et les conséquences sont de plus en plus nombreuses. © BELGA

Poste. Des réunions pourraient suivre rapidement, "sans calendrier encore fixé".

Le cœur du conflit reste inchangé. "Ils restent sur leur trajectoire, sans adapter quoi que ce soit." Les horaires cristallisent les tensions. "Quand vous changez les horaires de quatre heures, vous ne savez plus organiser votre vie familiale."

La flexibilité imposée in-

quiète aussi. "On pourrait vous renvoyer chez vous le matin-même ou vous envoyer ailleurs, sur des tournées inconnues. Sans compensation: Zéro, nada, rien."

Si la direction envisage d'adapter certains horaires, aucune issue rapide ne se profile. "D'ici vendredi, il ne faut pas espérer de déblocage", conclut-il.

Thibaut Van Hooft

Face aux maîtres



■ Crucke rencontrait tous les bourgmestres du Centre pour la première fois. © D.F.

CENTRE

Chantiers, ponctualité, tarif des parkings...
Jean-Luc Crucke fait le point sur le rail dans la région.

A la demande de Centropôle, le ministre fédéral de la Mobilité est venu à la rencontre des bourgmestres de la région du Centre pour évoquer le rail.

Et c'est avec un peu de retard que Jean-Luc Crucke a débarqué à La Louvière. De fait, le ministre se déplace exclusivement en train. Et ce matin... "Mon train avait 13 minutes de retard, si bien que j'ai raté ma correspondance. Mais je n'ai surtout pas été averti. C'est un sujet sur lequel j'insiste beaucoup depuis un an auprès de la SNCB. Des incidents peuvent arriver, mais il faut améliorer la communication."

En matière de retard toutefois, la région du Centre n'est pas la plus mal lotie. "Le taux de ponctualité y est de 94,8% alors que la moyenne nationale est de 91,7%. Il faut toutefois relativiser les chiffres: les trains supprimés n'entrent pas dans ces statistiques", nuance Jean-Luc Crucke. Et d'épingler la ligne 108 qui relie Braine à Binche. Le taux de ponctualité y est passé de 83,9% en 2023 à 93,2% en 2025.

"50 euros par mois pour un parking SNCB, c'est lourd!"

La ponctualité, ce n'était pas le seul sujet à l'ordre du jour de cette réunion avec les bourgmestres du Centre. "Nous avons lancé cette invitation, car c'est l'occasion de mettre les problèmes concrets sur la table, mais aussi de dégager des solutions et des engagements en concertation avec les bourgmestres qui sont sur le terrain", explique Aurore Tourneur, bourgmestre d'Estinnes et présidente de Centropôle.

Au menu notamment, les tarifs

des parkings SNCB. "Des travailleurs qui doivent déboursier 50 euros par mois pour aller travailler, c'est lourd. Et cela a un impact sur l'attractivité du rail", reconnaît le ministre. "Des personnes sondées évoquent un coût plus raisonnable de 30 euros mensuels. J'ai sollicité une réflexion de la SNCB sur ce sujet."

Il a également été question de la vitesse des trains commerciaux. Un enjeu de taille pour une région du Centre qui mise beaucoup sur la logistique et sa position stratégique. Mais difficile d'accélérer la cadence d'un claquement de doigts. "Les trains qui viennent du Centre ou de Wapi passent nécessairement par Halle qui est un goulot d'étranglement en raison du trafic national et international. Nous allons devoir y travailler au cours des prochaines années pour dégager des solutions."

Des dossiers très concrets et très locaux ont également été évoqués: suppression de passage à niveau et construction de deux tunnels sous voie à Soignies, allongement des quais de la gare de Binche, construction d'un pont et suppression d'un passage à niveau à Carnières, suppression du passage à niveau à Familleureux, rehaussement des quais à Braine-le-Comte... Ces chantiers sont programmés avant 2030, sous réserve que les permis soient obtenus en temps et en heure.

La réunion a permis de faire remonter la vision du terrain, et pour le ministre, de communiquer sur des dossiers qui concernent directement les élus en première ligne. Jean-Luc Crucke a d'ailleurs pris rendez-vous pour l'année prochaine et compte revenir bien accompagné.

Grégoire Laliou

Centr'Habitat va racheter des logements à Thomas & Piron

THIEU

Ces nouveaux logements peinent à trouver des acquéreurs. Ils deviendront des logements sociaux.

C'est décidé, une partie des 36 logements que construit Thomas & Piron à Thieu deviendront des logements sociaux. Profitant d'un subside wallon, Centr'Habitat va en racheter 17. La décision a été actée fin décembre car le conseil d'administration de la société de logements.

Au départ pourtant, les coquettes maisons que le promoteur construit à la rue du Château Saint-Pierre n'avaient pas vocation à devenir des logements sociaux. Mais les acquéreurs ne se bousculent pas au portillon. Le promoteur avait donc cherché d'autres solutions et s'était tourné vers la Région wallonne dont le plan de relance prévoyait la création de logements sociaux.

Sous la précédente mandature déjà, la Ville du Roeulx freinait des quatre fers. Le bourgmestre de l'époque, Benoît Friart, rappelait que Thieu comptait déjà deux cités de logements sociaux et dépassait donc largement les quotas.

L'occasion faisant le larron, Centr'Habitat n'a toutefois pas voulu laisser passer cette opportunité d'augmenter son parc immobilier. "17 de ces logements construits par Thomas & Piron vont être transférés par un acte de vente à Centr'Habitat", nous confirme Olivier Dechenne, directeur de la société immobilière. "Nous bénéficions d'un subside wallon pour acquérir ces logements. Avec toutes les demandes que nous avons, nous ne pouvons pas nous permettre de refuser. Évidemment, nous aurions peut-être fait les choses autrement

si nous étions associés dès le départ. Nous aurions pu utiliser d'autres matériaux ou concevoir les logements différemment pour diminuer les coûts. Mais nous avons 3 000 demandeurs de logements sociaux, on prend ce qui vient. D'autant plus que nous avons un subside à hauteur de 65% pour un montant global de 6,8 millions d'euros."

Quant aux réticences rhodiennes... "On sait que la Ville du Roeulx n'était pas trop d'accord. Mais la décision revenait à l'organe d'administration de Centr'Habitat qui a accepté de reprendre ces logements pour les raisons évoqués", poursuit Olivier Dechenne.

De son côté, Lenny Ferretti estime qu'on aurait pu voir le ver dans le fruit. "Nous ne sommes pas contre la création de logements sociaux, mais si le collège estime qu'il y en a déjà assez à Thieu, il aurait dû refuser le permis à Thomas Piron", commente le conseiller d'Horizons Citoyens. "On pouvait en effet se douter qu'il serait difficile de vendre 36 logements à cet endroit et qu'il y avait un risque d'en voir transformer en logements sociaux."

La bourgmestre Virginie Kulawik estime pour sa part qu'il est osé de remettre la faute sur le collège alors que des lotissements de Thomas & Piron trouvent des acquéreurs sans problème dans la région. Et de citer le Clos Bel Air à Écaussinnes à titre d'exemple. Quant au rachat des maisons de Thieu par Centr'Habitat, une réaction des autorités communales devrait suivre d'ici peu...

Grégoire Lallieu



MOBILITÉ FERROVIAIRE : JEAN-LUC CRUCKE A RENCONTRÉ LES BOURGMESTRES DU CENTRE

En visite à La Louvière, le ministre fédéral de la Mobilité Jean-Luc Crucke (Les Engagés) a rencontré les bourgmestres de la région du Centre pour dresser un état des lieux de la mobilité ferroviaire dans notre région. Si la ponctualité des trains affiche de bons résultats, plusieurs défis persistent...

LAURINE HANQUET

Le ministre fédéral de la Mobilité, Jean-Luc Crucke, était en visite à La Louvière ce mercredi pour rencontrer les bourgmestres de la région du Centre autour des enjeux de la mobilité ferroviaire. Une réunion organisée à l'initiative de Centropôle, la fédération des communes de la région du Centre, soucieuse de dresser un état des lieux précis de la situation.

Le ministre pose un premier constat : « Le rail par rapport au Centre fonctionne plutôt bien en termes de ponctualité ». En effet, la moyenne dans les gares de nos communes se situe à 94,8 %. Un chiffre supérieur à la moyenne nationale qui s'élève à 91,7 %. Quatre gares se trouvent néanmoins en dessous de la norme : Braine-le-Comte, Hennuyères, Neuf-ville et Soignies. Ces dernières présentent la particularité d'être situées sur la L96, en lien avec la jonction Nord-Midi, zone plus sensible

aux retards.

Un bon résultat global qui s'explique par la localisation des gares sur des lignes locales, de connexion ou

La ponctualité des trains, meilleure que la moyenne nationale dans les gares du Centre

courtes où peu de retards s'accumulent. « Le problème, c'est que les trains supprimés n'entrent pas en compte dans ce calcul de ponctualité, il faut donc relativiser ces données », explique Jean-Luc Crucke.

Malgré cette belle performance, le ministre — qui se déplace exclusivement en train — est cependant arrivé... en retard à la réunion ! « J'ai manqué ma correspondance car mon train avait 13 minutes de retard. En tant que ministre, j'insiste depuis un an sur le sujet, vivant moi-même ces situations : un incident arrive mais il faut com-

muniquez clairement la raison des retards, en temps et en heure ».

Les bourgmestres ont pu exposer au ministre et à son cabinet les réalités du terrain, les besoins en infrastructures ainsi que les attentes. « Cette réunion nous a permis de mettre les problèmes concrets sur la table et de recevoir également des propositions concrètes avec une planification. Nous avons reçu toute une série de réponses claires et d'engagements de la part du ministre et de son cabinet, notamment celui de revenir l'an prochain autour de la table avec un public plus élargi », explique Aurore Tourneur, bourgmestre d'Estinnes, députée fédérale (Les Engagés) et présidente de Centropôle.

DES PROJETS CONCRETS

Plusieurs dossiers ont en effet été évoqués, des projets qui devraient voir le jour avant 2030 : allongement des quais de la gare de Binche, rehaussement du quai tant à Binche qu'à Braine-le-Comte, deux tunnels sous voie installés et

suppression de passage à niveau à Soignies, aménagement d'un pont accompagné de la suppression du passage à niveau à Carnières, ainsi que la suppression du passage à niveau à Familleureux.

Autre enjeu soulevé, celui des tarifs des parkings SNCB : « Un parking qui coûte 50€ par mois ! Pour des personnes qui se rendent au travail, c'est lourd. C'est un élément qui manque d'attractivité pour les rails et qui existe tant dans le sud du pays qu'au nord. D'après des personnes sondées sur la question, une

Allongement et rehaussement des quais en gares de Binche et Braine-le-Comte parmi les priorités d'ici 2030

somme de 30€ par mois s'apparente à un tarif plus raisonnable. J'ai sollicité de la SNCB une vraie réflexion en la matière afin qu'une étude de coûts et d'attractivité soit réa-

lisée », reconnaît le ministre.

Il a aussi été question de la vitesse des trains commerciaux. Un défi majeur pour la région du Centre, qui mise fortement sur la logistique et sa position stratégique : « Que l'on vienne du Centre ou de WaPi, les trains passent par Halle, qui est une gare importante, et qui représente un goulot d'étranglement lié à un trafic national et international important. Sur les dix années à venir, nous allons travailler au mieux ce pôle si on veut ne pas connaître d'autres difficultés ultérieurement », déclare Jean-Luc Crucke.

Le ministre a donné rendez-vous aux 12 bourgmestres d'ici un an : « J'ai beaucoup apprécié la rencontre avec les bourgmestres parce qu'on retrouve la multimodalité et l'intermodalité au sein de chacune des réflexions. À l'avenir, les opérateurs de la SNCB et d'Infrabel devraient se rendre sur place. Leur présence est également importante, tout comme le TEC et le SPW », conclut-il. ■

Une résidence-services en projet rue des Augustins : 57 logements et 61 parkings

Un projet de résidence-services est à l'enquête publique à Enghien jusqu'au 28 avril. Il prévoit 57 logements et la rénovation d'un bâtiment existant, avec plusieurs équipements et une dérogation au plan de secteur. Sébastien Vanbelle (Général'actions), échevin de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire donne des détails.

AUDREY CADOR

Une demande de permis d'urbanisme a été introduite pour la construction d'une résidence-services rue des Augustins à Enghien. Le projet, porté par la SRL Lenoir Consulting, prévoit 58 logements ainsi que la rénovation du couvent. Dans le détail, « le projet comprend 52 appartements, dont 5 logements médicalisés ainsi que la rénovation de la partie non démolie du couvent situé à front de voirie, qui comprendra notamment un studio pour concierge. Deux salles de consultation, quelques bureaux, un studio pour concierge ainsi qu'une cuisine avec un restaurant privé sont également

prévus », explique Sébastien Vanbelle (Général'actions), échevin de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire. Le stationnement est dimensionné pour être autonome.

Le couvent existant (qui n'est pas classé, contrairement à la chapelle) sera rénové et transformé en cabinet.

« On compte 61 places de parking, soit plus que le nombre de logements. En théorie, il n'y aura pas de place publique supplémentaire », précise l'échevin. Trois places PMR, quatre bornes de recharge et un local en sous-sol pouvant accueillir 13 vélos complètent le dispositif.

« LE VOLUME A ÉTÉ DIVISÉ PAR DEUX »

Le projet a été revu à la baisse par rapport au premier projet de 2021. « Le premier projet impliquait près de 93 unités de logement. Aujourd'hui, nous en sommes à 57 logements et donc, le volume a été quasiment divisé par deux », sou-

ligne Sébastien Vanbelle. L'aménagement prévoit également un accès repensé. « Quand on rentre sur le site par la rue des Augustins, il y aura un giratoire avec un espace vert et au fond, un bâtiment », détaille-t-il. Le bâtiment en front de rue sera dédié au concierge et aux consultations médicales, « c'est la grosse différence entre l'ancien projet et le nouveau » ajoute l'échevin. De plus, le couvent existant sera rénové et transformé en cabinet. « Contrairement à la chapelle, qui n'est pas dans le projet, le couvent n'est pas classé », précise Sébastien Vanbelle. Le projet implique une dérogation au plan de secteur, le terrain étant situé en zone de services publics et d'équipements communautaires. Le fonctionnaire délégué est compétent pour l'octroi du permis. L'enquête publique est ouverte depuis le 13 avril et se clôturera le 28 avril 2026. Le dossier peut être consulté sur rendez-vous au service urbanisme de la commune. Les observations peuvent être introduites jusqu'à la clôture de l'enquête, fixée au 28 avril à 11 heures. ■

Permis de conduire : une solution pour l'insertion des chercheurs d'emploi

YANNICK HALLET

Le dispositif Passeport Drive utilisé par Manuel montre des résultats croissants. En 2024, 1.302 chercheurs d'emploi en Wallonie ont bénéficié de ce programme, avec 952 demandes de permis théorique et 584 demandes de permis pratique. En 2025, ce nombre a grimpé à 1.438, dont 217 demandes pour le théorique et 1.288 demandes pour le pratique.

Le bénéficiaire peut demander le théorique, le pratique ou les deux. Les taux de réussite ne sont pas encore connus. Les candidats qui ont entamé le processus en 2024 ont jusqu'au 30 juin 2026 pour le boucler. L'échéance est de 2027 pour les autres. Les candidatures pour 2026 ne sont pas encore ouvertes.

Thierry Ney, porte-parole du Forem, explique que ce dispositif est un véritable levier pour l'insertion professionnelle des chercheurs d'emploi, notamment

pour ceux qui peinent à accéder au marché du travail en raison de la mobilité.

« Le permis de conduire augmente les chances des jeunes de trouver un emploi. Pour les moins de 25 ans, ces chances passent de 40,30,2 % à 69,1 % pour ceux qui possèdent le permis B », souligne-t-il. Une étude menée par le Forem a révélé que les chercheurs d'emploi disposant du permis de conduire augmentent de 17,5 % leurs chances de trouver un emploi dans les six mois.

LES LIMITES DES TRANSPORTS EN COMMUN

La mobilité reste un facteur déterminant pour l'accès à l'emploi. « De nombreuses entreprises en Wallonie, particulièrement dans les zones rurales ou les zones industrielles, peinent à recruter du personnel qualifié en raison des problèmes de mobilité. Les employeurs cherchent des candidats qui peuvent se rendre facilement sur leur lieu de travail, même dans

les endroits mal desservis par les transports en commun, comme des zonings. Dans certains emplois, il faut se rendre sur des chantiers ou en clientèle », souligne Thierry Ney.

Les raisons pour lesquelles de nombreux chercheurs d'emploi n'ont pas de permis sont diverses : 48 % évoquent le coût de l'obtention du permis, 24 % ont échoué à l'examen, et 21 % mentionnent la peur de conduire. Par ailleurs, 9 % estiment que les transports en commun sont suffisants. Pourtant, même pour les plus jeunes, sans diplôme, la possibilité d'obtenir ce précieux sésame représente un changement majeur dans leur trajectoire professionnelle.

« Les formations du Forem permettent aux chercheurs d'emploi de retrouver un emploi rapidement. Et lorsqu'elles sont combinées à l'obtention du permis de conduire, les chances de retrouver un job s'élèvent à 73 % », conclut le porte-parole du Forem. ■

COMMENT BPOST CONTOURNE LA GRÈVE POUR ACHEMINER VOS COLIS URGENTS

Pour les plaques de voiture et certificats d'immatriculation, bpost a trouvé une solution pour contourner la grève. Mais cette solution n'a pas la confiance de tous les citoyens...

FRANÇOISE DE HALLEUX

Nathalie, une lectrice de la province de Liège, nous a contactés via le bouton « Alerte-nous ». Ayant acheté une nouvelle voiture, elle attend avec impatience son nouveau certificat d'immatriculation mais la grève chez bpost ralentit l'acheminement du courrier chez de nombreux Belges. Cette semaine, un individu frappe à sa porte. Il parle deux mots de français, n'a pas d'uniforme et se déplace dans une camionnette



Comment se fier à un individu qui ne peut prouver qu'il fait partie de bpost ? © iStock/Belga



« Nous allons prendre des mesures pour que les livreurs Dyna soient facilement identifiables pour rassurer les bénéficiaires »

Laura Cerrada Crespo
PORTE-PAROLE DE BPOST

neutre sans logo. Elle comprend les mots « documents » et « voiture » et comprend aussi qu'elle doit payer tout suite avec la carte de banque. Nathalie s'interroge. Avec toutes les arnaques qu'elle entend autour d'elle, elle reste sur ses gardes. Les escrocs ont l'art de surfer sur l'actualité pour se faire de l'argent. Autant elle a confiance dans le facteur, avec son uniforme rouge et sa camionnette bien reconnaissable, autant elle se méfie de ce monsieur qui n'a pas l'air méchant mais que rien ne permet d'identifier et surtout, avec qui elle ne parvient pas à échanger deux

phrases. Elle refuse de payer, le monsieur ne lui remet pas le courrier et disparaît à bord de sa camionnette sans dire où elle pourrait éventuellement retirer son précieux document.

NI UNIFORME, NI LOGO SUR SA CAMIONNETTE

« J'ai alors contacté mon assureur qui a contacté la DIV », témoigne-t-elle. « La réponse de la DIV est tombée ce mercredi matin : ils me disent qu'il s'agissait bien de la livraison des deux volets du certificat d'immatriculation de mon véhicule. Le point relais auprès duquel les documents se

trouvent aujourd'hui n'est pas encore indiqué sur la plateforme de bpost ». Nathalie a donc été trop prudente mais personne ne le lui reprochera. D'ailleurs, elle n'est sûrement pas la seule citoyenne à s'être posé des questions par rapport à ces « facteurs improvisés », non identifiables.

Nous avons contacté bpost par rapport au cas de Nathalie. Son témoignage (et celui d'autres clients très certainement) ne laisse pas l'opérateur postal indifférent. « Je confirme que nous avons activé un plan de contingence pour la distribution des plaques et certificats d'immatriculation via notre filiale Dyna », indique Laura Cerrada Crespo, porte-parole de bpost. « Nous allons prendre des mesures pour que les livreurs Dyna soient facilement identifiables pour rassurer les bénéficiaires ».

Elle ne précise toutefois pas quels éléments permettront de les identifier. Bpost n'évoque pas non plus le problème de langue mais il faut savoir que la filiale Dyna est basée à Boom, au Nord du pays. Il y a donc plus de « chances » que ses livreurs parlent néerlandais que français... Concernant le document d'immatriculation, bpost conseille à Nathalie de consulter Track and Trace ou de contacter le service client de bpost. ■

Grève bpost : adaptez-vous vos comportements d'achats



Les magasins physiques profitent-ils du chaos ?

Avec la grève, les achats en ligne sont compromis voire au point mort et les colis s'entassent dans les dépôts. L'e-consommateur a-t-il le réflexe de retourner dans les « vrais » magasins ? Nous avons mené notre enquête et le résultat est surprenant.

Selon Olivier Mauen, porteparole du Syndicat neutre pour indépendants (SNI), pas d'effet bénéfique en vue. « On manque peut-être de recul mais je n'ai pas encore eu de retour en ce sens-là », dit-il. « C'est possible, mais je n'y crois pas (...) Le client n'aura

pas automatiquement le réflexe de se rendre dans le commerce. Il préférera soit attendre, soit se tourner vers d'autres plateformes ou distributeurs »

MAGASINS PHYSIQUES IMPACTÉS AUSSI

Pour le SNI, cette grève fait au contraire très mal aux commerces de proximité, « car depuis le Covid, ils sont de plus en plus nombreux à proposer aussi un web-shop. Et bon nombre de ces petits commerçants aiment travailler avec bpost qui s'est d'ailleurs clai-



Hans Cardyn (Comeos). © D.R.

rement positionné comme le vrai partenaire des PME, avec des points de livraisons accessibles 24h/24. Résultat : l'arrêt prolongé des livraisons fragilise ces acteurs qui dépendent de ce canal pour satisfaire leurs clients ».

Chez Comeos, la Fédération belge des grandes chaînes de magasin, la grève de bpost est tout sauf une aubaine. En plus de leur activité physique, des enseignes comme H&M, Zara, Hema... proposent des achats en ligne, qui se trouvent impactés par la grève. « Cette grève provoque de graves perturbations », constate Hans Cardyn, porteparole. Comeos réclame d'urgence « un service minimum pendant les grèves ». La chaîne de magasins de jouets Broze combine vente en ligne et en magasins phy-

siques. « Nous avons eu beaucoup de clients dans nos magasins mais il est trop tôt pour faire un comparatif avec Pâques 2025 », nous dit Cédric Haleng, directeur du marketing. « Quand on a vu que ça tournait au vinaigre avec bpost, on a commencé à fonctionner avec nos propres camionnettes. Notre côté 'couteau suisse' permet de proposer des solutions au client : il peut se faire livrer mais il peut aussi acheter en magasin et même en click and collect », termine Cédric Haleng. ■

F.DEH.

plutôt à gauche même si, sur les questions migratoires, ils peuvent se rapprocher de la droite radicale », commente le politologue Dave Sinardet (Université d'Anvers). Alors que les derniers sondages sont très mauvais pour le MR, c'est visiblement à ces électeurs, que l'on pourrait qualifier de « droite populaire », que le patron des libéraux a décidé de s'adresser. « Tout pour le pouvoir d'achat » en quelque sorte. Lors des réunions en interne du parti, lundi matin, il avait invité les ministres bleus des différents gouvernements afin de faire un bilan des actions qu'ils avaient déjà menées. Georges-Louis Bouchez souhaite visiblement « qu'ils

REPRÉSAILLES

Rebelote, il y a deux semaines, Georges-Louis Bouchez exigeait, sous peine de mesures de représailles dans d'autres dossiers, l'activation immédiate du cliquet inversé sur les carburants pour protéger les consommateurs empêtrés dans la crise énergétique née de l'intervention militaire américano-israélienne en Iran. Pas question, pestait Bart De Wever, mais le gouvernement fédéral a néanmoins décidé d'affecter l'ensemble des recettes fiscales supplémentaires, perçues en raison de l'augmentation des prix de l'énergie et des carburants, à des mesures de soutien pour les ménages les plus vulnérables et les personnes confrontées à l'augmentation des coûts des déplacements domicile-travail...

Et rebelote, mardi matin : sur les ondes de bel RTL, le président du MR a menacé, une fois encore, de bloquer tout accord futur au sein de l'Arizona si le conseil des ministres ne valide pas des mesures concrètes ce vendredi. « Le président du MR essaie de se profiler comme le seul qui a à cœur le pouvoir d'achat des travailleurs. C'est ce profilage qui a expliqué une partie du succès du MR aux élections de 2024 et lui a permis d'attirer des électeurs qui, socio-

marquent davantage l'empreinte libérale en matière de pouvoir d'achat » pour reprendre une expression de « La Libre ».

CELA PEUT AGACER...

D'où les attaques du président contre le saut d'index, la hausse de la TVA ou ses menaces envers un gouvernement dont le Premier ministre est très réticent à « claquer » des millions et des millions d'euros pour soutenir la population empêtrée dans la crise énergétique.

« Cela peut surprendre, car les

”
« Ce que dit M. Bouchez peut surprendre : sur le saut d'index, par exemple, car les sauts d'index précédents ont eu lieu dans des gouvernements où le MR était bien en place »
Dave Sinardet
POLITOLOGUE (UNIVERSITÉ D'ANVERS)



La nouvelle stratégie de Bouchez qui agace le gouvernement Arizona

Des aides pour la population empêtrée dans la crise énergétique ? « Il n'y a pas d'argent », clame le Premier ministre, mais le président du MR les exige... Décryptage d'une stratégie du MR qui énerve.

La stratégie du président du MR portera-t-elle ses fruits ? © Photo News

sauts d'index précédents ont eu lieu dans des gouvernements où le MR était bien en place, souvenez-vous du gouvernement de Charles Michel », rappelle Dave Sinardet. « Cela le met de plus en plus en position conflictuelle vis-à-vis de la N-VA. Pour le Premier ministre, Bart De Wever, la stabilité budgétaire est l'enjeu de son mandat. »

Il est clair que le Premier ministre ne doit pas vraiment apprécier l'attitude de celui qui a été, jusqu'à ces derniers mois, son meilleur allié sur les dossiers socio-économiques. Entendons-nous : Georges-Louis Bouchez n'est pas le seul, dans la majorité, à s'opposer au saut d'index, à la hausse de la TVA ou à demander des mesures « d'aide énergétique » pour les Belges, mais la manière dont il le fait agace dans la coalition. « Comme si le président du MR était le seul à se préoccuper du pouvoir d'achat des citoyens », entend-on en coulisses.

Le Premier ministre n'a visi-

blement pas du tout apprécié la sortie de mardi. À son arrivée en commission de l'Intérieur de la Chambre, mercredi matin, Bart De Wever a lâché ceci : « Je n'ai pas dit qu'il ne fallait pas aider les gens, mais il n'y a pas d'argent ». À la question de savoir si des mesures générales pouvaient être prises, comme le cliquet inversé, que continue à défendre le MR, le Premier ministre a répondu sans détour : « Non !... Mais il a aussi confirmé que le gouverne-

”
« Si tu veux négocier des choses importantes ou compliquées, tu le fais secrètement. Le principe même de faire une sortie publique, menaces à la clé, génère le blocage »

Une source interne au MR

ment prendrait vendredi, comme cela avait été convenu, des mesures ciblées sur les ménages précaires se chauffant à l'énergie fossile et/ou faisant les trajets domicile-travail en voiture.

BOOMERANG

En interne, au MR, c'est peut-être moins la stratégie que le stratège qui laisse parfois perplexe.

« Si tu veux négocier des choses importantes ou compliquées, tu le fais secrètement. Le principe même de faire une sortie publique, menaces à la clé, génère le blocage », nous dit-on. « C'est comme sa sortie sur votre article expliquant comment optimiser les congés légaux au mois de mai, histoire d'avoir une plus longue période de repos. Cela nous est revenu en pleine tête comme un boomerang ; on a reçu des tonnes de messages négatifs. » Sans doute aussi de personnes relevant de cette « droite populaire » d'ailleurs... ■

Énergie : il n'y aura peut-être que 40 ou 50 millions d'euros pour aider les Belges

Cet argent doit alimenter des mesures de soutien temporaires pour les ménages les plus vulnérables et les personnes confrontées à l'augmentation des coûts des déplacements domicile-travail.

DIDIER SWYSEN

Aides aux Belges pour les soulager de la hausse des prix énergétiques, carburants compris, jour J-1. C'est ce vendredi que les principaux ministres du gouvernement doivent trancher. Mercredi, à son arrivée à la Chambre, le Premier ministre a rappelé « qu'il n'y a pas d'argent ». Cela signifie qu'il n'y a pas d'espoir de voir adoptée, vendredi, une mesure d'ordre général comme ce cliquet inversé que le MR continue à défendre.

SEULEMENT 40 MILLIONS ?

Mais Bart De Wever n'a pas renié l'accord du gouvernement d'il y a dix jours, décidant d'affecter l'ensemble des recettes fiscales supplémentaires perçues en raison de l'augmentation des prix de l'énergie à des mesures de soutien pour les ménages les plus vulnérables et les personnes confrontées à l'augmentation des coûts des déplacements domicile-travail. Mardi matin, sur bel RTL, le président du MR, Georges-Louis Bouchez, a menacé de bloquer tout accord futur au

sein de l'Arizona si le conseil des ministres ne valide pas des mesures concrètes ce vendredi. Le tout est donc de savoir à combien se montent ces recettes fiscales supplémentaires pour l'État depuis le début de la crise. On attend l'analyse complète de l'impact budgétaire que doit préparer le ministre des Finances, Jan Jambon (N-VA). On a évoqué plusieurs montants : 70, 80, 100 millions.

Selon Bart De Wever, la crise n'enrichit pas l'État belge. Bien au contraire !

D'après les infos recueillies ce mercredi, ces montants seraient très exagérés. « Cela sera certainement moins de 70 millions », nous dit-on de source gouvernementale. Cela pourrait même n'être que 40 millions d'euros. Des chiffres à prendre avec des pincettes... Et qui augmenteront si la crise dure dans le temps, même s'il se dit aussi que le Premier ministre ne serait pas favorable à

répéter l'opération. N'oublions pas non plus que si les Belges adaptent leur consommation (covoiturage, transports publics, sorties en voiture limitées...), les recettes supplémentaires de l'État pourraient diminuer sensiblement.

QUELQUES DIZAINES D'EUROS PAR MÉNAGE

Faut-il préciser qu'avec 40 ou 50 millions d'euros, il ne faudrait pas s'attendre à des aides bien importantes, même si elles sont ciblées et ne concernent qu'une partie de la population. Si l'on aide un million de ménages vulnérables, cela ferait entre 40 et 50€ par ménage. Si l'on en aide deux millions, à peine 20 ou 25€. Inutile donc de rêver à une aide de plusieurs centaines d'euros !

Bart De Wever a, une nouvelle fois, nié que « les pouvoirs publics tireraient d'importants bénéfices de l'augmentation des prix. Ce n'est pas vrai, l'État subit au contraire des pertes », a-t-il estimé, évoquant l'augmentation des factures de chauffage des bâtiments ou encore l'indexation automa-

tique des salaires. Selon la dernière projection du Bureau du Plan, le prochain dépassement de l'indice pivot, qui sert de base pour l'indexation des salaires dans les services publics et des allocations, devrait intervenir dès juillet.

CE QU'IL Y A SUR LA TABLE

Un groupe de travail s'est réuni en fin d'après-midi ce mercredi, afin de préparer le Conseil des ministres de vendredi. Quelques idées sur la table : cliquet inversé (MR, mais le Premier ministre a déjà torpillé la piste), hausse de l'exonération fiscale sur les indemnités de déplacement domicile-travail (Vooruit), forfait kilométrique majoré et un soutien particulier aux professionnels de santé qui doivent prendre la route (Les Engagés), crédit d'impôt temporaire accordé à l'employeur pour augmenter l'indemnité de déplacement domicile-travail (CD&V), chèque forfaitaire unique pour qui se chauffe au mazout, etc.

Certaines de ces mesures passent néanmoins par la déclaration fiscale, ce qui renvoie le gain à beaucoup plus tard. Quant à l'idée de permettre l'utilisation des chèques-repas et des écochèques pour acheter du carburant, la piste ne semble pas fort praticable... ■

Les conducteurs wallons se garent n'importe où : 72 % l'assument

Une enquête de l'AWSR révèle que 72 % des conducteurs wallons reconnaissent se parquer de manière gênante, notamment près des passages piétons ou sur les trottoirs.



Il faut laisser au moins 1,5 m sur le trottoir. © iStock

YANNICK HALLET

Se garer « juste deux minutes » à un endroit interdit est loin d'être anecdotique. En Wallonie, cette habitude est largement répandue. D'après une enquête de l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR), 72 % des conducteurs reconnaissent qu'il leur arrive de stationner de manière gênante, au moins occasionnellement.

Dans le détail, plusieurs comportements problématiques ressortent. Le plus fréquent concerne les abords des pas-

sages pour piétons. « Près d'un conducteur sur deux (45 %) admet se garer trop près, et 10 % reconnaissent avoir déjà stationné directement sur un passage », indique Belinda Demattia, porte-parole de l'AWSR. La pratique est interdite car elle réduit fortement la visibilité. « Le manque de visibilité à ces endroits clés est à l'origine de nombreux accidents », souligne notre interlocutrice.

Autre infraction courante, le stationnement sur les trottoirs. Plus d'un conducteur sur trois (36 %) dit y recourir. Ce comportement oblige souvent les piétons à descendre sur la chaussée pour continuer leur chemin, une situation dangereuse, en particulier pour les personnes à mobilité réduite ou les parents avec poussette.

La double file concerne également une part importante des automobilistes (28 %). Elle perturbe la circulation en forçant les autres usagers à se déporter et peut masquer la visibilité, notamment pour les piétons qui s'apprêtent à traverser.

Les cyclistes sont eux aussi exposés. Près d'un conducteur sur quatre (22 %) reconnaît

s'être déjà arrêté sur une zone avancée pour cyclistes à un carrefour, et 13 % sur une piste cyclable, les obligeant à quitter leur trajectoire et à s'insérer dans le trafic.

DES RÈGLES PRÉCISES

Le Code de la route encadre pourtant clairement ces situations. À proximité d'un passage pour piétons, il est interdit de s'arrêter ou de stationner sur le passage lui-même. Les conducteurs doivent également respecter une distance minimale de 5 mètres en amont afin de ga-

rantir la visibilité des piétons. La distance de 5 m. est aussi requise aux abords des carrefours. Pour les signaux routiers, il faut être garé à plus de 20 m., idem pour les feux lumineux.

Sur les trottoirs, le principe est également strict : le stationnement et l'arrêt y sont interdits, sauf indication contraire. Lorsqu'il est autorisé, un espace libre d'au moins 1,50 m doit être laissé pour permettre le passage des piétons en toute sécurité. Malgré ces règles, les infractions restent nombreuses. En

2024, les verbalisations en Wallonie concernaient principalement le stationnement sur trottoir ou dans des zones interdites. Ces infractions sont généralement sanctionnées par des amendes de 58 à 116 euros, selon leur gravité. Ces pratiques, souvent perçues comme anodines, ont pourtant des conséquences concrètes sur la sécurité. Elles compliquent la circulation, réduisent la visibilité et mettent particulièrement en danger les usagers les plus vulnérables, comme les piétons et les cyclistes. ■



« Un conducteur sur dix reconnaît avoir déjà stationné directement sur un passage pour piétons »

Belinda Demattia
AWSR

La Fébiac dénonce une taxation « incohérente » des hybrides rechargeables en Wallonie. En cause : un mode de calcul jugé pénalisant.



YANNICK HALLET

Journaliste

Le problème de la taxation des hybrides rechargeables (PHEV) réside dans la manière dont les émissions de CO₂ sont calculées. « En Wallonie, l'administration fiscale se base sur la valeur dite 'haute', celle mesurée lorsque le véhicule fonctionne uniquement avec son moteur thermique. Cette approche repose implicitement sur une hypothèse extrême : considérer que la batterie électrique n'est jamais utilisée », déplore Christophe Dubon, porte-parole de la Fébiac. Selon lui, l'utilisation de la valeur élevée n'a jamais été discutée par le secteur : « Elle a été validée unilatéralement en douce ».

À l'inverse, la Flandre utilise la valeur de CO₂ « basse », qui intègre l'usage de la batterie et correspond mieux à la logique des hybrides rechargeables : rouler une part significative du temps en mode électrique, notamment pour les trajets quotidiens.

Cette différence de calcul entraîne une iniquité fiscale. « Il est difficilement défendable que le choix d'une technologie plus vertueuse soit pénalisé dans une Région et valorisé dans une autre », ajoute Chris-

tophe Dubon. La Fébiac rappelle que la valeur de CO₂ « basse » est aussi utilisée au niveau fédéral et européen, pour le calcul des objectifs d'émissions des constructeurs.

La fédération déplore aussi l'impact sur les modèles récents. Les nouvelles générations de PHEV sont équipées de batteries plus performantes, offrant souvent entre 60 et plus de 100 km d'autonomie électrique. Ces batteries augmentent toutefois la masse du véhicule, ce qui, avec la valeur « haute » de CO₂, entraîne une hausse de la TMC.

Face à cette situation, la Fébiac demande à la Wallonie d'adopter la valeur de CO₂ « basse ». Au premier trimestre 2026, 6.610 PHEV ont été immatriculés en Belgique, dont 1.218 en Wallonie (722 par des particuliers). Parmi les modèles les plus populaires figurent la BYD Seal U, la Jaecoo 7 SHS et l'Omada 9 SHS-P.

REU À LA HAUSSE

Interpellé, le ministre wallon de la Mobilité François Desquesnes (Les Engagés) rappelle que la règle actuelle découle d'une réforme votée en septembre 2023 et entrée en vigueur en juillet 2025. Elle vise à encourager la mise en circulation de véhicules à puissance et masse contenues. Concernant les hybrides re-

FISCALITÉ

HYBRIDES RECHARGEABLES : LA WALLONIE PÉNALISÉE PAR RAPPORT À LA FLANDRE



Christophe Dubon, porte-parole de la Fébiac, déplore l'iniquité fiscale entre la Flandre et la Wallonie. © D.R.

”

« Il est difficilement défendable que le choix d'une technologie plus vertueuse soit pénalisé »

Christophe Dubon
FÉBIAC

chargeables, l'administration se base sur le taux de CO₂ combiné simple, fourni par la DIV, qui correspond à une situation où l'apport électrique est minimal. Selon le ministre, il s'agit de la seule donnée officielle disponible et d'une valeur stable dans le temps. Le taux combiné pondéré, utilisé à des fins commerciales, est jugé trop variable.

François Desquesnes met également en avant un durcisse-

ment récemment décidé au niveau européen. Avec la norme Euro 6e-bis, les émissions de CO₂ des PHEV sont désormais revues à la hausse, de 50 % à plus de 300 % selon les modèles. Un nouveau durcisse-

ment est prévu pour 2027-2028. Dans ce contexte, le ministre juge le recours à une valeur « pondérée », susceptible de varier selon la date d'homologation d'un véhicule, non pertinent en matière fiscale. ■

LA FISCALITÉ WALLONNE SUR LES VÉHICULES HYBRIDES PLUG IN



MARQUE	MODELE PHEV	TMC Wallonie (Valeur CO ₂ modérée)	TMC Wallonie (Valeur CO ₂ élevée)	TMC Flandre	Prix d'achat
BMW	SERIE-X1	925,2 €	5.551,3 €	55,88 €	54.350 €
MERCEDES	SERIE GLC	2.110,1 €	8.038,0 €	55,88 €	78.230 €
MG	HS	585,0 €	4.790,3 €	55,88 €	40.285 €
PEUGEOT	3008	654,0 €	2.811,2 €	55,88 €	45.900 €
VOLVO	XC60	2.700,8 €	6.982,9 €	55,88 €	64.790 €

SOURCE: Fébiac



SUDINFO

LE SOIR

Grève chez bpost : récit d'une longue journée de discussions sans avancée majeure

Dans le conflit chez bpost, les échanges, sous des formes singulières, ont eu lieu toute la journée entre direction, syndicats et conciliateurs sociaux. Si des petites ouvertures sont constatées par certains, aucune avancée significative n'a été enregistrée.

JULIEN BIALAS

Les jours se suivent et se ressemblent chez bpost. La journée de ce mercredi s'est déroulée en deux temps, sur deux tableaux différents. D'abord au siège social de l'opérateur postal, où les syndicats flamands ont accepté l'invitation de Chris Peeters, CEO de bnode, maison mère de bpost, pour des rencontres bilatérales. Ensuite du côté des conciliateurs sociaux désignés mardi soir, à la suite d'une sollicitation de la ministre Vanessa Matz (Les Engagés), ministre de tutelle de l'entreprise publique. Une première discussion a eu lieu ce mercredi avec bpost et, avant cela, les syndicats francophones. Après s'être quelque peu fait désirer, ces derniers se sont eux aussi entretenus avec Chris Peeters. Bref, le dialogue a repris entre les différentes parties.

Mais le blocage, lui, se prolonge. Ce mercredi, seules 13 % des tournées ont été assurées du côté wallon. Aucune perturbation majeure n'était signalée en Flandre ni dans la capitale. Au sud du pays, la distribution des lettres, colis et journaux reste donc fortement perturbée. Compte tenu de la durée du mouvement social, une alternative destinée à assurer la livraison des plaques d'immatriculation est actuellement en préparation. Par ailleurs, dans une dizaine de communes – Rixensart, Lasne, Dinant, Philippeville, Gerpennes, Soignies, Seneffe, Saint-Ghislain, Leuze, Beloeil, Seraing et Wellin – les habitants pourront prochainement venir récupérer leurs colis à leur bureau de poste, lorsque celui-ci est accolé, dans ces entités, à un centre de distribution. Autant de solutions qui n'apporteront qu'une réponse partielle au retard accumulé au cours des trois dernières semaines. Des millions de lettres et des centaines de milliers de colis sont toujours bloqués, tant dans les infrastructures de bpost que dans les points-relais, chez des commerçants noyés sous les colis.

Une seule et même question était donc sur toutes les lèvres aujourd'hui : le mouvement est-il encore appelé à durer ? Après son tête-à-tête avec Chris Peeters, Geert Cools aspirait à une sortie de crise rapide. Il disait d'ailleurs percevoir des ouvertures dans le discours de l'entreprise. « Jusqu'à présent, nous avons reçu un plan de transformation très rigide. Je pense que l'on

peut désormais négocier, arrondir les angles », souligne le syndicaliste socialiste flamand, se refusant à entrer dans le détail des mesures en question. Son homologue Luc Tegethoff, du syndicat VSOA Post, a accepté d'en dire un peu plus. Ce dernier a précisé qu'il était notamment question de prévoir des exceptions aux horaires envisagés pour les facteurs ayant des obligations familiales, un point que la direction avait toutefois déjà abordé ces derniers jours. Lui aussi espère une résolution prochaine du conflit. « J'espère qu'après les bilatérales, nous pourrions tous nous retrouver autour de la table. La grève commence à durer et nous voulons tous que l'entreprise existe encore en 2027 et en 2028. Nous avons besoin de solutions rapides, car la situation coûte de l'argent à l'entreprise et au personnel. » Tout comme aux syndicats, même si aucune organisation ne communique naturellement sur ses fonds et sa capacité à assurer le paiement des indemnités de grève.

Voilà pour le versant flamand. Mais ce n'est un mystère pour personne : c'est surtout du côté francophone que la contestation est, sinon la plus forte, à tout le moins la plus visible. De ce côté-là, les retours sont plus mesurés. « Chris Peeters nous a tenu le même discours que les autres, avec d'autres mots », résume Thierry Tasset (CGSP Poste). Pour le syndicaliste socialiste, la seule issue possible passe par la conciliation, avec des médiateurs externes. « Le personnel n'a plus confiance en son patron. Je peux essayer de le convaincre de reprendre le travail si une conciliation a lieu avec l'entreprise et si les discussions sont encadrées par une oreille neutre. » Stéphane Dausaint (CSC) ne dit pas fondamentalement autre chose. « J'ai signifié que la reprise du dialogue social devrait s'inscrire dans le processus de conciliation. J'ai entendu certaines choses aujourd'hui de la part de Chris Peeters. J'attends de les voir sur papier et tout cela devra être abordé lors d'une discussion avec les conciliateurs. Il faut se donner le maximum de chances pour obtenir un accord pour permettre la reprise du travail. »

Pour le moment, les conciliateurs entendent les différents acteurs. Aucune précision n'est encore connue quant aux actions à venir ni au calendrier. La grève va donc se prolonger pour un 20^e jour consécutif.

Prix de l'énergie : les aides du gouvernement s'annoncent modestes

BERNARD DEMONTY
ALEXANDRE NOPPE
BERNARD PADOAN

C'est « le » chiffre que tout le monde attend : de quelles marges le gouvernement fédéral dispose-t-il pour mettre en place des mesures d'aide pour faire face à l'augmentation des prix de l'énergie ? L'exécutif a promis il y a quinze jours de redistribuer aux ménages les plus vulnérables et aux travailleurs qui se rendent au boulot en voiture les surplus de recettes de TVA que l'Etat retire de la hausse des prix à la pompe. Les décisions doivent être prises ce vendredi au conseil des ministres.

Le surplus pourrait être... nul

En amont s'est tenue ce mercredi une première réunion intercabinets, afin de baliser le terrain. La Banque nationale de Belgique (BNB), conjointement avec le Comité de monitoring et le Bureau du Plan, y a présenté ses évaluations. D'où il ressort, selon nos informations, que le montant disponible varierait entre 15 et 45 millions depuis le début de la crise. « On est en moyenne légèrement en deçà des 40 millions, sans tenir compte des dépenses de l'Etat qui augmentent », nous précise une source gouvernementale, qui ajoute qu'un des scénarios envisagés intègre une adaptation des comportements de consommation – les automobilistes roulent moins parce que les carburants augmentent – auquel cas « les recettes baissent tellement que l'Etat perdrait même de l'argent ».

Précisons que, selon nos confrères du quotidien économique flamand *De Tijd*, la BNB estime que, si la guerre devait prendre fin rapidement, le surplus de recettes pourrait d'ailleurs être nul. Par contre, si le conflit devait se prolonger et provoquer un choc énergétique important, la Banque nationale estime que le gain de recettes pour 2026 pourrait avoisiner les 500 millions d'euros. Un montant plus important qui s'explique parce que les effets de l'inflation sur le budget de l'Etat (indexation des salaires, des allocations et des barèmes fiscaux) ne se feront sentir qu'avec un effet retard. Et c'est pourquoi la Banque nationale aurait incité le gouvernement à regarder plus loin, sur un horizon de trois ans : dans ce cas, selon les calculs, la crise aurait pour effet de creuser le déficit budgétaire de 800 millions à 1,3 milliard d'euros d'ici 2028 en fonction de la durée de la guerre et de la persistance de ses effets délétères sur l'économie. Des prévisions somme toute conformes aux déclarations récentes du gouverneur de la BNB, Pierre Wunsch, qui a répété à plusieurs reprises que la Belgique ne disposait pas de marges pour des mesures de soutien.

Reste à voir ce que le gouvernement décidera dans ces conditions. On sait la N-VA, et particulièrement le Premier ministre Bart De Wever, réfractaire à une « distribution » d'argent public qui aurait pour effet de mettre encore davantage en difficulté le budget de l'Etat. Interrogé à la Chambre

ce mercredi matin, le Premier a redit que la crise « coûte de l'argent à l'Etat » qui « voit aussi ses factures augmenter ». D'autant que, pour Bart De Wever, « en distribuant des chèques énergie à tout va, on jetterait de l'huile sur le feu » – en soutenant la consommation de produits pétroliers au lieu de la réduire pour faire baisser les prix.

Faire diminuer la demande

Enfin, le chef du gouvernement a répété qu'il n'y avait « pas de marges budgétaires pour des cadeaux, le déficit reste à un niveau élevé. Je rejoins le gouverneur de la BNB quand il dit qu'il n'y a pas le budget disponible pour de vastes plans de soutien ». Avant de nuancer, toutefois : « Cela ne signifie pas que nous ne ferons rien. Nous avons dessiné un cadre, qui sera développé ce vendredi en kern, pour des mesures temporaires et ciblées, qui prendront fin automatiquement. Nous devons aussi tenter de faire diminuer la demande, et le gouvernement prendra un rôle de modèle dans cette perspective. »

Rappelons qu'à l'autre bout du gouvernement, Georges-Louis Bouchez, le président du MR, entend bien que des mesures soient effectivement prises dès vendredi, sous peine de bloquer « tout accord ultérieur au sein du gouvernement », a-t-il encore menacé ce mardi. Le patron des bleus francophones a pour lui le texte de l'accord d'il y a quinze jours qui prévoyait, comme on l'a dit, le retour de « l'intégralité des recettes fiscales temporairement accrues en raison de la crise » aux catégories ciblées de consommateurs. Mais si les estimations se confirment, il ne faut pas s'attendre à des aides bien lourdes.

Entre 15 et 45 millions depuis le début de la guerre : c'est la (petite) marge estimée pour financer les aides énergie promises par le gouvernement. D'autant qu'à plus long terme, la crise menace de creuser encore davantage les finances de l'Etat.

La Libre BELGIQUE

Dans un gouvernement de coalition, l'entente entre les partenaires évolue en fonction des dossiers, au fil d'équilibres précaires et mouvants. Des alliances de circonstance se nouent puis se défont. Au sein de l'Arizona, la N-VA et le CD&V affichent pour le moment une convergence notable, celle de l'orthodoxie budgétaire revendiquée. Face à l'instauration d'un "cliquet inversé" réclamé par

le MR (et par Les Engagés), les nationalistes et les chrétiens-démocrates flamands avaient opposé une fin de non-recevoir au nom d'une vision responsable des finances publiques.

Cette convergence n'allait pourtant pas de soi: partageant en partie un même socle idéologique et des racines historiques communes, les deux partis s'affrontent régulièrement sur l'échiquier politique flamand. La N-VA n'a jamais dissimulé son ambition d'absorber un CD&V qui cherche à survivre.

Leur alignement actuel sur les questions budgétaires se traduit dans les prises de position des deux principales figures de ces formations au fédéral: le Premier ministre Bart De Wever et le vice-Premier ministre et ministre du Budget Vincent Van Peteghem. Un partenaire les challenge particulièrement: le MR... Mardi matin, Georges-Louis Bouchez a menacé de bloquer la coalition Arizona si des mesures ambitieuses de soutien aux ménages et aux travailleurs face aux prix du carbu-

Alignés sur le budget, N-VA et CD&V se réconcilient (un peu) au sein de l'Arizona

■ Face à un MR offensif sur les mesures "énergie", le Premier ministre Bart De Wever et le vice-Premier ministre CD&V et ministre du Budget, Vincent Van Peteghem, plaident pour la prudence budgétaire.

rant et du chauffage n'étaient pas adoptées, ce vendredi, en comité ministériel restreint (kern).

"Il n'y a pas d'argent!"

Face à cette pression médiatique savamment exercée par le président des libéraux francophones, Bart De Wever a rappelé sa ligne, ce mercredi, en commission de l'Intérieur de la Chambre. À son arrivée au Parlement, pressé de questions par les journalistes, le chef du gouvernement fédéral a fini par lâcher depuis son siège: "Il n'y a pas d'argent!" À la question de savoir si des mesures générales pouvaient être prises, comme le "cliquet inversé", laconique, le Premier ministre a répondu: "Non"... Bart De Wever a toutefois rappelé que son gouvernement adoptera, probablement ce vendredi, des mesures d'aide temporaires et ciblées.

Du côté du CD&V, Vincent Van Peteghem, gardien sourcilieux du Budget, a lui aussi appelé à la tempérance. "Le gouvernement peut réagir aux prix de l'énergie mais pas aveuglément, avait réagi dans *La Libre* le chrétien-démocrate. Com-

À défaut de porter des dossiers hautement visibles, Vincent Van Peteghem (CD&V) a tout intérêt à se poser en artisan du redressement des finances publiques.

penser (les coûts supplémentaires liés à l'inflation, NdlR) pour tout le monde à 100 %, ce n'est pas réaliste et même pas responsable, vu la situation budgétaire de notre pays."

Cet axe formé avec le ministre du Budget et chef de file du CD&V au sein de l'Arizona vient consolider la position du Premier ministre en vue du kern, face à de possibles nouvelles secousses provoquées par un MR désireux de préserver le pouvoir d'achat des Belges.

L'alignement entre la N-VA et le CD&V s'explique aussi par la nature même du portefeuille de Vincent Van Peteghem: le Budget. À défaut de porter des dossiers hautement visibles, le chrétien-démocrate a tout intérêt à se poser en artisan du redressement des finances publiques, afin de présenter un bilan crédible à l'échéance électorale de 2029.

Toutefois, cette symbiose provisoire signifie également que les tensions autour du dossier de la surpopulation carcérale – porté par la ministre de la Justice, Annelies Verlinden (CD&V) – n'ont pas (trop) laissé de traces. Bart De Wever, dit-on en coulisses, avait pris

ombrage de la résistance initiale de la chrétienne-démocrate à l'égard de ses propositions devant libérer des places dans les prisons.

Le MR et la N-VA avaient même fini par passer outre, en décidant, sans requérir l'accord du gouvernement, de déployer les militaires devant les sites sensibles fréquentés par la communauté juive – une décision politiquement lourde, que les chrétiens-démocrates paraissaient vouloir monnayer contre un plan de lutte contre la surpopulation carcérale.

Pas de "kibbelkabinet"

Pour l'heure, l'Arizona semble donc épargnée par les querelles intestines qui avaient frappé la "suédoise", le gouvernement de Charles Michel entre 2014 et 2018. La zizanie entretenue par les partis flamands au sein de cette majorité – en particulier par la N-VA et le CD&V – avait alors entravé l'action gouvernementale. Une expression avait même émergé pour qualifier cet exécutif miné par les tensions entre Flamands: le *kibbelkabinet*, ou le gouvernement des chaufferies...

Les experts mettent en garde le gouvernement : il n'y a pas de marge pour soulager les ménages

Ceux qui espéraient pouvoir utiliser les gains générés par l'État belge grâce à la hausse du prix des carburants en seront pour leurs frais. Une étude sur l'impact de ces hausses sur les finances publiques a été réalisée par différents organismes – Comité de monitoring, Bureau du plan, Banque nationale (BNB). Présentée ce mercredi par la BNB aux partis de la majorité fédérale, elle laisse planer peu de doute: il y a peu de marge pour espérer pouvoir soulager le portefeuille des automobilistes, même des personnes qui ont besoin de leur voiture pour exercer leur métier au quotidien.

Plusieurs scénarios ont été étudiés. Ils montrent tous que les gains attendus au niveau de la TVA sont assez limités. À supposer que la consommation de carburant des Belges se maintient au niveau qui était la sienne avant les frappes israélo-américaines sur l'Iran, ces gains resteraient bien loin des 70 millions d'euros par mois avancés par certains partis – notamment par le président des Engagés, Yvan Verougstraete dans son interview accordée ce week-end à *La Libre*. D'après le calcul des experts, les gains pour l'État belge générés depuis le début des frappes s'élèveraient à 42 milliards pour mars et la première moitié du mois d'avril – sur la base du prix maximal de l'essence et du diesel au 28 février. On arriverait à un montant de 500 millions d'euros sur le total de l'année.

Un déficit alourdi

Le gouvernement pourrait-il utiliser ces 500 millions d'euros pour réduire la facture énergétique des consommateurs? Ce n'est pas l'avis des experts. Comme l'avait déjà dit le gouverneur de la Banque nationale, Pierre Wunsch, "on n'a plus les marges de manœuvre pour le faire". "C'est probablement la première fois depuis longtemps qu'on aborde une crise – on

Le gouvernement pourrait-il utiliser ces 500 millions d'euros pour réduire la facture énergétique des consommateurs? Ce n'est pas l'avis des experts.

ne sait pas si cette crise va durer, avec quelle ampleur – avec un déficit qui est déjà trop élevé, insoutenable", a-t-il clamé la semaine dernière sur La Première.

Ce message d'extrême prudence a été répété mercredi aux ministres du gouvernement. Et chiffré. Selon *De Tijd*, l'étude de la Banque nationale révèle que le choc énergétique alourdirait le déficit belge de 800 millions d'euros d'ici 2028 en cas de crise limitée, et de 1,3 milliard d'euros si la crise est sévère. Cet alourdissement serait provoqué par un ralentissement de la croissance économique et une hausse de l'inflation. Or, dans le contexte budgétaire actuel, marqué par un déficit public presque incontrôlé, ce serait une catastrophe.

Une consommation inchangée?

Du reste, le gain estimé de 500 millions d'euros sous l'effet de la hausse de la TVA est assez aléatoire. Le montant dépend de la longueur de la crise, de son ampleur et de son influence sur le comportement des consommateurs. Pour l'instant, l'approvisionnement en carburant se fait encore assez facilement. Et puis, surtout, l'estimation se base sur un comportement inchangé. Or, on peut penser que si le prix des carburants se maintient à des sommets, les propriétaires de voiture ajusteront autant que possible leur comportement pour limiter leur consommation.

La Banque nationale a dès lors répété ce que Pierre Wunsch avait souligné: si un plan doit être adopté pour soulager les ménages, il est préférable de privilégier des mesures très temporaires et ciblées sur les ménages les moins fortunés. Ce qui n'est pas du goût du président du MR, Georges-Louis Bouchez, qui a exhorté les ministres des gouvernements à tout faire pour soutenir activement le pouvoir d'achat des travailleurs belges pris dans la tempête énergétique.

Vincent Rocour

Les librairies indépendantes, derniers îlots de résistance ?

Édition Y acheter un livre n'est pas un acte anodin, mais presque politique.

Il y a plus désagréable que de se balader le long de l'Escaut, au quai Notre-Dame à Tournai ; à quelques encablures du pont des Troues fraîchement rénové et de sa célèbre cathédrale classée au patrimoine mondial de l'Unesco depuis 26 ans. Une fois franchie la porte du numéro 10, non sans avoir été séduit par la rutilante façade de cet ensemble de cinq petites maisons érigées par Louis XIV, on découvre une surface aérée, lumineuse et accueillante de 180 mètres carrés.

Avec plus de 7 000 titres et 1 500 jeux et jouets, Chantelivre est l'une des 100 librairies indépendantes réunies sous le syndicat des librairies francophones de Belgique plus communément appelé Les Li-

brairies indépendantes. Bien que bénéficiant d'une situation géographique idéale, d'un flux de touristes néerlandophones et du nord de la France le week-end, la donne a changé ces quinze dernières années. Et pas qu'à cause d'un contexte économique particulièrement compliqué. *"C'est un combat permanent"*, annonce de concert Michèle Mauchard et Catherine Vanmansart, gérantes des lieux. *"C'est important de se battre autour de la librairie indépendante, de soutenir la culture, de cultiver l'esprit critique et aiguïser sa conscience politique, mais, à l'école, ce sont des retours que nous avons, certains profs encouragent leurs élèves à commander sur Amazon."*

Un geste politique

Néanmoins, par la diversité de son offre (littérature féministe, essais, romans classiques comme têtes de gondole ou lauréats de prix littéraires), Chantelivre réalise 70% de son chiffre d'affaires avec la littérature et

30% avec son pléthorique rayon jeux et jouets qui va de la petite enfance aux jeux de plateau. Ce foisonnement permet d'attirer une autre clientèle comme Julien (47 ans) qui habite un petit village entre Mons et Tournai. *"Les deux ou trois dernières fois où je me suis rendu chez Chantelivre, c'était pour acheter des jouets et j'en suis ressorti avec des bouquins. Encore récemment, je cherchais une poupée pour ma filleule de deux ans et ma fille de 17 ans est repartie avec un livre de Nick Cave."* Et d'ajouter ce qui constitue en somme l'ADN d'une librairie indépendante, son socle, ses fondations : *"Les livres mis en évidence sont sélectionnés avec soin. Le personnel est de bon conseil et les lieux agréables à fréquenter. Mais aller dans une librairie indépendante devient aussi un geste politique. Un choix de société. Avec le prix unique du livre, je préfère donner mon argent à Chantelivre qu'à une grande chaîne ou à une plateforme en ligne."*

Volonté pour la clientèle de soute-

nir un commerce de proximité, disponibilité du personnel, accueil 5 étoiles pour une parenthèse riche, un moment suspendu et choix éditoriaux sont quelques-uns des nombreux atouts des librairies indépendantes. Sans omettre, aussi, comme le dit Brigitte (62 ans), qui fréquente une à deux fois par mois Quartier Libre à Uccle, le sentiment de découvrir "sa" librairie. *"C'est un espace engagé prônant des valeurs de solidarité, de liberté, de respect, visibles dans les thématiques mises en avant ou dans le choix des rencontres organisées avec les auteurs. À voir le monde qui la fréquente, on constate que les amateurs de livres restent friands de tels lieux dédiés à la littérature, loin de l'e-commerce de masse. C'est rassurant et réconfortant."*

Proximité et appartenance

"Nos clients, issus principalement du quartier, manifestent verbalement leur soutien depuis notre ouverture en octobre 2024", avance Laurence Col-

lignon chez Schaerbook à Bruxelles. *"Certains nous disent avoir été à la Foire du livre découvrir les nouveautés et venir ensuite les acheter chez nous."* Cette impression de proximité et d'appartenance à un lieu est immédiatement palpable à la librairie L'Escale. Derrière la gare de Liège-Guillemins, dans le quartier du Laveu, sa vitrine est auréolée de plusieurs exemplaires du dernier roman de Caroline Lamarche *Le Bel Obscur*, en rencontre (archi-complète) ce jeudi soir. Une senior récu-

comme ça a pu être le cas il y a encore vingt ou trente ans, se réjouit Bernard Rummens. En témoigne, notre important rayon féministe et LGBTQIA+."

La Ruche Montoise, ouverte en novembre 2025, est l'une des dernières nées. L'endroit, situé en plein centre de la cité du Doudou, est mis sur pied sur le modèle de la coopérative autour de quatre cofondateurs-cofondatrices entre 28 et 30 ans. Pour Andy Lupant, master en relations internationales en poche "no-

père sa commande de trois livres, dont *La Petite Bonne* de Bérénice Pichat, prix des Librairies Indépendantes 2025, avant ses vacances en Espagne. Bruno (46 ans), assidu des bibliothèques, explique qu'il rend visite à Anne-Pascale Delanaye chaque fois qu'il cherche un cadeau à offrir. Quant à Tim (47 ans), il passe deux fois par semaine juste pour se poser dans l'espace de 60 m² lecture et gourmandise, baptisé La Forêt, situé au fond de la librairie. Cette dernière, c'est quasi un pléonasmе dès qu'on évoque une librairie indépendante, est, à l'image des ouvrages proposés, de bon goût. Le dernier David Peace est mis en évidence.

Le Complot contre l'Amérique de Philip Roth, pour ses résonances actuelles

aussi. Tout comme *La Montagne magique*, le classique de Thomas Mann. Rayon queer et genre, littérature *young adult*, de la Blanche, de la Noire. "Je constate aussi que les clients qui franchissent notre porte aiment prendre le temps. Et lorsque je réponds à une demande, d'autres oreilles se dressent pour écouter nos échanges." Cette notion de prendre le temps est essentielle chez le personnel des Librairies indépendantes comme dans le chef de la clientèle. On ne vient pas fouiner dans les rayons ou acheter un ouvrage entre deux portes. On constate aussi en s'attardant un peu sur ces espaces de proximité, présents aussi bien à Virton ou à Marche-en-Famenne, que chaque libraire impose sa marque, sa touche et sa propre personnalité.

Avec une ouverture d'esprit salutaire, chez Tultu, librairie militante dans le centre de Bruxelles dédiée à la littérature québécoise, féministe et LGBTQIA+, vous pouvez très bien acheter le dernier recueil de nouvelles de Russell Banks. Même constat chez UOPC, à Auderghem, qui s'étale depuis février dernier sur un seul étage et 650 m², historiquement ancré autour de la religion chrétienne. "Aujourd'hui, nous sommes davantage ouverts et beaucoup moins versés dans le prosélytisme

"Les amateurs de livres restent friands de tels lieux dédiés à la littérature, loin de l'e-commerce de masse. C'est rassurant et réconfortant."

Brigitte (62 ans)

Habitée de Quartier Libre (Uccle).

lire envie était de proposer un endroit où on peut avoir accès à des livres qu'on ne trouve pas spécialement partout. Un lieu d'éducation populaire avec de la bande dessinée, des essais ou du roman dans un espace convivial avec un bistrot autour d'un projet collectif commun". Chez Léviathan, à quelques enjambées du parvis de Saint-Gilles, l'une des rares librairies indépendantes exclusivement consacrées à la BD, la démarche reste assez proche. "Sans le faire forcément exprès, je mets en avant beaucoup d'autrices", fait remarquer Bertrand, le gérant, tout en préparant un café. "On me demande souvent de la romance queer et si j'ai des histoires d'amour gays et lesbiens. Au final, je dispatche mon rayon queer un peu partout."

"Il y a deux tendances de librairies indépendantes", résume Nicolas Goffe, chargé de projets. "Les librairies historiques qu'on trouve dans les grandes villes comme Tropismes à Bruxelles ou Livre aux trésors à Liège et des librairies plus petites, plutôt de quartier avec un modèle basé sur le choix face à un marché du livre en pleine explosion avec de plus en plus de livres qui sortent et pas forcément toujours plus de livres qualitatifs." L'occasion de solliciter notre interlocuteur du jour et rappeler avec lui ce formidable outil Librel mis en place pendant le Covid. "C'est notre plateforme de vente en ligne qui permet de géolocaliser le livre que l'on souhaite acheter. Quand le livre n'est pas disponible en magasin, le libraire a le réflexe de regarder sur Librel et d'inviter le client à aller le chercher dans une librairie indépendante voisine. Avec le prix unique du livre, les libraires sont devenus des confrères; on sent une réelle solidarité."

Le samedi 25 avril, ce sera la fête annuelle des librairies indépendantes en Belgique, en France, en Suisse et au Luxembourg. Vous savez ce qui vous reste à faire et... bonne(s) découverte(s)!

Philippe Manche

→ Toutes les infos sur le site www.leslibrairiesindépendantes.be