



Élections fédérales et régionales du 9 juin 2024

MÉ MORANDUM MOC LUXEMBOURG

Table des matières

1. LA SUPPRESSION DU STATUT DE COHABITANT-E.....	5
2. L'OFFRE DE SOINS DE PREMIERE LIGNE.....	7
3. LE TRANSPORT DES PATIENT-ES.....	9
Un réseau loco-régional.....	9
La dynamique transfrontalière.....	9
4. L'ACCES À UN LOGEMENT DECENT.....	11
4.1. Introduction.....	11
2. État des lieux du logement en Wallonie.....	11
3. Situation spécifique de la province de Luxembourg.....	12
4. Revendications.....	14
5. LE MANQUE DE SERVICES ADAPTÉS AUX BESOINS ET AUX DROITS DES FEMMES.....	16
Services autour de la maternité et de la santé des femmes.....	16
Services concernant les violences faites aux femmes.....	16
6. L'AVENIR DE L'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE.....	18
Statut et nombre de places.....	18
Constats en Luxembourg.....	18
7. POUR UNE « MAISON DES SERVICES AUX PUBLICS ».....	20
Que retrouver dans cette Maison des services aux publics ?.....	20
Concrètement, quelle organisation ?.....	20
Le financement.....	20
8. RENDRE LES EMPLOIS ATTRACTIFS EN PROVINCE DE LUXEMBOURG.....	22
9. DEVELOPPER LE FRET FERROVIAIRE.....	24
Engagements politiques.....	24
Etat des lieux.....	24
Etat des lieux en province de Luxembourg.....	25
Revendications.....	26
10. CONCLUSION : UN CONSEIL DE DEVELOPPEMENT.....	29


À l'occasion des élections fédérales et régionales de juin 2024, le MOC Luxembourg et ses organisations constitutives - la CSC, la Mutualité chrétienne, Vie féminine, les Équipes populaires - souhaitent partager leurs réflexions et leurs points d'attention sur 8 dossiers prioritaires.

Ces 8 dossiers s'articulent de manière complémentaire à la campagne nationale du Mouvement Ouvrier Chrétien pour la suppression du statut de cohabitant.

Nous sommes à votre disposition pour toute information ou demande complémentaire.

Jean-Nicolas BURNOTTE
Secrétaire fédéral du MOC Luxembourg

 Rue des Déportés, 39 - 6700 Arlon

 063/21 87 26

 jn.burnotte@mocluxembourg.be

1. LA SUPPRESSION DU STATUT DE COHABITANT·E

Depuis plus de quarante ans, le statut de cohabitant·e génère des **situations injustes et stigmatisantes**. Parce qu'elles cohabitent, des personnes perçoivent un montant beaucoup plus faible (que les personnes isolées) d'allocations sociales ou de suppléments, de correctifs ou d'avantages sociaux. Cette situation n'a que trop duré.

En effet, ce statut perpétue une image de la famille et des formes de vie commune bien en dehors de la réalité de beaucoup de citoyen·nes. Il véhicule des **stéréotypes** envers les allocataires sociaux, stéréotypes qui alimentent les oppositions et les divisions au sein du monde du travail et de la société avec des conséquences concrètes qui portent trop souvent atteinte à la dignité des personnes.

Différentes organisations comme Présence et Action Culturelles (PAC), le Réseau Wallon de Lutte contre la Pauvreté (RWLP) ainsi que le MOC, actives au sein de la plateforme www.stop-statut-cohabitant.be, mènent ensemble des actions pour réclamer la fin du statut de cohabitant·e. Cette plateforme vise non seulement à sensibiliser la population quant à l'ampleur de l'injustice de cette mesure, mais surtout à faire pression sur les autorités politiques afin qu'elles réforment la législation et fassent de la suppression du statut de cohabitant·e une priorité.

Supprimer le statut de cohabitant·e, c'est entre autres :


- Activer un des leviers contre l'appauvrissement face à la crise énergétique et à l'inflation du coût de la vie ;
- Permettre à des personnes qui souhaitent vivre en colocation de manière solidaire de ne pas être sanctionnées financièrement;
- Diminuer les situations de dépendance contraires à l'égalité entre hommes et femmes et à l'autonomie de celles-ci, car ce sont le plus souvent les femmes qui sont amenées à renoncer à leur activité professionnelle ou à leur indemnisation en cas de chômage ou d'invalidité ;
- Permettre enfin à chacun·e de choisir librement son mode de vie, et de ne pas dépendre de la situation d'autres personnes de sa famille.

Ces dernières années ont démontré qu'il était envisageable au niveau politique de supprimer le statut de cohabitant·e. Ainsi, des mesures d'urgence ont notamment été prises pour faire face aux conséquences de la COVID (2020) et des inondations (2021). Autre exemple, le montant de l'allocation d'intégration pour les personnes en situation de handicap ne dépend désormais plus des revenus de leur conjoint·e (depuis 2021). Il

est donc faux de dire que la suppression du statut de cohabitant-e est « impossible », il s'agit bien d'un **choix politique** que nous défendons en voulant aligner le montant reçu par les cohabitant-es sur celui des isolé-es et en avançant davantage vers l'individualisation des droits¹.

Contact : Jean-Nicolas BURNOTTE

 Rue des Déportés, 39 - 6700 Arlon

 063/21 87 26

 jn.burnotte@mocluxembourg.be

¹ Par une mise en œuvre dans la sécurité sociale de façon progressive, en prévoyant une période de transition afin de passer des droits dérivés dépendant du lien avec un autre membre du ménage à la constitution de droits propres suffisants.

2. L'OFFRE DE SOINS DE PREMIERE LIGNE

Parce que nous considérons « la santé » au sens large du terme, nous souhaitons que la 1^{re} ligne de soins évolue dès lors vers le concept de 1^{re} ligne de « santé », intégrative de tous les acteurs de la prévention et de la promotion de la santé, de l'aide et de soins et y compris des acteurs sociaux, pour favoriser cette approche. Nous insistons également pour intégrer dans cette approche toutes les interventions ambulatoires qui prennent en charge des soins de santé mentale ou contribuent à la favoriser, s'écartant ainsi d'une division encore aujourd'hui trop marquée entre soins somatiques et soins psychiques.

En effet, les patient-es et les personnes jouent un rôle central dans l'accompagnement de leur santé. Nous reconnaissons également le rôle essentiel des aidantes et aidants proches. La première ligne doit être multidisciplinaire, fonctionner de manière intégrée et assurer la continuité des soins.

Pour concrétiser cette vision d'une 1^{re} ligne de santé, nous proposons la définition d'un modèle territorial qui contribue à rencontrer et opérationnaliser les objectifs de santé et de soins de santé définis à un niveau politique. Ce modèle territorial comprend plusieurs niveaux d'action avec des missions spécifiques pour les différents types d'acteurs pertinents à chaque niveau.

Nous demandons que ce modèle territorial soit articulé de manière à permettre :

- De décliner des politiques de santé et d'action sociale aux réalités locales ;
- D'effectuer une planification territoriale adéquate des offres et services d'aide et de soins (découpages cohérents en fonction de la répartition de la population) et de lutter contre les pénuries de personnel qualifié ;
- De permettre davantage de concertation et de coordination entre les acteurs ;
- De mieux visibiliser et valoriser l'offre à la population ;
- De mieux orienter les personnes dans leur environnement proche tout en respectant leur libre choix et la liberté associative.


Au niveau de la province de Luxembourg, le SISD (service intégré de soins à domicile) est actif et rassemble tous les acteurs de la première ligne ainsi que le secteur hospitalier (Vivalia), ce qui permet une approche globale.

Cette plateforme doit continuer à être investie par tous les acteurs en présence afin de prévoir une organisation adaptée à notre territoire pour s'inscrire dans le projet de structuration de l'organisation de soins intégrés en

réflexion au niveau de la Région wallonne, en bonne articulation avec le niveau fédéral qui renforce cette vision. En effet, le ministre de la Santé prévoit pour les 2 ans à venir un budget qui s'inscrit dans la continuité du projet pilote initié par l'INAMI et développé par le SISD de la province de Luxembourg. Ce projet Chronilux a permis de concrétiser une approche intégrée des soins pour les malades chroniques.

Contact : Catherine Plainchamp

 Rue de la Moselle, 7-9 à 6700 Arlon

 063/21 17 08

 catherine.plainchamp@mc.be

3. LE TRANSPORT DES PATIENT·ES

Un réseau loco-régional

Dans le cadre de la réforme du secteur hospitalier, les réseaux loco-régionaux sont bientôt finalisés. Le réseau Vivalia en devenir en sera un à lui seul pour les habitants et habitantes de la province de Luxembourg. À ce stade, nous n'avons pas encore suffisamment d'informations qui nous permettent de connaître les implications que cela va engendrer au niveau de la prise en charge hospitalières des patient·es.

On peut penser que la constitution de ce réseau hospitalier engendrera des conventions de collaboration avec certains hôpitaux universitaires, entre autre situés hors province, pour les prises en charge de pathologies plus spécifiques.

Cependant, il nous semble que c'est le bon moment pour revendiquer des solutions adaptées pour la prise en charge du coût du transport inter hospitalier qui est actuellement à charge des malades et pour partie, par les mutualités de la province. En effet, à ce stade, il n'y a pas de financement prévu dans les moyens attribués aux hôpitaux pour couvrir les frais de transfert qui sont décidés pourtant par l'hôpital en fonction d'une organisation multi site mais également dans certains cas parce qu'il n'y a pas les agréments, les compétences ou les équipements pour soigner des pathologies aiguës. Les patientes et patients se voient donc transférés vers d'autres sites ou hôpitaux afin de bénéficier des meilleurs soins.

La mise en place du réseau loco-régional va encore augmenter le nombre de transferts de patient·es. Le ministre de la santé envisage de prévoir un financement pour permettre aux hôpitaux de prendre ces frais en charge. Le cabinet est conscient de la situation particulière de la province de Luxembourg et demande à être alimenté par des chiffres qui pourraient contribuer à la réflexion. La question est sur la table, un budget est annoncé mais les modalités d'utilisation ne sont pas encore claires.

Les mutualités de la province sont actuellement en discussion avec Vivalia afin de voir comment unir nos forces pour obtenir un financement des frais de transfert des patient·es entre les différents sites hospitaliers qui subissent la situation et se voient adresser des factures qui peuvent atteindre des montants très élevés.

Un soutien des différents représentants et représentantes des partis au fédéral s'avèrera indispensable dans la défense de ce dossier.

La dynamique transfrontalière

Le problème de pénurie de personnel soignant est criant dans le secteur hospitalier de la province mais également au domicile. Dans ce cadre, on peut difficilement faire abstraction du problème d'attractivité des


professions médicales et infirmières face à l'offre notamment des conditions salariales proposées dans nos pays limitrophes et plus particulièrement le Grand-Duché de Luxembourg.

Dans le cadre de la grande région, ces différentes questions sont abordées et permettent un dialogue avec les différents pays (GDL, FR , BE et D). Même si on ne peut pas parler de réelles avancées sur ces questions, le GT santé de la GR est un lieu qui permet de réunir les différents acteurs de la santé et d'aborder cette question qui a de lourdes conséquences sur l'offre de soins dans notre région.

Plus spécifiquement, un accord cadre vient également d'être signé entre les ministres de la santé belge et luxembourgeois pour encourager la collaboration transfrontalière entre les 2 pays. Cet accord est le bienvenu et permettra de donner des réponses structurelles à la mobilité grandissante des patient·es dans la zone frontière. La nécessité de prévoir une Zone d'Accès aux Soins Transfrontaliers (ZOAST) sécuriserait les conditions d'accès aux soins sur le plan administratif et financier pour les patient·es.

Contact : Catherine Plainchamp

 Rue de la Moselle, 7-9 à 6700 Arlon

 063/21 17 08

 catherine.plainchamp@mc.be

4. L'ACCES À UN LOGEMENT DECENT

4.1. Introduction

En Belgique, l'article 23 de la Constitution garantit à chacun·e « le droit à un logement décent ». En pratique, ce droit est inaccessible pour une part croissante de la population. Le manque de logements à prix abordable est criant et l'offre de logements publics est insuffisante. Si le logement n'est plus un droit, il devient une marchandise avec tous les excès que l'on connaît : marchands de sommeil, propriétaires de logements insalubres, ... Cela est d'autant plus vrai pour les personnes les plus vulnérables qui sont contraintes de louer des biens vétustes voire insalubres. À titre d'exemple, en province de Luxembourg en 2023, comment est-il possible que des propriétaires puissent mettre en location un bien dépourvu de système de chauffage si ce n'est simplement d'une prise de courant ?

Outre les aspects conjoncturels qui impactent l'accès au logement, ce qu'on appelle "crise du logement" ne date pas d'hier. Elle est structurelle et résulte en partie de choix politiques.

Suite à des témoignages de militant·es de Vie féminine et des Équipes Populaires en situation de mal-logement, le MOC Luxembourg a décidé de s'emparer de la question pour alerter les décideur·euses politiques sur l'urgence de la situation et de mettre en avant des revendications en vue des élections communales, provinciales, régionales et fédérales de 2024.

2. État des lieux du logement en Wallonie

a) Une offre de logements publics insuffisante :

En Wallonie, les logements sociaux ne représentent que 7% du parc locatif.² 37 475 ménages sont candidats au logement social pour 102 566 logements. Il faut compter 5 ans pour obtenir un logement social.¹ Les candidat·es sont alors obligé·es de se tourner vers le secteur privé où ils ou elles déboursent 50% de leurs revenus pour louer un bien médiocre, souvent trop exigü et énergivore.³

Dans la Déclaration de politique régionale du Gouvernement wallon (2019-2024), la Wallonie veut tendre vers 10% de logements publics en augmentant à 12 000 son offre de logements publics.⁴ Pour David Praile, coordinateur de Rassemblement pour le Droit à l'Habitat, "ces objectifs n'ont pas été atteints, et même s'ils l'avaient été, ils seraient malgré tout en dessous des besoins de la population. Il faudrait presque doubler le stock actuel de logements sociaux pour répondre à la demande."⁵

² <https://rwdh.be/non-classe/etat-du-logement-en-wallonie/ 2022>

³ Dossier « Quand se loger devient un combat » Perspectives 134, avril-mai 2023

⁴ Déclaration de politique régionale du Gouvernement wallon (2019-2024), Chapitre 10, page 50.

⁵ Présentation de David Praile du Rassemblement wallon pour le droit à l'habitat lors de l'observatoire politique du MOC le 06 février 2023 à Arlon

b) Inoccupation de logements

Selon les estimations, on recense au total environ 30 000 à 35 000 logements inoccupés en Wallonie⁶. Dans sa Déclaration de Politique Régionale 2019-2024, la Région wallonne entend lutter contre l'inoccupation des logements via des incitants mais aussi des sanctions financières. Néanmoins ces sanctions sont peu effectives. D'une part, car certain-es propriétaires s'accommodent de la taxe pour laisser leurs logements vides, d'autre part, faire appliquer ce règlement sur son territoire est peu porteur électoralement pour les communes.

c) Insalubrité

Malgré une réglementation régionale de qualité de l'habitat, de nombreux logements qui ne sont pas aux normes sont malgré tout mis en location. Cela s'explique par un manque de contrôle de la part des communes.⁷ Un second problème réside dans le fait que les normes de salubrité sont trop souples.

d) Rénovation :

Dans le cadre du PACE (Plan Air Climat Énergie), le système de primes à la rénovation de la Région wallonne va être adapté en 2023. Si l'augmentation des primes est à saluer, de nombreux citoyen·nes n'y ont pas toujours recours, rebuté·es par la complexité des démarches à effectuer ou par la contrainte d'un apport financier sur fonds propres.

e) Une précarité énergétique plus forte chez les locataires

Les biens mis en location sont en moyenne de moins bonne qualité, avec notamment des performances énergétiques plus faibles que les logements occupés par leur propriétaire. Ceci s'explique par le fait que les propriétaires sont moins enclins à rénover un logement qu'ils ou elles n'occupent pas et pour lequel ils ou elles ne payent pas les charges.⁸

3. Situation spécifique de la province de Luxembourg

Accès à la propriété

En 2022, la province de Luxembourg a connu une hausse de 12,5% du prix des maisons. L'augmentation la plus forte en Belgique entre 2021 et 2022. Si on compare à 2018, on parle d'une augmentation de 41,2 % (hors inflation). En 2022, notre province était la deuxième province wallonne la plus chère avec un prix moyen de 266 208 euros pour l'achat d'une maison. En ce qui concerne le prix des appartements, la tendance était la même avec une hausse de 10,8 % entre 2021 et 2022. Un·e acquéreur·euse a dû déboursé en moyenne 209 131 euros pour un appartement situé dans cette province, soit environ 20 000 euros de plus qu'en 2021.⁹

Les communes du sud de la province sont davantage touchées par la hausse des prix de l'immobilier. En 2022, en tête de classement, on trouve Attert qui affiche le prix médian le plus élevé pour une maison : 386 500 euros.

⁶ Intervention David Prail au Petit Dej' du MOC le 20 janvier 2023 à Charleroi

⁷ "mal loti·e·s" Enquête sur notre expulsion - en quête de solutions, Collectif Droit au Logement de Tournai, p.14

⁸ "Quelles pistes pour solutionner la crise du logement abordable, durable et de qualité ?" Note du Conseil Central de l'Économie (2022)

⁹ baromètre immobilier des notaires pour l'année 2022 de la Fédération du notariat. Janvier 2023. www.notaire.be

En deuxième position, on retrouve Messancy avec 374 850 euros suivi de la commune d'Arlon avec 340 000 euros.¹⁰ Ces communes subissent de plein fouet la pression foncière due à leur proximité avec le Grand-Duché de Luxembourg.

Certaines communes du nord de la province ont également connu de fortes augmentations : + 51,3% à Vaux-sur-Sûre, + 43,8% à Rendeux, et + 41,7% à Paliseul. A Vaux-sur-Sûre, le prix médian d'une maison en 2021 était de 194 977 euros. En 2022, on est passé à 295 000 euros.¹¹ Ces communes sont devenues des lieux de villégiatures prisés pour des secondes résidences et pour investir dans des gîtes de vacances.¹² Pour les investisseur·euses, ce type de mise en location saisonnière sur le marché rapporte plus qu'une location via un bail classique à l'année.

Des loyers toujours en hausse

Concernant le parc locatif, la tendance est la même. En cinq ans, le prix de location moyen d'un bien en province de Luxembourg a augmenté de 14%. Le prix de location moyen (tout type de bien) dans notre province est passé de 650 € en 2018 à 741 € en 2022. Arlon apparaît comme l'une des villes du parc locatif wallon où les loyers sont les plus élevés. Pour louer à Arlon, il faut compter un loyer moyen de 703 euros, contre 631 euros à Virton ou encore 636 euros à Neufchâteau.¹³

En province de Luxembourg, trois agences immobilières sociales (AIS) ont pour mission de permettre l'accès à un logement salubre pour un loyer modéré. Ces agences jouent un rôle d'intermédiaire entre les propriétaires et les locataires.

1. Logésud : 184 logements (150 biens privés et 34 publics) sur 15 communes de l'arrondissement d'Arlon et de Virton.
2. AIS Centre-Ardenne : 112 biens privés sur 11 communes.
3. AIS Nord-Luxembourg : 441 logements (409 biens privés et 32 publics) sur 18 communes.

Selon Roxane Schandeler, ancienne directrice gérante de Logésud, la situation est difficile. Actuellement, 452 ménages sont sur liste d'attente. « C'est difficile de trouver de nouveaux propriétaires intéressé·es à collaborer avec les AIS dû à la pression foncière. Les prix des loyers explosent et les prix des locations proposés par ces agences sont jugés trop faibles ». Et pourtant les demandes croissent : « De plus en plus de personnes qui travaillent se voient obligées de passer par les AIS. En 2013, 19% du public avait des revenus du travail. Aujourd'hui, ce nombre monte à 30% ». Dans le nord de la province, les constats sont similaires. Au sein de

¹⁰ <https://www.levif.be/economie/immo/immobilier-les-prix-explosent-en-province-de-luxembourg-plus-que-partout-ailleurs-en-belgique/>

¹¹ <https://www.levif.be/economie/immo/immobilier-les-prix-explosent-en-province-de-luxembourg-plus-que-partout-ailleurs-en-belgique/>

¹² Interview de Philippe Bosseler, président de la Fednot (Fédération royale du notariat belge) à TVLUX (2021)

https://www.tvlux.be/video/info/economie/immobilier-hausse-des-prix-en-province-de-luxembourg_36590.html

¹³ <https://rentola.be/a-louer/arlon>

l'AIS Nord-Luxembourg on remarque un appauvrissement de la classe moyenne qui glisse progressivement vers la précarité. 632 ménages se trouvent actuellement sur liste d'attente.¹⁴

Concernant le parc locatif public, on constate également un manque important de logements sociaux en province de Luxembourg :

- SLSP Haute-Ardenne : 401 logements et 277 candidat-es sur liste d'attente.
- Habitations Sud-Luxembourg : 893 logements et 900 candidat-es sur liste d'attente.
- La Maison Virtonaise : 551 logements et environ 240 candidat-es sur liste d'attente.
- La Famenoise : 944 logements et 468 candidat-es sur liste d'attente.
- Le Foyer Centre Ardenne : 628 logements
- Ardenne et Lesse : 172 logements pour la province de Luxembourg

4. Revendications

- Imposer une **grille qui encadre les loyers** afin d'instaurer une réelle régulation du marché.
- Refinancer le **secteur du logement public** afin de permettre la rénovation du parc immobilier.
- Recenser les **logements vides** et **renforcer le caractère dissuasif des taxes communales** pour lutter contre l'inoccupation des logements.
- Imposer un **permis de location** pour tout logement afin d'avoir un réel système de contrôle du marché et éviter les marchands de sommeil.
- Imposer des **charges d'urbanisme**¹⁵ aux promoteur-rices. Cette pratique vertueuse permettant de créer du logement neuf à prix abordable devrait être étendue à toutes les communes de la province via une réglementation légale au niveau de la Région wallonne.
- Octroyer une **prime pour mise en gestion d'un bien au sein d'une AIS**. Par exemple, diminuer à 6% les droits d'enregistrement si vous mettez votre bien en gestion à l'AIS pour une période de 15 ans minimum.
- Limiter à **2% l'indexation** des loyers.
- Instaurer des **normes de salubrité** plus strictes et que celles-ci soient appliquées.
- Améliorer les **systèmes de primes** pour les personnes censées avoir accès à un logement public et qui sont pourtant contraintes d'être logées via le marché privé.
 - Automatiser et augmenter le montant de l'allocation d'attente en vigueur depuis janvier.


¹⁴ Rapport d'activité de l'AIS Nord-Luxembourg (2023)

¹⁵ À l'heure actuelle, par exemple, la ville de Bastogne pratique depuis 4-5 ans cette politique qui impose aux promoteur-rices immobiliers de consacrer 10% des projets de logements pour l'AIS. Il s'agit d'une décision du collège communal qui demande ou impose ce dispositif aux investisseurs comme condition pour l'octroi du permis d'urbanisme.

- Informer les personnes qui pourraient bénéficier de l'allocation de déménagement et de loyer (ADeL), la rendre plus rapidement effective et la majorer dans les zones à fortes pressions foncières.
- Instaurer un **guichet unique logement** qui centralise l'accès à l'information concernant les différentes primes (ex : ADeL), fournit un accompagnement individuel (à l'instar de la coopérative Corenove¹⁶) et cela via une infrastructure physique (pas uniquement digitale).
- Individualiser les droits en **supprimant le statut de cohabitant·e**. La suppression de ce statut simplifierait le quotidien de ces personnes tout en libérant des logements.
- Instaurer comme en Flandre, un système de **portabilité des droits d'enregistrement**. Cette mesure permet à celui ou celle qui vend son habitation pour acheter un autre bien, de ne pas payer à nouveau la totalité des droits d'enregistrement. Cela facilite le changement de logement vers un habitat plus adapté.
- Développer/soutenir les **habitats alternatifs** (logements kangourou, légers,...) dans des zones spécifiques qui respectent le plan de secteur. Attention, ces modes de vies doivent être choisis et non contraints.
- Prévoir un **fonds de garantie locative régional, universel, obligatoire et public**. Constituer une garantie locative est une des premières difficultés d'accès au logement et les modes de constitution actuels sont très insatisfaisants.¹⁷
- Augmenter les moyens des **AIS** implantées sur les zones à forte pression foncière.
- Faciliter l'accès au logement dans les zones à forte pression foncière dans le sud de la province via le **Fonds des frontaliers luxembourgeois**¹⁸. Plus précisément, en reversant une quote part aux AIS et aux sociétés de logements publics sur le territoire et en octroyant une prime communale, modulée en fonction des revenus, aux candidat·es acheteur·euses dans les communes concernées ainsi qu'aux candidat·es locataires sur le marché privé.

Le dossier complet du MOC (13 pages) est disponible sur demande au 063/23 87 26 ou jn.burnotte@mocluxembourg.be

Contact : Dominique Verhaeren

 Rue Victor Libert 28 - 6900 Marche-en-Famenne

 0498/370254

 verhaeren@equipespopulaires.be

¹⁶ www.corenove.be

¹⁷ <https://rwdh.be/plan-logement/fonds-de-garantie-locative/>

¹⁸ En vertu d'une convention entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg visant à éviter la double imposition des revenus, les frontaliers résidant en Belgique et travaillant au Grand-Duché de Luxembourg ne payent pas d'impôt des personnes physiques (IPP) en Belgique. Pour les communes belges où résident ces travailleurs transfrontaliers, cette convention prévoit cependant un retour financier en remplacement des additionnels à l'IPP traditionnellement perçus sur base des salaires payés en Belgique. Depuis 2022, ce montant s'élève à 48 millions d'euros. (<https://www.uvcw.be/finances/etudes/art-2774>)

5. LE MANQUE DE SERVICES ADAPTÉS AUX BESOINS ET AUX DROITS DES FEMMES

En préambule, il est pour nous indispensable que les décisions des différents niveaux de pouvoir soient analysées en amont suivant le critère de l'impact qu'elles auront sur la vie des femmes et des hommes afin de percevoir les inégalités de genre qui pourraient en découler.

Les services à destination des femmes en Luxembourg sont souvent difficiles d'accès, pas assez nombreux et quelquefois totalement inexistants. Par exemple : un seul bureau du SECAL situé à Neufchâteau, difficile d'accès en transports publics. Nous en pointons deux types dont il nous semble important et nécessaire de renforcer le maillage ou de créer la présence pour permettre aux femmes d'accéder à leurs droits.

Services autour de la maternité et de la santé des femmes

En province de Luxembourg, les femmes n'ont aucune autre possibilité pour accoucher que d'aller dans un hôpital et elles relèvent que de nombreuses violences obstétricales sont commises lors de la naissance des enfants. De même, les services liés au post-partum sont aussi centralisés essentiellement dans les hôpitaux, causant parfois des difficultés de mobilité pour les femmes devant se rendre dans ces services avec des nourrissons. Avec la récente réforme dans les hôpitaux, le séjour ayant été diminué à 2 jours depuis l'arrivée de la parturiente et non plus à partir de la naissance de l'enfant, il nous semble important qu'un maillage soit proposé aux femmes sur l'ensemble du territoire afin de leur permettre d'avoir accès à des lieux de naissance de proximité. Et ce, même en dehors d'hôpitaux, ainsi qu'à une organisation avec des sages-femmes pouvant se rendre à leur domicile pour le suivi post-partum tel que c'est organisé dans plusieurs pays européens (dont les Pays-Bas).

Dans le même ordre d'idées, pour les grossesses à risque et les difficultés survenant lors de la naissance, il n'y a pas de service de néonatalogie de pointe dans notre province. Parfois, les enfants sont envoyés dans d'autres provinces ou au Luxembourg alors que leurs mères restent hospitalisées dans les services de Vivalia. Il est nécessaire de prévoir un service permettant aux mères et aux enfants de recevoir des soins de qualité tout en restant de proximité. Les soins aux femmes passent aussi par l'accessibilité à l'avortement. C'est toujours problématique dans notre province où les femmes y ont accès essentiellement à Arlon. Pour le reste du territoire, elles doivent se rendre hors province. Cela amène une double peine pour les femmes : le déplacement et l'acte médical.


Services concernant les violences faites aux femmes


En lien avec la convention d'Istanbul (convention contraignante ratifiée par la Belgique et impliquant l'ensemble des niveaux de pouvoir) nous constatons que les services luttant contre les violences faites aux femmes sont, malgré une bonne volonté du terrain de se coordonner, en sous-effectif et en sous financement.

Même si notre province est à présent dotée d'un service ambulatoire spécifique sur les violences, les places d'accueil d'urgence pour les victimes qui fuient leur domicile restent en nombre insuffisant. Lors d'un grand appel aux communes pour leur rappeler leurs obligations dans le cadre de la convention d'Istanbul, seules 30% des communes ont réagi et pas toutes pour prendre la question en considération. Il est important que le personnel de première ligne dans les administrations soit formé sur l'accueil des femmes victimes et que les zones de police appliquent davantage les mesures d'éloignement des auteurs plutôt que de conseiller aux femmes de partir sans prendre en compte la double peine que cela leur inflige.

Contact : Elise Louppe

 Rue des Déportés, 41 - 6700 Arlon

 063/22 56 25

 responsable-luxembourg@viefeminine.be

6. L'AVENIR DE L'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE

Statut et nombre de places

Si nous soulignons la reconnaissance de la professionnalisation des accueillantes d'enfants par la création d'un statut propre, nous constatons que le secteur est en grande difficulté depuis de longues années et cela s'est intensifié depuis la pandémie.

Les places d'accueil sont de moins en moins nombreuses sur le terrain et de plus en plus de femmes sont obligées de retarder leur retour à l'emploi par manque de places d'accueil.

Nous réclamons des politiques réellement ambitieuses telles qu'il en existe dans d'autres pays européens visant 80% de places d'accueil pour les enfants entre 0 et 3 ans, bien au-delà des 33% visés par le Conseil Européen en 2002 via les « objectifs de Barcelone ».

Constats en Luxembourg

Nous sommes en droit de nous interroger sur l'avenir de ce secteur d'accueil dans notre province pour plusieurs raisons :

La difficulté pour certains parents, notamment de femmes seules, d'accéder à des places d'accueil pour des raisons de mobilité et de précarité. Cela entraîne une grande difficulté dans la recherche d'emploi et face aux pressions que subissent les demandeuses d'emploi.

Un métier qui est presque exclusivement féminin en mutation, car demandant de travailler seule chez soi en ayant un logement adapté aux normes de l'ONE et des pompiers : il est parfois difficile pour des jeunes de s'installer sans être propriétaire de son logement. Cet impératif de l'infrastructure peut aussi avoir des conséquences en cas de séparation de couple et laisse les travailleuses dans de grandes précarités. La crise énergétique a augmenté les difficultés pour les travailleuses qui doivent maintenir une chaleur importante et constante dans leurs milieux d'accueil.

Une réforme de l'ONE qui tarde à être mise en place notamment pour les milieux d'accueil pour les enfants à besoins spécifiques, que ce soit en raison de handicaps ou de grande précarité.

Le cadre d'extinction des co-accueils qui ne prévoit pas assez d'investissements pour ouvrir de nouveaux milieux d'accueil dans l'adaptation des co-accueils vers le modèle « crèches » ou vers des milieux d'accueil individuels. Cela provoque le désarroi des parents lors de la fermeture de milieux d'accueil, la perte de places d'accueil et la perte d'emploi pour les accueillantes. Nous refusons de condamner ces travailleuses à un retour à la précarité et de laisser ces familles dans l'embarras.

La concurrence financière des milieux d'accueil du Grand-Duché de Luxembourg qui pousse les parents à y placer leurs enfants. Pour quelle qualité d'accueil ?


Des services d'encadrement de qualité subsidiés correctement tant en personnel que pour les frais structurels (et en province de Luxembourg nous sommes particulièrement impactées par les frais kilométriques) afin de pouvoir effectuer un travail de proximité qualitatif avec les accueillantes.


Nous souhaitons une adaptation concertée avec le secteur des besoins en formation des futures accueillantes, notamment en prenant en compte les réorientations de carrières des femmes qui souhaitent devenir accueillantes pour une seconde carrière professionnelle.

Nous revendiquons une avancée réelle dans le secteur de la petite enfance avec une réforme de l'ONE en prenant en compte les réalités de terrain des parents, des accueillantes et des services d'encadrement, en milieu rural. Nous souhaiterions aussi une plateforme de coordination pour le secteur concernant la Belgique et le Luxembourg afin d'évaluer la concurrence entre les pays et ses impacts au niveau de l'emploi et de l'économie des zones frontalières. Pour la mise en place de cette plateforme, nous revendiquons une prise en compte des associations actives dans les secteurs concernés.

Contact : Elise Louppe

 Rue des Déportés, 41 - 6700 Arlon

 063/22 56 25

 responsable-luxembourg@viefeminine.be

7. POUR UNE « MAISON DES SERVICES AUX PUBLICS »

Aujourd'hui, le constat est que la loi du nombre et particulièrement le nombre d'habitants par km² est le facteur invoqué pour le maintien ou la disparition des Services Publics. La lasagne institutionnelle Commune-Province-Région-Communauté-Fédéral érige des murs de cloisonnement là où en fait des coopérations seraient nécessaires pour maintenir et même développer des Services Publics.

Le secteur privé non-marchand et marchand est lui aussi sanctionné par la règle du nombre de clients, de bénéficiaires en milieu rural. Nous prôtons le décloisonnement privé-public, le décloisonnement des différents niveaux de pouvoirs. Notre objectif est le maintien, l'implantation d'une Maison des Services aux publics par commune.

Que retrouver dans cette Maison des services aux publics ?

Un guichet unique. Le principe se fonde d'abord sur l'accessibilité pour les citoyens, à un guichet unique de services et d'information pour compte de toutes les administrations provinciales, régionales, communautaires et fédérales. Avec des permanences tenues par du personnel compétent, formé, ayant accès aux banques de données de toutes les administrations.


Concrètement, quelle organisation ?


- Des permanences décentralisées des administrations communales et CPAS, provinciales (guichet énergie), régionales (logement, Aviq...), de la Fédération Wallonie/Bruxelles, fédérales (finances...), de la sécurité sociale (pensions...) ainsi que de la Poste et du secteur Transport/Mobilité.
- Accessibilité à un lieu unique où l'on peut retrouver des outils de cohésion sociale (PCS et infos pension, de développement économiques locaux (ADL, ALE, emplois de proximité...), d'emploi (Forem, CISP), de mobilité, de lutte contre la paupérisation mais aussi des espaces partagés (où l'on se retrouve pour des réunions...) et l'accessibilité à l'outil informatique pour toutes et tous (espace publics numériques...).
- Espace ouvert aux services et aux associations : laissons aussi cet espace à d'autres services tels que distributeurs d'argent en cas d'absence d'agence bancaire, petit magasin de dépannage, vente de produits locaux issus de circuits courts, épicerie locale, buanderie sociale, activités de loisirs ou d'éducation... Notion de Service au public accessible au sens large.

Le financement

Mise en commun des finances provenant des différents acteurs et niveaux de pouvoir afin de faire levier au développement territorial avec les implantations par communes (accords de Coopération pour le public et contrats commerciaux avec le privé).

Contact : Yannick VINCENT

 Rue Pietro Ferrero, 1 - 6700 Arlon

 063/24 20 30

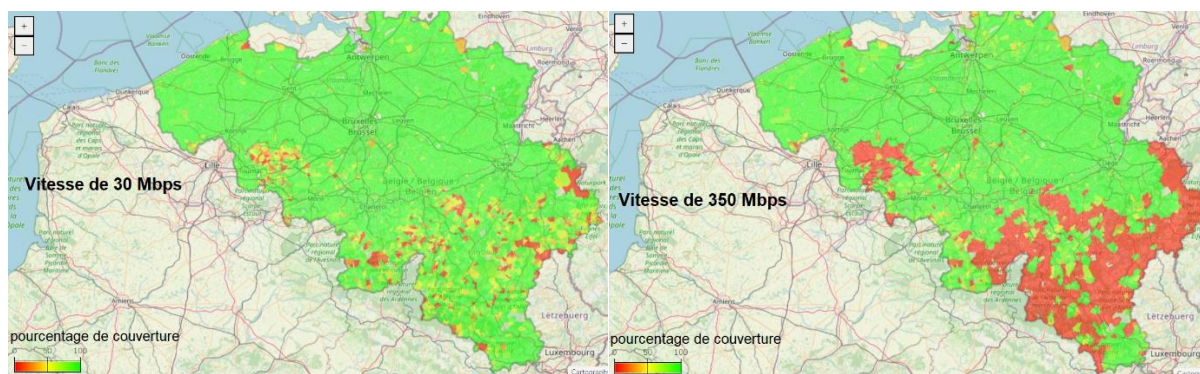
 yannick.vincent@acv-csc.be

8. RENDRE LES EMPLOIS ATTRACTIFS EN PROVINCE DE LUXEMBOURG

Depuis plusieurs mois, on constate qu'il devient de plus en plus difficile d'engager en province de Luxembourg. Il y a un problème d'adéquation entre les attentes des travailleur-euses et les exigences des employeur-euses. La proximité avec le Grand-Duché du Luxembourg ne fait qu'accroître la problématique.


Nous sommes persuadés qu'il existe des solutions pour rendre les emplois plus attractifs et faire en sorte que les travailleurs et travailleuses ne soient pas tentés de passer la frontière.


1. Augmenter le salaire. Il n'y a que de cette façon que nous pourrions essayer de rivaliser avec le Grand-Duché. Pour rappel, le salaire minimum luxembourgeois est actuellement de 2508,24€ (3009,88€ pour un travailleur qualifié de plus de 18 ans) contre 1954,99€ en Belgique. N'oublions pas non plus le montant des allocations familiales qui est nettement supérieur au GDL.
2. Généraliser et augmenter la prise en charge des frais de déplacement par l'employeur. L'étendue de notre province est clairement un désavantage pour les travailleurs et travailleuses. De plus, l'offre de transports en commun est insuffisante. Il est donc compliqué, voire impossible, de se passer de son véhicule.
3. Diminuer en tendant vers 0 le nombre de zones blanches. Il existe encore trop de zones dans lesquelles il n'y a aucun réseau, ce qui empêche non seulement le télétravail mais également l'implantation de nouvelles entreprises. Pour rappel, une zone blanche est une zone géographique au sein de laquelle la couverture internet (lignes fixes ou réseau mobile) est très limitée, voire inexistante. Une directive européenne fixe à une vitesse minimale de téléchargement de 30 Mbps (mégabits par seconde) en 2018 et de 1000 Mbps à l'horizon 2025. Comme vous le verrez dans les cartes ci-dessous, on en est très loin dans notre province. La solution filaire est à préconiser car elle répond à la plupart des besoins.



Sources : IBPT (Institut belge des services postaux et des télécommunications)

Contact : Yannick VINCENT

 Rue Pietro Ferrero, 1 - 6700 Arlon

 063/24 20 30

 yannick.vincent@acv-csc.be

9. DEVELOPPER LE FRET FERROVIAIRE

Ces derniers mois, la fragilité des chaînes d'approvisionnement et l'urgence climatique (inondations, sécheresses, incendies) ont davantage encore démontré l'obligation d'opérer une transition vers une société ancrée dans son territoire et durable. Chaque niveau de pouvoir, y compris provincial, doit se montrer proactif et ambitieux pour développer une infrastructure et un fonctionnement permettant le transfert modal de la route vers le rail.

Engagements politiques

En 2015, l'Accord sur le Climat de Paris fixait l'objectif de maintenir le réchauffement climatique sous la limite des 2°C, et si possible 1,5°C par rapport à l'ère préindustrielle. L'ensemble des niveaux institutionnels perçoivent le transfert de la route vers le rail et les voies navigables comme la pierre angulaire pour atteindre les ambitions climatiques fixées.

Les efforts à réaliser en matière de transport sont cruciaux dès lors que ce secteur est responsable de 22,2% des émissions de CO₂. La quasi-totalité (96%) de cette part est due au transport routier.

À titre d'exemple, pour 2050, l'Europe entend faire passer 50% du transport routier de marchandises vers d'autres modes tels que le chemin de fer ou la navigation (30% d'ici 2030).

Avec la Vision Rail 2040, le gouvernement fédéral belge affiche ses engagements en termes de mobilité. Pour le transport de marchandises par rail, l'objectif phare est d'atteindre une part modale de 20% (12% actuellement) d'ici à 2030. Pour y parvenir, un plan d'actions a été élaboré : le Plan Marchandises (reposant sur les fondements de la Vision Rail 2040). En doublant le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030, ce sont 11 millions de trajets de camions et l'émission de 1,8 millions de tonnes de CO₂ qui seraient épargnés chaque année.

Si plusieurs des mesures envisagées sont respectables, l'objectif de doubler le volume de marchandises transportées par rail d'ici 2030 n'est pas réalisable à nos yeux. Le rail, de par son matériel et ses infrastructures existantes, n'a aujourd'hui simplement pas la capacité opérationnelle d'absorber la quantité importante qui transite par la route.

Etat des lieux

Nous souhaitons partager les différents obstacles au développement du fret ferroviaire que nous avons identifiés ainsi qu'une série de revendications permettant d'améliorer la situation.

- Manque de vision et de gouvernance en aménagement du territoire en Belgique

L'aménagement du territoire est l'élément structurant de l'organisation de nos transports et déplacements sur le territoire. La dispersion des pôles d'activités que nous connaissons aujourd'hui sur le territoire provincial rend impossible la collecte commune et la mutualisation des moyens de transport de marchandises comme par exemple la composition d'un train complet.

- **Organisation économique des entreprises**

Les entreprises restent les seules à décider du choix du mode de transport. Cela se fait selon les critères suivants : prix, rapidité, flexibilité, qualité du service, contact gestionnaire, état de la voie et environnement. Sur cette base, le camion reste le mode privilégié.

- **Capacité opérationnelle insuffisante aujourd'hui**

Le rail, de par son matériel et ses infrastructures existantes, n'a simplement pas la capacité opérationnelle d'atteindre l'objectif 2030, c'est-à-dire de doubler le volume de marchandise transporté par rail.

- **Manque de vision transversale et de collaboration**

Les différents modes de transport cohabitent à des niveaux de pouvoir trop hermétiques entre eux. Il n'y a pas de vision commune entre les différents acteurs.

- **Difficile opérabilité transfrontalière**

Historiquement, le passage d'une frontière à l'autre était rendu volontairement techniquement impossible. La tendance s'inverse mais prend du temps. Un cruel besoin de simplification et d'homogénéisation demeure entre les pays. De plus, les poids et dimensions des véhicules routiers diffèrent d'un pays à l'autre en Europe, rendant le transport multimodal rail-route extrêmement complexe.

- **Libéralisation du rail**

L'ouverture à la concurrence du transport de marchandises (100% privé depuis 2021) conduit progressivement cette activité à l'abandon. La libéralisation du rail engendre un risque de dégradation des conditions de travail, de diminution d'investissement et de manquement au niveau de la sécurité.

Etat des lieux en province de Luxembourg

En province de Luxembourg, le transport ferroviaire de marchandises se déploie au départ de différentes infrastructures telles que des centres logistiques et de raccordements d'entreprises au rail.

- **Terminal Container Athus (TCA)**

Premier port sec de Belgique, le TCA occupe une place stratégique importante pour le port d'Anvers qui a besoin d'un hinterland sur le territoire.

- **Ardennes Logistics (Molinfaiing)**

Le pôle logistique de Molinfaiing raccordé à la ligne 162 (transport de voyageur-euses) a pour objectif de devenir le « sous-hub » du TCA. Plus de 10 ans après son raccordement, aucun train n'a emprunté les voies de Molinfaiing et cela pour deux raisons majeures. Premièrement, la plateforme Ardenne Logistics est reliée à la

ligne 162 et la cohabitation entre les trains de fret et les trains de voyageur-euses n'est pas simple. Ensuite, il n'existe pas de liaison nord. Pour rejoindre le pôle, les trains sont contraints de descendre jusqu'à Stockem pour y faire demi-tour.

- **Terminal intermodal de Bettembourg (GDL)**

Situé non loin de la province de Luxembourg, le terminal intermodal rail/route de Bettembourg (GDL) a pour objectif de vider les autoroutes des camions. Le terminal est doté de la technologie LOHR permettant le chargement de semi-remorques sur les trains.

Revendications

Si nous souhaitons augmenter les chances d'atteindre les objectifs de transport ferroviaire fixés pour 2030 et 2040 nous considérons que les éléments ci-dessous sont un passage obligé :

- **Europe**

- Mise à jour de la directive 92/106 avant la fin de la législature (2024). Un cadre à jour et adapté permettra le développement du secteur de transport ferroviaire.
- Favoriser une meilleure interopérabilité et homogénéisation entre les pays membres de l'UE.
- Homogénéiser les poids et dimensions des véhicules routiers circulant sur le territoire européen.
- Création d'un écolabel pour promouvoir l'intermodalité et les modes de transport préférables d'un point de vue environnemental.

- **Fédéral**

- Des budgets permettant un investissement conséquent dans l'infrastructure ferroviaire.
- Une révision de la clé de répartition 60/40 préjudiciable pour le rail wallon.
- Un changement culturel d'approche vis-à-vis du rail (lobby camion, investissement, ...).
- Un rôle prépondérant joué par le SPF afin de se donner les moyens et le champ autorisé sur un marché libéralisé.
- En province de Luxembourg : la création de voies de garage de 740m sur la ligne Athus-Meuse (L165) pour conforter sa place dans le corridor atlantique-méditerranéen.

- **Régional**

- La présence d'interlocuteurs spécialisés « rail » à la cellule ferroviaire SPW
- Une vision d'ensemble sur l'aménagement du territoire en Wallonie et au-delà.

- **Provincial**

En termes d'infrastructures ferroviaires, le Luxembourg est la province qui a perdu le plus en comparaison aux autres provinces. Au fil des années, l'offre a été réduite au strict minimum.

Atouts territoriaux non valorisés

- La province de Luxembourg est dotée d'un réel potentiel ferroviaire, il serait déraisonnable de ne pas l'exploiter.
- La gare d'Athus est composée de 4 faisceaux complets.
- La ligne industrielle L289 reliant Marbehan au Z.I Gantaufet à Etalle (Nestlé-Valvert).
- Liaison du Serpont (triangle Libramont-Hatrival).
- Ligne 163 Libramont-Bastogne en intégrant les trains de marchandises. Coexistence possible avec le Ravel.
- Pôle Ardenne Bois (100 ha) (Gouvy).

Vision d'avenir

- En province de Luxembourg, seules quelques entreprises sont en capacité aujourd'hui d'utiliser des trains de marchandises complets (Burgo, Lhoist, Pauls ?). Pour les autres entreprises, l'enjeu est dès lors de grouper les wagons afin de constituer des trains complets. C'est possible avec un modèle de ramassage des wagons/containers tel que celui employé en Suisse où les entreprises transportent leurs marchandises (y compris alimentaires) avec succès. Pour alimenter le TCA (Athus), un sous-hub s'avère nécessaire dans le centre de la province. Une étude de faisabilité intégrant une analyse des impacts socio-économiques et environnementaux est indispensable pour désigner l'endroit le plus adéquat : Molinfaing et Bertrix ont chacun des avantages et des inconvénients.
- Développement d'un sous-hub complémentaire au TCA. Une étude de faisabilité intégrant une analyse des impacts socio-économiques et environnementaux est indispensable pour désigner l'endroit le plus adéquat : Molinfaing et Bertrix ont chacun des avantages et des inconvénients.
- Une personne référente « rail » (fret et voyageur-euses) pour la Province, comme il en existe pour d'autres cellules de développement.
- Une approche multimodale plus ambitieuse de la part d'Idelux dans sa politique d'aménagement des ZAE.
- Une politique volontariste qui rend possible l'utilisation du rail pour le trafic de marchandises.

Organisation et gouvernance

- Mise en place d'un « ensemblier » territorial. Ce support mettrait les entreprises en relation dans le but de les attirer au rail. Le travail consisterait en l'identification des volumes et besoins de chacune pour ensuite regrouper les flux et organiser des trains de marchandises. Parmi les acteurs potentiels qui pourraient jouer ce rôle, Idelux et la Chambre de Commerce Luxembourg Belge disposent de réseaux


entreprises. Parmi ce support doit figurer un·e référent·e technique pour conseiller les entreprises et rendre leur activité compatible au rail.

- Faire une analyse objective de la politique commerciale de la SNCB qui s'avère être un obstacle pour la province de Luxembourg.
- Application d'une politique de concession pour la prise en charge des derniers kilomètres hors de l'infrastructure principale d'Infrabel.

Le dossier complet du MOC (20 pages) est disponible sur demande au 063/23 87 38 ou m.heyde@mocluxembourg.be

Contact : Jean-Nicolas BURNOTTE

 Rue des Déportés, 39 - 6700 Arlon

 063/21 87 26

 jn.burnotte@mocluxembourg.be

10. CONCLUSION : UN CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

Les différents dossiers présentés ont un point commun : ils mettent en évidence les spécificités de notre province, et en premier lieu la ruralité qui nous caractérise. Il est primordial de trouver des forces politiques en capacité de défendre les services de base au bénéfice de la population.

Dans la complexité accrue du panorama politique actuel, comment relayer les dossiers luxembourgeois ?

Défendre au coup par coup des services menacés (rail, protection civile, santé, etc ...) nous place dans une posture défensive qui bien souvent ne réussit qu'à reporter le problème ... jusqu'à la prochaine menace. Aujourd'hui, il n'existe pas de lieu permettant de discuter la stratégie de développement de la province que nous souhaitons défendre. La multiplication des organes pouvant s'en rapprocher (conseil provincial, conférence locale des élus, Réseaulux, ...) brouille la lisibilité pour les citoyens et les mandataires.

Le MOC Luxembourg appelle de ses vœux la création d'un Conseil de développement.

À l'instar du Conseil de développement existant en Wallonie picarde, une telle structure dépasse le monde politique et les partenaires sociaux classiques. Plus largement, elle rassemble les forces vives : les partis politiques, les syndicats, les mutualités, le monde économique, le monde académique, la culture, l'insertion, la jeunesse, les mouvements sociaux et d'éducation permanente, les associations environnementales, etc.

Ce lieu serait un formidable outil au service de toutes et tous, permettant un travail fédérateur, ambitieux et prospectif, aboutissant à une vision pour le territoire de la province de Luxembourg, défendue sur la durée. Cette structure permettrait de construire une complémentarité entre les territoires plutôt qu'une concurrence stérile et négative à long terme à tous points de vue (économique, social, environnemental).

Dans une série de dossiers, il apparaît clairement qu'un tel Conseil de développement permettrait une réelle plus-value : projet de mobilité de la province, hôpital Centre-Sud, utilisation des fonds FEDER, parc national, plan de relance et de résilience wallon, schéma de développement du territoire (SDT) ...