PARLEMENT WALLON

SESSION 2014-2015

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance publique de commission*

Commission des travaux publics, de l'action sociale et de la santé

Mardi 24 février 2015

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	1
<i>Auditions – État des lieux et perspectives pour l'emploi en Wallonie suite à la réforme des allocations d'insertion</i>	1
<i>Audition</i>	1
<i>Auditions relatives à la gestion de la sécurité routière en Wallonie</i>	1
<i>Question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les pistes d'initiation à la sécurité routière pour les enfants »</i>	1
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	1
<i>Organisation des travaux (Suite)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Knaepen.....	1
<i>Auditions relatives à la gestion de la sécurité routière en Wallonie (Suite)</i>	2
<i>Exposé de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine	2
<i>Audition de M. Derweduwen, Administrateur délégué de l'Agence wallonne pour la sécurité routière</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Derweduwen, Administrateur délégué de l'Agence wallonne pour la sécurité routière	3
<i>Audition de M. Willame, Directeur général f.f. de la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments (DGO1)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Willame, Directeur général f.f. de la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments (DGO1).....	6
<i>Audition de M. Loyaerts, Directeur général de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Loyaerts, Directeur général de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2).....	10

Échange de vues

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Wahl, Knaepen, Mme Vienne, MM. Onkelinx, Daele, Mme De Bue, M. Loyaerts, Directeur général de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2), M. Willame, Directeur général f.f. de la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments (DGO1), M. Derweduwen, Administrateur délégué de l'Agence wallonne pour la sécurité routière..... 12

Confiance au président et au rapporteur..... 26

Organisation des travaux (Suite)

Intervenants : Mme la Présidente, M. Wahl..... 26

Interpellations et questions orales..... 26

Question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la gestion du parc logistique d'Houdeng »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Destrebecq, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 26

Question orale de M. Prévot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les contrats de gestion des ports wallons »

Intervenants : Mme la Présidente, M. P. Prévot, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 28

Question orale de M. Knaepen à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les prochains chantiers du réseau secondaire en Hainaut »..... 30

Question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le transfert des routes provinciales »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 30

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le recours aux tracteurs agricoles sur les chantiers de voirie du SPW »..... 31

Question orale de M. Jeholet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la désignation d'un attaché au port autonome de Liège »..... 31

Question orale de Mme Bonni à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'éclairage public défectueux à Dison »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Bonni, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 31

Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le Plan communal de mobilité de la Ville de Tournai »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Vienne, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 32

Question orale de M. Dupont à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les moyens dont se dote la Wallonie pour assurer l'équipement des parcs d'activité économique »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dupont, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 32

Question orale de M. Dodrimont à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le dépôt du permis pour le projet du pont de Tilff »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 35

Question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les panneaux publicitaires LED sur les bords des routes »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Defrang-Firket, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....36

Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le projet « Seine-Escaut » » ;

Question orale de Mme Waroux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les avancées du dossier Seine-Escaut »

Intervenants : Mme la Présidente, Mmes Vienne, Waroux, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 37

Question orale de M. Lecerf à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le transport exceptionnel »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Lecerf, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 39

Reprise de la séance..... 41

Interpellations et questions orales (Suite)..... 41

Question orale de M. Maroy à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la voie d'accès entre le parking RER de Louvain-la-Neuve et la E411 »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 41

Question orale de M. Maroy à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la réfection urgente de la N240 à hauteur de Jandrain » ;

Question orale de M. Legasse à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les travaux sur la N240 »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 43

Question orale de M. Hazée à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les réflexions du Gouvernement autour de la SOFICO »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Hazée, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 44

Question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'adjudication de la deuxième phase du contournement de Couvin »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 48

Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'amélioration du marquage routier pour la sécurité de tous »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Durenne, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 49

Question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le Comité wallon du patrimoine mondial (CWAPAM) » ;

Question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la mise en valeur du patrimoine mondial de l'UNESCO »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bellot, Mme Kapompole, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....51

Question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le développement du « crowdfunding » et le mécénat en Wallonie » ;

Question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le crowdfunding en Wallonie »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bouchez, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 54

Question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la maison du Marichau à Bohan-sur-Semois »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 56

Question orale de Mme Lecomte à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'état de santé des travailleurs de nuit »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Lecomte, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 58

Question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le « binge drinking » » ;

Question orale de M. Evrard à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la problématique de la consommation excessive d'alcool chez les jeunes » ;

Question orale de M. Lefebvre à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la lutte contre la consommation abusive d'alcool » ;

Question orale de Mme Vandorpe à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la prévention en matière de consommation d'alcool chez les jeunes en Wallonie »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Lefebvre, Mme Vandorpe, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 58

Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la prévention en matière de consommation de stupéfiants »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Vienne, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 61

Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la création du pôle wallon contre le cancer »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Vienne, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 62

Question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la politique de prévention du VIH »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Kapompole, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 63

Question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la recrudescence de l'hépatite A »..... 64

Question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la maladie de Huntington »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 65

Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la sensibilisation aux attitudes saines »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Durenne, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 65

Question orale de Mme Lecomte à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la lutte contre l'intoxication au monoxyde de carbone »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Lecomte, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 67

Question orale de M. Hazée à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la volonté du Gouvernement de transformer les intercommunales hospitalières en ASBL »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Hazée, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 69

Question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les solutions alternatives aux maisons de repos »..... 71

Question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la consommation de cigarettes chez les jeunes »..... 71

Question orale de Mme Trotta à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la prévention et la prise en charge de l'anorexie mentale »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Trotta, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 71

Question orale de Mme Brogniez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la surconsommation médicamenteuse »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Brogniez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 72

Question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'interdiction de fumer dans une voiture »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bouchez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 73

Question orale de Mme Bonni à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les services d'aides familiales non habilités à pratiquer des soins techniques infirmiers »..... 75

Question orale de M. Desquesnes à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la poursuite du soutien aux entreprises de travail adapté en Wallonie »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Desquesnes, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 75

Question orale de Mme Bonni à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le suicide chez les aînés »..... 77

Question orale de Mme Defraigne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'application du décret sur l'accessibilité aux personnes handicapées accompagnées de chiens d'assistance des établissements ouverts au public ».....77

Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le maintien à domicile »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Daele, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 77

Question orale de M. Martin à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'instauration d'un régime d'assurance au bénéfice des personnes âgées ».....79

Question orale de Mme Moinnet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la condamnation de l'AWIPH par la Cour d'appel de Liège »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Moinnet, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 79

Question orale de Mme Gérardon à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la problématique de l'égalité des chances pour les femmes célibataires »..... 81

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'antisémitisme »..... 82

Question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les « tests gender » »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Baltus-Möres, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 82

Question orale de M. Dodrimont à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « Les panneaux détecteurs de brouillard »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 83

Question orale de M. Onkelinx à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les zones 30 aux abords des écoles ».....84

Question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le bilan du « container shuttle » entre La Louvière et Anvers »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Destrebecq, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 84

Question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la connexion ferroviaire de la plateforme trimodale de Garocentre »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Destrebecq, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 85

Question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les propositions de réforme de la formation à la conduite pour le permis B »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bellot, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 87

Question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'évolution du transport fluvial de marchandises » 88

Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les quotas de radars ».....88

Question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la législation en matière de vélos électriques »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bellot, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 88

Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'envoi de SMS au volant »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Durenne, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 90

Question orale de M. Maroy à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les attestations et certificats techniques des bateaux en Région wallonne ».....91

Question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la sécurité aux abords des crèches et des écoles »..... 92

Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'éducation à la sécurité routière dans les établissements scolaires »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Durenne, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 92

Question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la menace de disparition du Thalys wallon »..... 93

Liste des intervenants..... 94

Abréviations courantes..... 95

Présidence de Mme Kapompole, Présidente

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- *La séance est ouverte à 9 heures 16 minutes.*

Mme la Présidente. - La séance est ouverte.

Je souhaite d'ores et déjà la bienvenue aux différents responsables qui sont auditionnés ce matin dans le cadre de notre débat sur la sécurité routière en Wallonie, à savoir MM. Derweduwen, Willame et Loyaerts.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission.

Je voudrais vous signaler un courrier de M. Jeholet, Président du groupe MR, me demandant que la proposition de décret étendant le caractère obligatoire du parcours d'accueil à l'apprentissage du français, à la formation à la citoyenneté et au suivi d'une orientation socioprofessionnelle, déposée par M. Jeholet, Mme Reuter, MM. Dodrimont, Mouyard, Wahl et Knaepen (Doc. 102 (2014-2015) N° 1) puisse être inscrite à l'ordre du jour de notre prochaine commission. Ce sera donc fait dans deux semaines.

Auditions – État des lieux et perspectives pour l'emploi en Wallonie suite à la réforme des allocations d'insertion

Mme la Présidente. - Suite à la décision de la Conférence des présidents et aux propositions de collègues, la Commission a décidé de procéder, conjointement avec la Commission de l'emploi et de la formation et la Commission des pouvoirs locaux, du logement et de l'énergie, le 21 avril 2015, à l'audition :

- de Mme Vanboeckstal, Administratrice générale du FOREm ;
- d'un représentant habilité des centres publics d'action sociale – CPAS ;
- d'un représentant habilité de la Confédération des syndicats chrétiens de Belgique – CSC ;
- d'un représentant habilité de la Fédération générale du travail de Belgique – FGTB.

Si cette date convient aux membres de la commission, je vous propose de la noter pour le mardi 21 avril.

Comme vous le voyez, les différents représentants qui seront auditionnés sont proposés par la Commission de l'emploi et de la formation. Si vous souhaitez auditionner d'autres personnes, merci de me faire parvenir leur nom pour que nous puissions fixer une date ultérieure. Dans les dates ultérieures proposées pour la suite des auditions, il y a le mardi 19 mai durant l'après-midi.

S'il n'y a pas d'autres remarques concernant l'examen de notre arriéré, je vous propose de démarrer nos auditions.

AUDITION

AUDITIONS RELATIVES À LA GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN WALLONIE

QUESTION ORALE DE MME DEFRANG-FIRKET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES PISTES D'INITIATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES ENFANTS »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les auditions relatives à la gestion de la sécurité routière en Wallonie et la question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les pistes d'initiation à la sécurité routière pour les enfants ».

La question de Mme Defrang-Firket est retirée.

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. - Mme Vienne est désignée en qualité de rapporteuse à l'unanimité des membres.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Mme la Présidente. - Je vous propose que la question orale soit développée à la suite des auditions et de l'échange de vues, d'autant plus qu'elle était jointe à

une question de Mme Durenne. Je préférerais que l'on puisse travailler ainsi.

(Réaction d'un membre)

La Conférence des présidents a décidé de joindre la question aux auditions. On va considérer qu'elle sera développée et qu'elle restera jointe à la question de Mme Durenne concernant le même sujet.

Chers collègues, il nous reste à déterminer comment nous allons procéder.

La parole est à M. Knaepen.

M. Knaepen (MR). - Mme Defrang-Firket souhaite transformer sa question en question écrite.

Mme la Présidente. - C'est noté. Nous avons 65 questions aujourd'hui, j'avoue accueillir la nouvelle avec plaisir.

Concernant notre organisation des travaux, je vous propose de démarrer ces auditions par une présentation de M. le Ministre, une introduction de trois diapositives assez succinctes sur l'implication en termes de réforme institutionnelle par rapport à notre politique en matière de sécurité routière et voir les différentes interactions qui se présenteront ce matin entre les différents intervenants.

Je rappelle que M. Derweduwen est Administrateur délégué de l'Agence wallonne pour la sécurité routière, que M. Willame est Directeur général f.f. de la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments (DGO1). M. Loyaerts, Directeur général de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2), devra nous quitter, car il doit se rendre à une réunion sur Bruxelles à laquelle il doit assister parce qu'il représente la Wallonie et qu'il la préside.

En termes d'organisation, je vous propose de laisser les différents intervenants intervenir les uns après les autres, puis je vous céderai la parole pour un premier tour de questions. Je demanderai à M. Loyaerts d'intervenir en premier pour pouvoir nous quitter dans les temps. On verra s'il y a un deuxième tour de questions en fonction des réponses apportées.

AUDITIONS RELATIVES À LA GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN WALLONIE

(Suite)

Exposé de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Bonjour à chacun et à chacune. J'espère que vous avez pu passer de bonnes vacances, certains visages en témoignent en tout cas.

Je voudrais partager quelques minutes d'introduction pour clarifier la situation de cette thématique de sécurité routière en suite de la réforme de l'État. Vous avez souhaité avoir un débat et organiser les auditions de trois responsables clés, que je salue et que je remercie, non seulement pour leur présence ce jour, mais pour les interactions constructives que nous avons quotidiennement.

Vous pourriez légitimement vous interroger en vous disant : comment se fait-il qu'il y ait désormais trois acteurs wallons concernés par la sécurité routière ? Par quels aspects sont-ils concernés ? Y a-t-il eu réellement simplification à travers la réforme de l'État ?

Mon souhait est simplement d'illustrer le rôle de chacun et de chacune avant de céder la parole aux représentants des DG ou de l'Agence wallonne de la sécurité routière.

En sécurité routière, il y a trois pôles clés. On connaît les trois pôles du développement durable : l'économie, le social et l'environnement. Ce ne sont pas ceux-ci, c'est l'infrastructure, l'usager et le véhicule. Ce sont trois dimensions importantes à prendre en considération pour une bonne gestion de la sécurité routière. Ce sont trois éléments qui interagissent assez intimement au point que l'on parle régulièrement d'une responsabilité partagée, puisque l'accident est souvent le résultat d'un mauvais concours de circonstances entre deux ou trois de ces facteurs.

Jusqu'à présent, plusieurs acteurs intervenaient sur chacun des trois pôles. Nous avions, du côté des infrastructures, la DGO1, gestionnaire des voiries régionales ; la DGO2 intervenait aussi pour la signalisation des voiries communales – je vous parle bien ici de la situation jusqu'au 31 décembre dernier, donc avant application de la réforme de l'État – et l'IBSR donnait encore des avis et des conseils pour l'aménagement des voiries communales. Pour les normes d'infrastructures et les règles de bonnes pratiques, ce n'était pas toujours très clair entre la Région et le Fédéral quant aux responsabilités des uns et des autres.

S'agissant de l'usager, on retrouvait parmi les acteurs le SPF Mobilité et Transports, pour tout ce qui est question de réglementation, de formation aux permis et une série d'autorisations comme le transport exceptionnel – qui est maintenant largement régionalisé – ou les matières dangereuses, et l'IBSR pour la question de la sensibilisation au public.

Du côté des véhicules, on a à nouveau le SPF Mobilité qui intervenait pour le contrôle technique et l'IBSR pour l'aptitude à conduire, le CARA.

Suite à la régionalisation des compétences en matière de sécurité routière, en suite de notre sixième réforme de l'État, mais aussi suite à une réflexion qui a pu se dérouler en interne de la Région wallonne et des décisions prises par le Gouvernement wallon, le schéma et les intervenants se simplifient.

Le Fédéral, en gros, va prendre de la distance. Dorénavant, le pôle Infrastructures sera géré par la DGO1, en ce et compris l'assistance aux communes, les règles de bonnes pratiques et les contrôles de terrain le long de nos routes.

M. Étienne Willame, Directeur général de la DGO1, vous présentera ce pôle bien plus en détail que je ne vais le faire. La DGO2 gère le système du contrôle technique, de la formation à la conduite et de l'éducation mobilité et sécurité routière en milieu scolaire. C'est M. Loyaerts, Directeur général de la DGO2 qui vous exposera ces différents sujets. Quant à l'Agence wallonne pour la sécurité routière, M. Patrick Derweduwen, Administrateur délégué de l'agence, vous détaillera ses missions qui sont relatives au pôle de l'usager dans le sens général du terme. On le voit, les acteurs fédéraux prennent de la distance et ne sont plus concernés que de manière marginale.

Voilà ce que je souhaitais évoquer avec vous pour mieux comprendre le schéma d'évolution entre l'avant 1er janvier 2015 et l'après-1er janvier 2015 : trois acteurs clés désormais. Du côté des infrastructures, essentiellement, la DGO1. Du côté des usagers, la DGO2 et l'Agence wallonne pour la sécurité routière et du côté du pôle « véhicules », la DGO2, les acteurs fédéraux étant désormais dans une logique de coopération, collaboration, soit des interlocuteurs pour des aspects plus marginaux, secondaires, des questions liées à la sécurité routière.

Mme la Présidente. - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre introduction.

Audition de M. Derweduwen, Administrateur délégué de l'Agence wallonne pour la sécurité routière

Mme la Présidente. - La parole est à M. Derweduwen.

M. Derweduwen, Administrateur délégué de l'Agence wallonne pour la sécurité routière. - Il me revient de vous présenter rapidement l'Agence wallonne pour la sécurité routière et ses activités récentes.

Dans ma présentation, je ferai un bref historique avec les points essentiels. Je présenterai un rappel des missions de l'Agence wallonne pour la sécurité routière,

la structure mise en place et passerai en revue les différentes directions pour en revenir au niveau du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière.

Il y a eu un démarrage important au niveau d'une prise en compte et d'une politique volontariste de sécurité routière en Région wallonne, fin décembre 2010, par la mise en place du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière qui a introduit 76 recommandations approuvées par le Gouvernement wallon et présentées lors des États généraux de la sécurité routière de 2012.

Il y a eu ensuite approbation du projet de plan d'action et une décision du Gouvernement wallon d'approuver le financement de l'agence avec aussi un passage très important avec la loi spéciale de la sixième réforme de l'État, éditée le 6 janvier 2014.

Suite à cela, le 20 février, le Gouvernement wallon a décidé que l'agence était l'entité réceptacle de tout ce qui concerne la communication et la sensibilisation en matière de sécurité routière qui, pour se référer à la diapositive précédente, concerne l'usager.

Il y a eu ensuite la signature, en mars 2014, de la convention-cadre et un premier subside fut versé en mai 2014, ce qui nous a permis de rentrer dans la mise en place et la mise en œuvre de l'Agence wallonne pour la sécurité routière. Et nous avons, aujourd'hui, 11 collaborateurs qui sont en fonction.

Les missions attribuées à l'agence, au travers de la convention-cadre, sont relatives à la communication, à la sensibilisation et la promotion en matière de sécurité routière, avec une demande supplémentaire de gérer le label BackSafe qui vise à assurer un retour plus en sécurité lors d'événements festifs divers.

Une deuxième mission, et c'est innovant en Wallonie, fut d'améliorer la coordination et l'accompagnement des victimes de la route et de leurs proches.

Il faut vraiment être conscient que pour changer le comportement des personnes, des usagers, il faut avoir une politique intégrée de sensibilisation et de contrôle. La sensibilisation permet de construire l'acceptabilité sociale des contrôles et les contrôles permettent d'induire progressivement une modification dans le bon sens du comportement des usagers. Il faut également émettre un avis et des conseils sur les plans zonaux de sécurité.

Le quatrième élément, c'est la partie « statistiques », la partie « objectivation » de la sécurité routière. Pour bien fonctionner, les différents départements ont besoin d'une objectivation de la sécurité routière. Mais le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, pour faire ces recommandations, a également besoin d'avoir une analyse, de disposer de statistiques – en clair,

d'avoir une image objective de la sécurité routière en Wallonie.

La cinquième mission de l'agence est de présider et assurer la logistique et le secrétariat du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière.

Rapidement, un petit schéma au niveau de la structure : quatre directions et quatre fonctions, le secrétariat, le secrétariat du Conseil supérieur, une juriste.

La première mission importante de l'agence, c'est la communication, la promotion en matière de sécurité routière. Vous avez déjà vu deux campagnes mises en place. Celle de janvier était une campagne mise en place par une équipe encore réduite, plutôt une campagne de notoriété, de positionnement de l'Agence wallonne pour la sécurité routière, avec la mention du site Internet de l'agence qui, pour ce moment-là, a été tout à fait renouvelée.

Puis une deuxième campagne, encore en cours pour l'instant, la campagne « Mort de fatigue ». Dans ces recommandations, le Conseil supérieur wallon avait mis en valeur les risques liés à la fatigue au volant. Lors de la conférence de presse organisée du lancement de la fatigue, on a insisté sur le fait que 20 à 30 % des tués sur autoroutes sont dus – on le suppose, car c'est très difficile à cerner – à la fatigue, à l'endormissement au volant.

Nous avons encore six campagnes prévues en Wallonie sur l'année 2015 et nous sommes en train de sélectionner l'agence qui s'occupera de la mise en œuvre, sous notre supervision, de ces différents thèmes, principalement sur base des recommandations du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière. Il est important de signaler que la loi spéciale prévoyait le transfert de cette compétence vers la Région wallonne, prévoyait également le transfert du personnel. C'est un cas un peu plus particulier, puisque le personnel était actif à l'IBSR et qu'il est destiné à l'agence, ce sont deux ASBL. Mais ce transfert d'un certain nombre de personnes de l'IBSR a été effectué et les personnes, qui s'occupaient principalement de la sensibilisation à l'IBSR, sont aujourd'hui actives au niveau de l'Agence wallonne de la sécurité routière.

Une attention particulière pour le public des 18 à 25 ans existe pour deux raisons, parce qu'ils sont surreprésentés dans les accidents de la route, notamment durant le week-end. On sait que par rapport à leur proportion dans la population, ils représentent deux à trois fois le risque d'être tués dans un accident. Les canaux de communication doivent être adaptés : beaucoup plus de présence sur le terrain et des canaux de communication beaucoup plus centrés sur les réseaux sociaux. Lors d'une discussion avec le directeur de la RTBF, on en discutait et il disait que, précédemment, les personnes ne regardaient plus la télévision parce que se

mettaient sur les réseaux sociaux puis revenaient vers la télévision. Il constate souvent que le public ne suit plus et ne revient plus vers la télévision.

Le label BackSafe, on en a parlé.

On va mettre en place toute une série d'actions ciblées pour des publics qui ne sont pas le public jeune, mais beaucoup plus spécifique : les motards, les conducteurs de trafic lourd, les accidents de week-end, les personnes qui conduisent sous l'influence des drogues, et cetera.

Point également à signaler, c'est que l'émission *Contacts* qui était pilotée précédemment par l'IBSR en collaboration avec la police fédérale est aujourd'hui une collaboration entre l'AWSR – l'agence – la Région de Bruxelles-Capitale et la police fédérale.

Le site Internet, on en a parlé également.

Il est essentiel d'avoir une politique intégrée de sensibilisation et de contrôle sur les problématiques de sécurité routière. Un département a été mis en place dans ce sens, avec de nombreux contacts avec la police fédérale, la police locale, les parquets, le Centrex. Dans ce schéma de politique intégrée de sensibilisation et de contrôle, nous envoyons un courrier fin d'année pour le planning des campagnes de l'année suivante, de façon à ce que les services de police soient informés du planning de nos campagnes et puissent organiser leurs contrôles en fonction de nos campagnes.

C'est moins le cas pour les deux premières campagnes ; la première étant plutôt un positionnement de notoriété, cela s'appliquait moins. Malheureusement, jusqu'à aujourd'hui, il est très difficile de pouvoir contrôler quelqu'un sur son niveau de fatigue, c'était donc difficile à mettre en place.

On a mis en place un groupe de travail sur la récolte des données en matière de contrôle par les forces de police. Nous collaborons aussi étroitement avec la DGO1 dans le cadre de la *task force* Fonds sécurité routière.

Direction « statistiques, analyses et recherches », on en a parlé. L'objectif aujourd'hui est de mettre en place toutes les données pour pouvoir en disposer, les analyser et donner des orientations et des analyses claires sur la situation.

Quelque chose d'important, c'est une innovation en Wallonie. Les trois précédents départements de l'agence sont clairement orientés du côté de la prévention. Ici, le quatrième département vise à limiter les conséquences, la victimisation secondaire des victimes de la route et de leurs proches. Puisque ces personnes sont effectivement confrontées, pendant une très longue période, à des difficultés dans des procédures qu'ils ne connaissent pas, alors qu'ils sont dans un état psychologique de faiblesse vu le choc reçu.

Une ligne spécifique a été mise en place : le 081/82.13.21. Il y a aussi une adresse courriel où toute personne concernée peut s'adresser à nous.

La notoriété de cette nouvelle activité était importante. On a donc établi un flyer qui a été envoyé en 100 exemplaires à chacune des 72 zones de police, aux 13 districts de la police fédérale et aux différentes maisons de justice.

Le positionnement de ce département, nous n'intervenons pas en première ligne, c'est le rôle des forces de police. Nous avons trois personnes qui s'occupent de ce département et nous n'allons pas intervenir dans les compétences des agents de première ou de deuxième ligne. C'est vraiment une écoute, une information et une orientation des victimes de la route et de leurs proches. Une coordination, mais plutôt dans le sens d'une concertation avec les structures existantes et le soutien et la contribution à la formation des professionnels. Nous constatons déjà un nombre croissant d'appels, tant de la part de victimes ou de leurs proches que des professionnels actifs dans le secteur.

La mise en œuvre du plan stratégique 2015-2017, approuvé par le conseil d'administration de l'agence le 28 octobre, suit son cours prévu. On a quelques difficultés, c'est normal sinon on s'embêterait un peu. Vous avez certainement entendu parler d'une discussion avec l'IBSR quant à l'utilisation du concept Bob ; c'est un point que nous devons régler dans les prochains jours, les prochaines semaines.

On est aussi extrêmement préoccupés du positionnement du collège des procureurs avec les quotas de procès-verbaux qu'ils veulent mettre en place. Dans une politique intégrée de sensibilisation et de contrôle, c'est quand même préoccupant. D'autant plus qu'il y a des impacts également au niveau du financement de la Wallonie.

Nous sommes en train d'avoir des contacts avec le SPF Affaires économiques de façon à pouvoir disposer de la base de données des accidents corporels et des bases de données des infractions, en tout cas celles qui sont régionalisées. Ainsi que des échanges de données concernant les contrôles avec les polices locales pour lesquels nous sommes en train de discuter et d'avoir beaucoup de réunions dans ce sens.

En ce qui concerne le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, ce conseil va pouvoir se reposer sur une base beaucoup plus large au niveau de l'agence. On va donc pouvoir mener plus de groupes de travail et véritablement redynamiser le Conseil supérieur. Les thèmes prioritaires prévus, pour l'instant, dans les groupes de travail, c'est le transport lourd et toute une série d'aspects qui ont été discutés.

On a parlé des quotas en matière de procès-verbal fixés par les procureurs, la solution est d'aller vers la

mise en place d'un certain nombre d'amendes administratives, notamment pour les dépassements de vitesse qui restent dans une certaine proportion. Pas les grands dépassements de vitesse, pas les cas de récidive manifeste, mais là il y a un certain nombre de choses à mettre en place. À un moment où à un autre dans le processus, un groupe de travail, au niveau du Conseil supérieur, pourrait être mis en place.

On va devoir, à partir de la deuxième partie de l'année 2015, se pencher sur les 76 premières recommandations, aller voir ce qui a été fait. On verra dans l'exposé de M. Willame qu'il y a un certain nombre de choses qui ont été faites. La mise en place de l'agence était un préalable à la réalisation et la mise en œuvre d'un certain nombre de recommandations du Conseil supérieur. Tout cela suit, mais à un moment donné il faut faire une évaluation et ceci dans le cadre de la préparation des prochains états généraux. C'est en principe tous les cinq ans, en 2012, 2017 les prochains et très probablement encore quelques recommandations qui devraient venir s'ajouter.

En synthèse, l'agence souhaite se positionner vers ce que j'appellerais des partenariats privilégiés avec toute une série d'acteurs. On a des contacts extrêmement étroits avec la DGO1 notamment pour ce qui concerne la politique criminelle, avec la DGO2 notamment pour l'éducation à la sécurité routière et la mobilité en milieu scolaire, avec le Service public fédéral Justice, avec les différentes polices locales tant en matière de politique criminelle que pour le côté « assistance aux victimes ». Nous avons énormément de contacts avec différentes organisations qui représentent les usagers de la route, on en a cité quelques-unes : Touring, Pro Velo, FEDEMOT, mais il y en a d'autres.

Nous avons également des contacts privilégiés avec toute une série d'intervenants : l'IBSR, le GOCA, la *Vlaamse Stichting Verkeerskunde* qui est aussi un organisme dynamique au niveau de la Flandre. Nous avons des contacts avec nos homologues dans les autres Régions, *Ministerie van Openbare Werken* ou *agentschap Wegen en Verkeer* du côté flamand, ou Bruxelles Mobilité. Nous avons énormément de contacts avec des organismes équivalents dans les autres pays ou les organisations internationales – c'est un point extrêmement important.

En conclusion, Madame la Présidente – je pense que j'aurai tenu à peu près mes 20 minutes – l'encadrement de l'Agence wallonne pour la sécurité routière a été mises en place depuis mai 2014. C'est une agence récente, mais il faut tenir compte que les différentes personnes dans l'encadrement de l'agence ont chacune de 10 à 15 ans d'expérience en matière de sécurité routière et disposent d'une large expérience à ce niveau, notamment le responsable du département statistique est une personne qui joue un rôle d'expert au niveau de l'Observatoire national de la sécurité routière en France.

C'est assez remarquable et important, cela mérite d'être signalé.

Le transfert du personnel à la Direction communication-sensibilisation de l'IBSR vers l'agence a été réalisé. Nous comptons 11 collaborateurs ; le processus d'engagement de trois collaborateurs supplémentaires est encore en cours.

À terme, nous devrions compter, je pense, 17 à 18 collaborateurs.

Je vous remercie pour votre attention.

Mme la Présidente. - Je remercie vivement M. Derweduwen pour son exposé clair et synthétique par rapport à de nouvelles compétences dont nous héritons et pour lesquelles nous devenons particulièrement responsables.

Audition de M. Willame, Directeur général f.f. de la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments (DGO1)

Mme la Présidente. - La parole est à M. Willame.

M. Willame, Directeur général f.f. de la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments (DGO1). - Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les députés, c'est avec grand plaisir que je viens aborder avec vous les activités de la Direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments en matière de sécurité routière. Comme cela a été exposé par M. le Ministre, je vais me concentrer sur le cœur de métier de la direction générale, c'est-à-dire ce qui touche à l'infrastructure.

Je développerai mon intervention en trois temps, le principal étant tout ce qui touche la sécurité proprement dite des infrastructures elles-mêmes. J'aborderai enfin deux sujets relatifs, d'une part, aux aspects réglementaires et à la politique criminelle – cela a déjà été abordé par M. Derweduwen –, mais également, d'autre part, le volet contrôles/sanctions. Comme cela vient d'être dit, une politique de sécurité routière intelligente doit mêler une intégration entre politiques de sensibilisation et politiques de contrôles/sanctions tout à fait intégrée et cohérente.

Premier axe de mon intervention, la question de la gestion de la sécurité des infrastructures routières. C'est vraiment ce qui touche le cœur de métier de la DGO1 : l'infrastructure, la route, ses abords et son environnement, avec deux éléments de développement dans la présentation. D'une part tout ce qui découle de la mise en œuvre de la directive européenne sur la gestion de la sécurité, qui a été traduite par un décret au Parlement wallon en 2010 avec un arrêté d'application et toute une série d'actions et d'activités qui sont mises en œuvre au sein de la DGO1. D'autre part, j'aborderai

différentes stratégies thématiques. Ce ne sont que des exemples, mais notamment des sujets récurrents en matière d'usagers vulnérables, en matière d'obstacles latéraux et en matière de gestion de la sécurité aux abords des chantiers.

Tout cela pour montrer que sur ce cœur de métier, la direction générale souhaite constituer un guichet unique de référence en matière de sécurité des infrastructures. Elle souhaite également diffuser de la cohérence en termes de conception et de gestion de la route, des infrastructures routières en matière de sécurité routière. Elle souhaite enfin renforcer des partenariats et des expertises à l'attention des pouvoirs locaux.

Cette fameuse directive de 2008 a été traduite en droit wallon dans le cadre d'un décret en 2010. On ne va pas faire de grands développements ici, mais l'objectif est d'avoir de la cohérence à l'échelle européenne dans le traitement d'un certain nombre d'éléments en matière de sécurité routière, d'avoir des procédures uniformes et d'avoir aussi des langages uniformes dans les actions qui sont menées dans les différents États membres. Avec des objectifs glissants, récurrents, de réduction du nombre de victimes de 50 % en dix ans, avec une première période qui s'était étalée de 2001 à 2010 et une seconde période qui va de 2011 à 2020.

Évidemment, nous retrouvons une déclinaison de ces objectifs chiffrés de diminution de moitié du nombre de décès sur nos routes entre 2011 et 2020 dans l'actuelle Déclaration de politique régionale, avec un chiffre cible à retenir : 200 décès au maximum constatés à l'échéance 2020.

En termes d'évolution, nous voyons qu'à l'échelle européenne, sur ce cycle 2010-2020, nous tenons la tendance. On est sur le bon chemin.

Si on aborde les chiffres 2013, vous voyez que la Belgique se trouve dans la partie médiane des statistiques. C'est un ratio qui exprime le nombre de victimes par million d'habitants. C'est une manière de présenter des chiffres. Dans le tableau précédent, c'était des chiffres nets exprimés en victimes.

Il faut savoir qu'actuellement nous nous trouvons au milieu à l'échelle belge, mais que nous venons de très loin. Il y a une dizaine d'années, nous étions à un ratio de quasiment 150. Nous sommes aujourd'hui à un ratio de 64 à l'échelle belge.

Pour ce qui est des tendances au niveau de la Belgique et de la Wallonie avec ce fameux chiffre à l'échéance 2020 de 200 décès constatés sur la route, nous venions en 2008 d'un chiffre de l'ordre de 400 à 420 et nous sommes en 2013 à un chiffre de 320.

En préparant cette présentation, j'ai regardé où nous étions il y a un peu plus de dix ans, soit en 2001-2002 : le nombre était de 600.

Aujourd'hui, par rapport à 2001-2002, nous avons déjà diminué de près de moitié le nombre de décès sur la route.

Il y a encore du chemin à faire – nous devons atteindre ce chiffre de 200 décès sur nos routes dans un laps de temps qui est encore relativement court –, mais les perspectives sont relativement encourageantes au vu des efforts qui ont été fournis par le passé.

Le fil conducteur de ma présentation sera bien entendu un fil conducteur routier : depuis la préparation d'un projet routier jusqu'à sa mise en chantier et son ouverture.

Vous voyez apparaître sur chacune de ces étapes – depuis la phase de projet jusqu'à la phase d'ouverture du chantier – un certain nombre d'activités qui sont, en fait, rythmées par la directive européenne et par le décret Sécurité routière et qui consistent en la réalisation d'un certain nombre d'avis préalables en matière d'infrastructures routières : des avis par rapport à des régimes de vitesse, à des positionnements de passages pour piétons, à une configuration vis-à-vis d'un cheminement de mobilité douce.

Nous avons aussi des audits de sécurité routière. Ces audits vont analyser de manière extrêmement fine, fouillée et détaillée une situation sur base de la configuration de la voirie, de l'accidentologie et d'un certain nombre de paramètres et fournir aux gestionnaires de voirie, essentiellement de direction territoriale, des éléments de réflexion pour la conception de la voirie et pour la prise en considération des paramètres de sécurité routière dans la conception de la voirie.

Parallèlement à ces études de cas, à ces audits, nous développons un certain nombre d'outils qui sont mis à disposition des gestionnaires d'infrastructures. Il s'agit d'outils transversaux, mais aussi d'outils thématiques, des guides qui sont bien entendu disponibles sur notre site Internet. Nous faisons aussi une large diffusion de ces guides à l'attention des pouvoirs locaux.

À partir du moment où nous sommes en phase de chantier, nous réalisons aussi des inspections de chantier. C'est un regard externe d'un collaborateur habilité, accrédité, qui a une formation spécifique sur la perception qu'a l'utilisateur de la route de la zone de chantier. Cela a trait évidemment à la signalisation, au marquage au sol, à un certain nombre de paramètres objectifs et subjectifs qui sont en relation avec leur organisation du chantier, mais surtout la mobilité autour du chantier.

Il faut bien annoncer que ceci est tout à fait complémentaire par rapport à la sécurité des collaborateurs sur le chantier. Dans le cadre de l'exécution des chantiers, il y a une responsabilité de l'entrepreneur de mettre en place des stratégies de

sécurité pour ses propres collaborateurs en fonction du matériel qu'il va mettre en place et également l'obligation d'avoir un coordinateur sécurité/santé externe.

Ce regard sécurité routière en relation avec ces inspections de chantier est tout à fait complémentaire par rapport à l'organisation de la sécurité à l'intérieur du chantier.

On continue notre fil conducteur. À partir du moment où la route est en exploitation, nous avons un autre outil qui concerne des inspections de réseau ou des inspections thématiques.

Là, ces auditeurs, ces inspecteurs circulent sur le réseau. Ils peuvent y circuler de jour comme de nuit et, avec leur œil expert, fournissent un certain nombre d'éléments d'appréciation sur un certain nombre de paramètres liés à la sécurité routière.

Ici, vous avez notamment une vue cartographique, un regard sur les limitations de vitesse : la limitation de vitesse est-elle adaptée à la configuration ? Nous pouvons avoir un regard sur le positionnement des passages pour piétons, sur les obstacles latéraux, sur toute une série d'équipements de la voirie. En fonction des éléments repérés, des photographies sont prises et la couleur du cadre donne une idée de l'importance de la mesure à prendre en termes de gains vis-à-vis de la sécurité routière.

Nous progressons et nous cheminons. À partir du moment où la route est en exploitation, qu'elle a été conçue correctement dans la première phase, qu'elle a été inspectée, soit de manière thématique, soit de manière systématique au niveau du réseau, nous avons un certain nombre d'outils, d'analyses et de monitorages qui sont essentiellement des outils d'analyse statistique. Ces outils d'analyse statistique nous permettent, à un moment donné, de faire des analyses sur des situations qui sont rencontrées. Pour mener ces analyses, il y a deux stratégies : la première est de se baser sur l'insécurité objective, c'est-à-dire les chiffres, les paramètres, les considérations que nous pouvons tirer des statistiques ; la seconde est de se baser sur l'insécurité subjective, c'est-à-dire la perception qu'en ont les acteurs de terrain. Ils peuvent être bourgmestres, échevins, riverains, forces de police, mais également un certain nombre d'experts qui peuvent se rendre sur place pour sentir la situation. L'outil qui nous permet de réunir et de rejoindre ces deux stratégies – l'insécurité subjective et l'insécurité objective – est constitué par la Commission provinciale de sécurité routière. Celle-ci est un outil majeur qui permet à l'ensemble des acteurs, avec les directeurs territoriaux des routes, les bourgmestres, les échevins, les experts de la direction générale, les responsables de zones de police, les TEC quand ils sont concernés, des riverains le cas échéant, d'aborder une situation dans sa globalité ou sous l'ensemble des regards.

Il faut également savoir que, dans le cadre de la mise en œuvre de la directive et du décret Sécurité routière wallon, cette Commission provinciale de sécurité routière revêt une importance tout à fait fondamentale dans le démarrage du processus d'audit. Ainsi, notamment, en amont de l'aménagement d'une zone dangereuse, nous devons réaliser une commission provinciale de Sécurité routière. Bien souvent, les fonctionnaires délégués sont présents en amont, dans cette première réunion d'installation, pour fixer les objectifs à rencontrer en matière de sécurité routière.

Quelques chiffres un peu plus précis : nous sommes aujourd'hui, comme je le disais tout à l'heure, à 320 décès constatés en 2013. Voici la répartition de ces décès sur les différents réseaux : 25 % sur le réseau dit structurant, c'est-à-dire les autoroutes et grandes routes nationales qui sont parallèles ; 45 % sur le réseau non structurant, c'est-à-dire les voiries régionales a priori secondaires, et 30 % environ sur le réseau communal.

D'autres paramètres également sur lesquels je reviendrai dans le cadre de stratégies thématiques :

- les usagers dits faibles – piétons, cyclistes, deux roues motorisés – avec 100 tués par an et 170 tués contre des obstacles latéraux ;
- pour la sécurité sur les chantiers, un à deux tués par an ;
- six à sept tués par an pour les véhicules circulant dans des zones de chantiers. Cela ne veut pas nécessairement dire qu'il y a une interaction directe entre le chantier et l'accident qui a été constaté.

On avance un peu dans les outils d'analyses. Vous connaissez bien le concept de zone à haut risque. C'est un concept qui a été développé en Wallonie depuis tout juste 20 ans, auquel on a adjoint un concept de tronçon dangereux. Tous les traitements statistiques et les géolocalisations sont effectués une fois par an, sont réalisés depuis maintenant 20 ans. Nous pouvons nous féliciter du fait que, depuis une vingtaine d'années, nous sommes passés de 179 zones à haut risque à 53 zones à haut risque, c'est-à-dire une diminution de 70 %. Nous continuons à monitorer ces zones à haut risque. Vous voyez ici une zone à haut risque qui était encore « active » jusque 2001. Nous avons fait un aménagement d'un rond-point en 2002 pour un montant de 450 000 euros et nous constatons qu'à partir de 2002 – vous voyez ici une représentation graphique de l'insécurité routière dans le carrefour – il n'y a plus d'accident significatif à cet endroit. Nous continuons donc à « monitorer », malgré le traitement qui a été fait au niveau de l'infrastructure. D'où l'importance d'investir dans l'infrastructure et de trouver le bon aménagement qui va répondre au problème qui aura été analysé.

Nous produisons toute une série de cartes. Ici, c'est la carte thématique sur les accidents de motos. Nous produisons également un portail qui est mis à

disposition de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière au niveau local – bourgmestres, échevins, services communaux, mais également les zones de police – qui permet, sur base d'un traitement statistique, de géolocaliser toute une série d'informations en matière de sécurité routière et d'accidents et de faire toute une série de visualisations sur des typologies d'accidents différentes et d'avoir une visualisation en direct de l'état de la situation.

Enfin, à partir du moment où l'on a développé de bons projets, monitoré et inspecté nos réseaux et qu'on a des stratégies adaptées en matière de détermination d'enjeux, nous pouvons boucler la boucle et sélectionner les bons projets en matière de sécurité routière et repartir dans une sélection adaptée de zones à traiter en matière de sécurité routière.

En résumé, par rapport à ce que je viens de vous expliquer, nous avons, depuis 2012, 200 audits qui ont été réalisés, 1 000 avis, 210 inspections de chantiers. Nous avons inspecté 1 200 kilomètres de réseau, 1 000 inspections thématiques et nous continuons depuis maintenant 20 ans à mettre à jour, une fois par an, l'ensemble des statistiques et des outils de monitoring que je viens de vous exposer.

J'en viens maintenant à quelques stratégies thématiques, les stratégies en relation avec les usagers vulnérables. J'aurais pu prendre des exemples liés aux piétons ou aux cyclistes. J'ai choisi la question des motards avec, dans l'organisation, un M. Moto régional qui est un collaborateur de la DGO1 et qui est lui-même motard au quotidien. Dans chacune des directions territoriales, un référent M. Moto spécialisé en la matière. Relevons des actions de détection et d'identification des itinéraires moto dangereux, des partenariats avec les zones de police, des panneaux qui ont été installés le long des routes d'itinéraires dangereux pour sensibiliser les motards à leur propre sécurité et à la configuration de la voirie, des cartes et des outils de communication qui sont distribués au travers de l'action des zones de police, guide de pratiques en termes de conception de la voirie spécifique par rapport à la sécurité des motards et également, comme je le disais, l'intégration de la sécurité des motards dans les audits et inspections de sécurité. Pour le surplus, M. le Ministre nous a demandé, chaque fois qu'une glissière de sécurité est endommagée, de positionner de manière systématique des glisse-motos qui permettent d'éviter que des motards qui auraient chuté viennent se fracasser contre les supports de ces glissières de sécurité. Voilà donc pour le périmètre de la sécurité des motards.

On l'a vu tout à l'heure, une source de victimes très importante à l'échelle de la Wallonie, ce sont les obstacles latéraux. Nous produisons des guides de bonnes pratiques. Nous intervenons également dans le cadre de nos inspections pour identifier les obstacles latéraux et caractériser leur aspect accidentogène ou pas.

En termes d'outils de prévention, vous commencez à voir fleurir le long des routes ce type de panneau avec des supports dits à sécurité passive qui permettent justement de ne pas constituer un obstacle trop important en cas de sortie de route, des poteaux d'éclairage qui sont eux-mêmes à sécurité passive – ainsi, quand ils sont touchés par un véhicule, ils s'abattent de manière plus facile – et également des absorbeurs de chocs. On en a placé, ces dernières années, des dizaines et des dizaines dans de très nombreux échangeurs autoroutiers.

La sécurité sur les chantiers a fait l'objet d'un grand débat, il y a un peu plus d'un an, ici au Parlement. C'est une priorité, en tout cas au sein de mon organisation et au sein de toutes les entreprises actives dans le secteur de la route, tant au niveau de la Fédération wallonne des entrepreneurs de voirie qu'au niveau des entreprises actives dans le Génie civil au sens large. Nous sommes en interaction permanente pour faire évoluer les réflexions et l'organisation de nos chantiers afin qu'ils puissent être réalisés en sécurité vis-à-vis de l'ensemble des travailleurs.

Nous produisons un certain nombre de guides de bonne pratique, d'outils de référence en matière de planches de signalisation. L'ensemble de ces outils est disponible sur différents sites Internet et est, pour la plupart, réalisé en coordination avec les entreprises pour permettre la bonne perception et la bonne intégration des objectifs de chacun.

La sécurité sur les chantiers se fait avec la mise en œuvre d'un certain nombre d'outils technologiques : l'information à l'amont des chantiers, l'information sur les sites Internet, l'information vis-à-vis des différents médias, mais également l'information au travers de panneaux à messages variables, qu'ils soient fixes ou mobiles.

Vous avez certainement vu toute une série de panneaux à messages variables sur des remorques mobiles que nous pouvons déplacer afin de permettre la meilleure information possible sur les conditions de circulation. Notons encore un outil technologique en matière de caméras et de respect des limitations de vitesse.

Nous continuons à investiguer toutes les possibilités que va offrir ou qu'offre déjà la technologie notamment en lien avec l'information en temps réel dans le véhicule. Aujourd'hui, chacun des conducteurs est au moins doté d'un GSM smartphone. Il y a de l'information qui est disponible, il y a de l'information qui peut entrer dans les GPS des véhicules pour avoir une information qui soit la plus fine possible en termes de conditions de circulation.

Enfin, la dernière stratégie thématique est tout ce qui touche à l'appui aux pouvoirs locaux, que j'ai déjà développée, par ailleurs, avec l'accès à la

documentation, l'accès au portail géolocalisant l'ensemble des statistiques.

Voici deux ou trois vues sur les aspects réglementaires et la politique criminelle. C'est quelque chose qui vient dans le cadre de la régionalisation. À partir du moment où une compétence nous est dévolue, nous avons également, dans une certaine mesure, une capacité à développer une politique criminelle et faire évoluer la réglementation, notamment en termes de Code de la route. Le Code de la route, en tant que tel, n'a pas été régionalisé dans son entièreté, mais des parties, notamment en matière de limitation de vitesse sur les voiries qui ne sont pas des autoroutes, ont été régionalisées. Le Code du gestionnaire, qui touche à la signalisation routière est, lui, régionalisé ainsi que le transport exceptionnel, les écomobis et tout ce qui touche à l'homologation des radars et à la masse maximale autorisée.

Concernant le Code de la route et le Code du gestionnaire, comme je viens de le dire, le Code de la route reste une compétence fédérale, mais il existe un pouvoir renforcé d'initiative des Régions, avec également la capacité de déterminer les limites de vitesse, hors autoroutes, au niveau des Régions et une capacité aussi à développer des stratégies d'implantation de signalisation et de marquage qui sont propres à chacune des Régions au travers du Code du gestionnaire. Notons enfin la régionalisation du transport exceptionnel qui est une réalité depuis maintenant quelques mois et également le projet des écomobis qui est maintenant aussi sur les rails.

En termes de politique criminelle, notre outil juridique est le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public. Comme cela a été évoqué par M. Derweduwen, nous devons à un moment donné adapter notre corpus législatif pour faire en sorte que ce décret puisse partir de son origine, qui était vraiment la préservation du domaine, la poursuite des incivilités, de l'abandon des déchets et ainsi de suite, vers quelque chose qui sera beaucoup plus large en matière de sécurité routière. Et pourquoi ne pas mettre en place un certain nombre d'amendes administratives en matière de limite de vitesse régionalisée, de masse maximale, de transports exceptionnels et ainsi de suite ? Le but est donc d'élargir le périmètre de ce décret pour permettre de caler avec ces nouvelles compétences qu'a la Wallonie ; tout cela en partenariat avec les forces de police et les parquets, pour déterminer une politique criminelle cohérente et efficace.

Enfin, dernière diapositive, la question du contrôle/sanction avec deux axes. Les forces de police, qu'elles soient fédérales ou locales, garderont leurs prérogatives. Mais on ne part pas de rien : des partenariats ont déjà été noués par le passé ; nous nous parlons de manière tout à fait récurrente. Il faut aussi souligner que, depuis quelques années, nous avons en Wallonie un centre régional de traitement des infractions

routières qui est le fruit d'un partenariat avec la police fédérale, qui est situé au Centre PEREX. Nous ne demandons qu'à faire développer ce partenariat et aller plus loin dans le développement de ce centre régional de traitement. Cela, c'est pour l'axe plus policier.

Puis également, l'élargissement des compétences de la police domaniale de la direction générale. Ses compétences sont aujourd'hui focalisées sur la préservation du domaine. Pourquoi ne pas, demain, élargir le spectre des domaines d'activité de cette police domaniale interne, administrative, qui est au sein de la Direction générale opérationnelle des routes et bâtiments ?

J'en ai terminé pour ma partie de présentation.

Mme la Présidente. - Merci, Monsieur Willame, pour cet exposé intéressant et éclairant sur la direction que vous gérez.

Audition de M. Loyaerts, Directeur général de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2)

Mme la Présidente. - La parole est à M. Loyaerts. Je rappelle qu'il doit nous quitter rapidement.

M. Loyaerts, Directeur général de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2). - Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, je vais maintenant – très rapidement, puisque Mme la Présidente insiste lourdement pour que je parte rapidement – aborder les aspects « sécurité routière » traités par ma direction générale.

Vous allez me demander pourquoi une autre direction générale s'occupe également de sécurité routière à côté de la Direction générale des routes. Simplement parce que la Direction générale des routes s'occupe d'infrastructures et, comme on vient de le voir, il y a beaucoup de choses à faire et beaucoup de choses sont faites. La Direction générale mobilité et voies hydrauliques s'occupe des autres modes de transport et de tout ce qui est réglementaire, lié à tous ces modes de transport quels qu'ils soient, hormis les aspects strictement liés à l'infrastructure, par exemple le Code du gestionnaire, le Code de la route ou du moins les parties régionalisées.

Cela veut aussi dire que quand on aborde la sécurité routière – on a parlé des véhicules, on a parlé des usagers, on a parlé de l'infrastructure – on peut aussi envisager cela d'une autre manière, ce que les experts anglo-saxons appellent la théorie des trois, voire même des cinq « e » : *engineering, enforcement, education, equipment* – on est là dans le domaine des véhicules et de la réglementation des véhicules de manière générale – et aussi *environment*, c'est-à-dire faire en sorte que la

sécurité routière, finalement, et les activités liées à cela, entre autres au niveau infrastructures, s'intègrent dans une vision globale de la mobilité ou, inversement, que la mobilité en tienne compte.

Cela veut dire que, depuis déjà longtemps, avant la nouvelle phase de régionalisation, la Direction générale de la mobilité et des voies hydrauliques s'occupait de sécurité routière par le biais de ses activités liées à la mobilité, c'est-à-dire principalement ce que vous connaissez tous, en tant que mandataires régionaux ou communaux, par le biais des plans communaux de mobilité qui, d'une manière générale, avaient – et ont toujours – trois grandes familles d'objectifs, parmi lesquels la sécurité routière, la mobilité, les aménagements liés au cadre de vie, liés à la mobilité de manière générale, qui ne peuvent s'effectuer sans tenir compte de cet aspect.

Les conséquences sont que c'est à la Direction générale que sont gérés les crédits d'impulsion qui permettent de mettre en œuvre certaines mesures en faveur de la convivialité, donc indirectement de la sécurité routière : convivialité entre modes, entre usagers. Une autre conséquence de cette politique de mobilité, c'est la formation des conseillers en mobilité, en formation, dont une des thématiques est bien entendu la sécurité routière. Nous en sommes actuellement – vous le savez peut-être – à plusieurs centaines de conseillers en mobilité qui ont été formés, entre autres dans beaucoup d'autorités communales.

Lors de la nouvelle phase de régionalisation, un ensemble d'autres compétences a été apporté à la Direction générale en complément naturel de ses activités antérieures.

Vous les voyez ici, du moins celles qui concernent la sécurité routière. Il s'agit donc de l'éducation à la mobilité et à la sécurité routière dans les écoles, de l'homologation des véhicules, de la supervision du contrôle technique et de la formation à la conduite et de la supervision des centres d'examen, c'est-à-dire tous les aspects liés à la technique, aux véhicules, mais également à la formation des conducteurs.

Premier point : éducation à la mobilité et à la sécurité routière dans les écoles.

C'est en fait une extrapolation de ce que nous faisons déjà en matière de mobilité. L'objectif est de poursuivre un ensemble d'actions qui, jusqu'à présent, étaient effectuées par l'IBSR. Nous avons récupéré deux agents de l'IBSR à ce sujet avec un objectif, intégrer le domaine dans un continuum éducatif, faire en sorte qu'il y ait tout un processus continué dans le temps, dès le plus jeune âge, depuis le début de l'enseignement jusqu'à la fin de l'obligation scolaire, de telle manière que, non seulement en mobilité, mais également en sécurité routière, il y ait intimement une perception adéquate qui soit acquise par tous les jeunes, avec –

vous le voyez tout de suite – les intérêts, les avantages pour la sécurité quand ils seront adultes, conducteurs dans la circulation.

Cela veut dire aussi que d'autres actions sont dès à présent envisagées ou sont déjà en cours d'organisation. La formation de référents « mobilité et sécurité routière » au sein des établissements scolaires, un peu à l'image de ce que l'on rencontre avec les conseillers en mobilité dans les administrations communales ou dans d'autres organismes ou des conseillers sécurité, dans le sens sécurité du travail, dans des entreprises. C'est faire en sorte que cette personne, formée de manière spécifique par l'administration, puisse correspondre à un rôle de coordinateur au sein des écoles, de formateur, de lanceur de projets et aussi veiller à cet aspect éducation à la sécurité routière dans les établissements scolaires. Ce qui veut dire que ce sera la personne charnière, la personne clé pour lancer des projets, des projets réalisés par les établissements scolaires, par exemple en matière de sécurité, mais également en relation avec la mobilité. C'est l'apprentissage à l'utilisation du vélo, cela peut être des projets de déplacements scolaires en rang ou comment se comporter de manière générale dans la circulation sur la rue quand ils vont vers l'école ou quand ils ont des activités diverses.

Les autres aspects sont plus liés à la réglementation et de manière générale aux véhicules ou usagers.

Le premier point, c'est l'homologation des véhicules. Les véhicules doivent être homologués, vous le savez tous, mais cela dépend de réglementations européennes. Nous devons les transposer en réglementation belge ou wallonne et cela implique que tous les véhicules qui circulent sur nos voiries soient homologués, puissent circuler. Cela veut dire que l'on doit homologuer non seulement les véhicules de base, homologation qui est faite dès la sortie d'un nouveau modèle présenté par un constructeur, mais également dès qu'il y a une petite série, dès que des aménagements sont faits pour toutes sortes de motifs : ambulances, camionnettes, autres véhicules. Tout cela doit être homologué avec ce que cela implique également comme reconnaissance des constructeurs ou entreprises qui adaptent les véhicules.

Cela fait, au niveau belge, 34 000 dossiers de manière globale dont 19 000 dossiers d'homologation proprement dite, ce qui, au vu des premiers chiffres que nous avons constatés depuis la régionalisation au 1er janvier 2015, devrait nous amener à environ 12 000 dossiers et 6 000 homologations de véhicules proprement dits qui seront réalisées cette année-ci en Wallonie.

Quand on parle d'homologation de véhicules, cela ne veut pas dire 6 000 véhicules différents, cela peut être des séries.

Le point suivant, c'est le contrôle technique des véhicules.

Le contrôle technique, ce n'est pas nous, il y a des sociétés qui s'occupent du contrôle technique – que vous connaissez tous également. Ce sont les mêmes sociétés qui s'occupent également des examens pour le permis de conduire.

Ces sociétés doivent néanmoins être contrôlées, doivent être inspectées, doivent correspondre à une série de règles. Toutes ces règles sont définies et seront suivies dans le futur dans la Direction générale mobilité et voies hydrauliques. Cela veut dire qu'une équipe, au sein de la DG, inspecte, audite si je peux dire, les différentes stations et les différentes entreprises de contrôle technique automobile, non seulement quant à leur organisation, quant à leurs heures d'ouverture, quant à leur fonctionnement, mais également en ce qui concerne les équipements proprement dits. Les équipements, à intervalles réguliers, doivent être testés, doivent être homologués pour être sûrs, pour qu'il n'y ait pas de problèmes de qualité des mesures, de pertinence dans les mesures réalisées. En conséquence, les stations de contrôle technique et les services techniques qui y sont liés doivent être, d'une manière ou d'une autre, reconnus, acceptés par l'autorité publique qui est maintenant l'autorité wallonne.

Pour que tout cela fonctionne, j'ai parlé également du fait que l'on contrôlait leur organisation. Cela veut dire qu'un ensemble de mesures administratives ou technicoadministratives sont émises par la DG pour faire en sorte que la transposition des directives européennes ou de la réglementation belge soient appliquées de la manière la plus adéquate possible quant à leur fonctionnement, quant à leur mode de travail et de mesure.

Dernier point, également transféré lors de la dernière phase de réforme institutionnelle, c'est la formation à la conduite ou l'accession à la conduite. La formation est faite ailleurs : auto-écoles ou filières libres. Les contrôles pour les examens sont faits dans les mêmes sociétés que celles qui s'occupent du contrôle technique, mais il n'empêche que là également, un aspect réglementaire est nécessaire : un aspect suivi, formation. Cela veut dire que la DG s'occupe de la reconnaissance et du suivi de ces centres d'examens, mais également de la formation des moniteurs d'auto-école de telle manière que la formation qu'eux-mêmes donneront soit la plus adéquate possible. Il s'agit également d'un ensemble d'autres activités concernant par exemple la détermination des questions d'examens, la méthodologie pour ces questions d'examen et pour ces examens proprement dits. L'activité qui était précédemment réalisée par l'IBSR et qui est transférée à la Région, à la Direction générale mobilité et voies hydrauliques, c'est le contrôle très spécifique des capacités de conduite pour les personnes moins valides, sachant que leur véhicule doit être adapté. Dans bien des cas, cela implique un contrôle adapté dans des conditions très spécifiques avec éventuellement des limitations quant à leur possibilité de conduire.

Voilà, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, j'en suis arrivé à la fin de mon exposé et comme vous l'avez vu, j'ai été très court.

Mme la Présidente. - Parfait, Monsieur Loyaerts.

Échange de vues

Mme la Présidente. - Cela me permet de donner directement la parole aux commissaires, aux collègues, je vous suggère, comme nous l'avions dit, d'interroger d'abord M. Loyaerts.

Je vais d'abord faire un tour de questions. La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - Je vous remercie, Madame la Présidente, et je tiens à remercier les différents intervenants. Je voudrais à ce stade faire une réflexion aux questions quelque peu globales. Je voudrais préalablement prendre une précaution oratoire en ce sens que, lorsque l'on est amené à poser un certain nombre de questions, c'est un peu notre travail, forcément pour les intervenants, on peut avoir l'impression que ne sont soulignés que les aspects négatifs. Je voudrais d'abord – c'est la précaution oratoire, cela vaut pour tous ceux qui vont intervenir – dire que tout un travail est réalisé. Il mérite d'être souligné et l'on doit vous en remercier.

Vous aurez compris que mon intervention à ces questions est plutôt sur l'aspect négatif des choses, qui peut apparaître comme tel, à tort ou à raison en ce qui me concerne, mais c'est aussi la raison de ce type de rencontre que nous pouvons avoir au sein du Parlement.

J'ai été un peu surpris de ne pas – sauf erreur de ma part ou sauf moment d'inattention – avoir entendu parler de l'état des routes. Vous avez parlé de la sécurité de la signalisation, vous avez parlé de la formation, vous avez parlé de la signalisation des chantiers, toute une série de points évidemment importants. Vous avez parlé du contrôle technique automobile, de tout ce qui était nécessaire en la matière, de l'information, de la prévention, des infractions, des amendes, qu'elles restent au niveau pénal ou qu'elles deviennent administratives. Il y a néanmoins tout un aspect relatif à l'état de la voirie et il y a certains choix qui ont été faits. J'en parle à l'aise, puisque je ne vais pas ici, alors qu'il n'est en place que depuis quelques mois, interpellé le ministre à ce propos-là, qui n'était certainement pas responsable d'une situation antérieure et d'un l'état assez général, il ne s'agit pas ici de chercher entre responsables et non-responsables.

Je ne sais plus qui en a fait état tout à l'heure – certains d'entre nous qui avions la chance d'avoir une bonne mine suite à ce congé de carnaval et effectivement, comme un certain nombre d'autres personnes, au moment des périodes de vacances ou pour

d'autres raisons, j'ai eu l'occasion de me rendre en Suisse...

(Réactions dans l'assemblée)

Je préfère ne pas parler de la France par rapport à ce qui s'est passé ce week-end.

(Rires)

(Réaction d'un membre)

Je suis parti très simplement de chez moi dans le Brabant wallon, je suis passé par le grand-duché de Luxembourg, environ une heure et demie, sur une route qui est fatigante, simplement de par son revêtement. Puis, on arrive au grand-duché du Luxembourg et on a l'impression d'un autre revêtement, cela continue sur les autoroutes françaises et très certainement sur les autoroutes suisses.

En sens inverse, vous avez le sentiment de faire 550 kilomètres dans un sentiment de sécurité, puis vous arrivez en Belgique ou en Wallonie et vous arrivez sur un revêtement qui est très fatigant. Les derniers kilomètres vous semblent épuisants, non pas parce que vous en avez peut-être déjà 500 kilomètres dans les pattes, mais parce qu'ils sont effectivement beaucoup plus fatigants quand on connaît la qualité de nos véhicules de manière globale, aujourd'hui, qui est de qualité au niveau de l'insonorisation, et cetera, qui s'est fortement améliorée.

Deuxième aspect, à cet égard-là – on connaît forcément peut-être mieux son coin, mais on peut le constater dans divers endroits, en Wallonie essentiellement – vous avez la manière dont sont refaites les routes après chaque hiver un peu difficile. La RN29 qui sépare Tirlemont de Charleroi, en passant par Jodoigne et Perwez, est refaite chaque année à hauteur de Perwez, mais manifestement avec une couche d'asphaltage trop fine que l'on remet. Quant à ce qui a été fait l'année dernière – je suis repassé par là ce matin – il y a de nouveau des trous partout, comme si cela n'avait servi à rien.

Pour vous parler de marquage routier. Il m'est revenu que, pour des raisons de restrictions budgétaires, je ne connais pas les termes techniques, mais la dose de peinture qui est utilisée par les machines a été considérablement réduite. Tous les marquages au sol, y compris passages pour piétons, s'effacent après quelques mois, en tout cas après la mauvaise saison. C'est la raison pour laquelle je voulais faire cette comparaison avec d'autres pays – je vais excepter la France – le très mauvais passage si l'on vient de l'autoroute de Wallonie, entre la frontière et Valenciennes, où on est content d'arriver en Belgique, l'éclairage, et cetera, mais à cette exception-là – il y a quelques exceptions à l'étranger également – je suis un peu surpris, alors qu'il y a des conditions climatiques nettement plus difficiles, plus

rudes que chez nous, de voir une très grande différence dans l'entretien des voiries.

Or, la qualité de la voirie est un des éléments les plus importants de la sécurité routière, de la sécurité des usagers, de ce sentiment de sécurité et de repos que l'on peut avoir en étant au volant.

Vous avez parlé des motos, je n'en pratique pas personnellement, mais on entend suffisamment et on peut constater, sans être un utilisateur de moto, combien l'état de nos routes est un des éléments importants des difficultés que l'on peut rencontrer.

Je voudrais également, dans un tout autre plan, me permettre de faire une intervention globale, puis j'en aurai terminé, mais je voudrais quand même intervenir sur un deuxième point. Nous allons voir, avec la nouvelle structure qui est mise en place, comment cela va se passer désormais. Je crois que c'est une bonne chose, semble-t-il, on simplifie, mais c'est vrai que comme municipaliste, lorsque vous devez faire un aménagement routier dans votre commune, c'est un peu le parcours du combattant pour savoir à qui il faut s'adresser et avoir tous les avis des services concernés. Avant de pouvoir réaliser quelque chose, il faut du temps.

Je pense simplement à l'installation d'un radar sur une route régionale prise en charge par la commune parce que c'est considéré comme important, c'est un parcours, il faut des mois avant d'obtenir l'autorisation. Il y a une procédure qui est extrêmement longue.

J'entends bien la remarque qui a été faite, à juste titre d'ailleurs, en ce qui concerne la décision des procureurs généraux de ne fixer qu'un quota, de ne plus accepter qu'un quota de poursuites possibles devant les tribunaux de police quelque peu surchargés de par l'augmentation du nombre de radars. Dans la zone de police à laquelle j'appartiens, chaque fois que l'on veut installer un nouveau radar, le procureur du Roi hurle en disant qu'il ne saura pas poursuivre. En attendant, le fait d'avoir installé des radars a considérablement – même s'il n'y a pas de caméra tournante dedans – diminué la vitesse des véhicules. Le mécanisme de la peur du gendarme, la peur de l'amende, c'est ce qui est le plus efficace par rapport aux casse-vitesse et tout cela – j'en suis complètement revenu – au niveau de l'efficacité.

Indépendamment de ce problème de sanction administrative ou pénale, vous avez raison de souligner qu'il fallait trouver une solution à cette problématique et quelque chose de plus souple et de plus efficace que le mécanisme actuel. Je pense qu'il faut essayer de simplifier un certain nombre de choses en matière d'installation d'infrastructures routières de sécurité, principalement au niveau des communes. On verra dans la nouvelle structure. Il faut bien admettre que, jusqu'à présent, c'est un peu complexe pour beaucoup de choses. Simplement un réglage d'un feu rouge qui peut

poser des problèmes de sécurité, c'est parfois des années, tout simplement.

Il y a un véritable travail à faire et je suis de ceux qui font d'abord confiance ; je fais d'abord confiance à ce nouveau mécanisme, ces nouvelles structures qui semblent être mises en place quant à leur efficacité et à leur rapidité.

Je crois que cela fait partie des mesures nécessaires lorsque vous êtes en contact avec les citoyens où, forcément, vous avez toujours ce sentiment – vous connaissez cela certainement tout aussi bien que nous, sinon même mieux – que tout le monde roule trop vite dans sa rue, jamais dans celle des autres. Je me demande parfois qui roule trop vite, parce que c'est toujours dans la rue des gens concernés que l'on roule trop vite. Quand vous recevez des pétitions de toute une rue qui est en cul-de-sac, vous vous interrogez. C'est du vécu. Il faut donc savoir faire la part des choses.

En attendant, on doit pouvoir répondre à des préoccupations qui sont souvent très limitées. C'est parfois dans une rue, une seule personne qui passe deux fois par jour et qui flanque un sentiment d'insécurité et, du coup, tout le monde roule trop vite dans sa rue. Ce n'est pas vrai, il y a peut-être une personne ou deux qu'il faut sermonner.

Je crois qu'il faut aussi avoir des mécanismes de plus grande souplesse. Je sais que cela ne dépend pas que de la Région, cela dépend de la zone de police, de l'administration communale, des mandataires communaux, de tout un travail de prévention. C'était un petit peu la troisième partie que je voulais aborder, mais c'était plus une réflexion qu'une question.

Mes deux questions principales sont : qu'en est-il de l'état de nos routes ? Qu'en est-il en ce qui concerne les procédures au niveau des demandes des communes d'aménagement de sécurité ?

Mme la Présidente. - J'essaie d'organiser un peu nos travaux, parce que je sais que les uns et les autres doivent partir.

M. Knaepen avait demandé la parole avec un échange entre lui et Mme De Bue, si j'ai bien compris.

(Rumeurs)

Oui, d'accord. Alors, d'autres personnes passeront avant.

La parole est à M. Knaepen.

M. Knaepen (MR). - Merci pour tous ces exposés. Il y a quelques petits points que j'aimerais aborder avec vous.

Tout d'abord, par rapport à l'Agence wallonne, vous avez parlé, à un moment donné, des plans zones haute

sécurité que vous alliez superviser avec les zones de police. Je me demandais si vous alliez avoir assez de personnel que pour pouvoir organiser cela. Quelle est la plus-value pour les communes ou les zones de police de faire appel à vos services ?

Vous avez parlé de 30 % de décédés sur nos autoroutes suite à des endormissements. Je voudrais rappeler ma marotte, c'est que – on l'a dit avec mon collègue, M. Wahl – le marquage routier laisse complètement à désirer sur nos routes. On l'a encore vu lors d'un retour de vacances la semaine dernière. Il y a de plus en plus de voitures intelligentes. Elles détectent les marquages routiers. Maintenant, tout ce que la Wallonie fait, elle marque « Absence de marquage ». J'ai remarqué qu'aujourd'hui, on est doué pour ces panneaux, mais je pense que le marquage routier est essentiel.

Quand vous avez de la pluie et vous ne savez plus où se trouvent les bandes de roulage, c'est générateur d'accidents. Je voudrais avoir votre avis par rapport à cela.

Par rapport à la future directive qui sera donnée à l'agence qui sera désignée pour les futures campagnes, vous avez dit que c'était en cours, les six campagnes de...

(Réaction de M. le Ministre Prévot)

Quelle directive serait donnée ? Il y a deux politiques de prévention : ou on montre les accidents, avec tout ce que cela a comme conséquences physiques, c'est-à-dire des morts, et cetera, qui, paraît-il – mais je ne suis pas un grand spécialiste – statistiquement diminue à court terme le nombre d'accidents mortels sur les voiries. C'est utilisé en Allemagne. On montre vraiment les morts et la conséquence des accidents. En Belgique, on aurait tendance à faire le contraire, à être beaucoup plus légers. Je voudrais avoir votre avis par rapport à cela. Avez-vous des contacts avec l'étranger ? A-t-on, dans un avenir, une campagne européenne pendant les vacances, et cetera, où les gens, quand ils quittent notre pays, pourraient avoir les mêmes campagnes puisque l'on cible à chaque fois les accidents sur les autoroutes qui ont généralement des points communs partout ?

Voir si vous alliez organiser des préventions physiques. Ayant été un peu professionnel dans l'automobile dans une autre vie, je dois vous avouer que j'ai parfois aujourd'hui des gens qui ne se rendent pas compte qu'ils roulent avec des corbillards, c'est-à-dire qu'ils sont en train de se tuer eux-mêmes. Ils ont des pneus lisses. Quand on le leur dit, ils ne veulent même pas les remplacer. Je pense que la peur du gendarme, comme l'a dit mon collègue, M. Wahl, peut aussi fonctionner. Les campagnes de prévention disant : « Monsieur, vos pneus sont lisses, il faut les remplacer » ; je pense qu'à un moment donné, quand

cela vient d'une autorité, cela a parfois plus de poids que le simple spécialiste qui le dit.

La dernière chose, c'est que je rejoins également mon collègue, M. Wahl, sur le laps de temps, le délai qu'il faut à la Wallonie pour répondre, lorsqu'il y a des règlements routiers adoptés par les conseils communaux. Il n'est pas rare d'attendre parfois deux ans avant d'avoir la réponse du ministre. Nous avons un nouveau ministre, j'espère que cela va aller beaucoup plus vite. Il y a évidemment la période d'adaptation puisque, comme cela avait été transféré il y a quelques années, cela prit beaucoup de retard, mais je constate encore que l'on est largement au-delà des six mois parfois pour un simple règlement de police.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Vienne.

Mme Vienne (PS). - Je voudrais remercier chacun des intervenants.

Tout récemment, j'ai eu l'occasion de tester la solidité des bermes centrales en béton dans nos autoroutes. Ma voiture ne l'a pas supporté. La borne se porte très bien. Je suis contente d'en être sortie vivante et de pouvoir en parler.

Cela m'a fort sensibilisée à vos paroles. Il y a plusieurs aspects que j'aimerais souligner et sur lesquels j'aimerais vous interroger. Il m'a semblé, en tout cas en ce qui me concerne avec le petit épisode que je viens de vivre, que si les accidents mortels ont diminué, c'est sans doute d'abord dû à la qualité des véhicules eux-mêmes. Je pense que je suis sortie d'un tas de ferraille, mais avec à l'intérieur une bulle de protection. C'est un élément important.

Après la qualité des voitures vient l'état des routes. Je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit, mais comme j'habite Mouscron et que j'ai le bonheur, à partir de Tournai, de fréquenter une autoroute digne de celles des pays de l'Est – mais qui est en réfection, merci Monsieur le Ministre – qui est en cours de réparation, cette question de l'état des routes est extrêmement importante.

Un point que l'on n'a pas abordé, mais qui me semble aussi très important, c'est l'éclairage. La question de l'éclairage est fort importante parce que, dans beaucoup d'endroits, maintenant, on fait des économies et on éteint pendant la nuit. Parfois, on vient d'une zone éclairée et on arrive dans le noir le plus total. Je me demande si des études ont été faites en la matière et s'il n'y a pas moyen de trouver des systèmes qui font que l'on évite ce passage brutal de la lumière à la nuit sans avoir eu l'occasion, même visuellement, de se préparer.

D'autre part – ce n'est absolument pas une critique parce que vous n'y êtes pour rien – trois organismes en Wallonie qui s'occupent de sécurité routière, cela fait beaucoup. Ceci dit, à une époque, j'étais une des sept ministres de la Santé en Belgique. Donc, nous aimons faire les choses d'une manière un peu compliquée. Je

voulais vous demander comment se passait la coordination, la concertation entre vous. Systématiquement, lorsque vous avez un projet, vous avez réflexion à mettre en place, vous consultez-vous ? Est-ce structuré ? Y a-t-il des collaborations entre vous trois ? Avez-vous du personnel commun, par exemple ?

La préoccupation des obstacles collatéraux, on en a parlé, me semble extrêmement importante. On a vu quelques images de travaux réalisés. Quelle est, à votre avis, la portion du territoire wallon actuellement sécurisée de ce côté-là ? Que reste-t-il à faire ? Où en sommes-nous de cette protection passive ? Je me suis dit que peut-être, si ma fatigue m'avait permis de tomber sur quelque chose d'un petit peu plus doux plutôt que sur une berme centrale en béton, je m'en serais mieux tirée. Donc, où en est-on en termes de couverture ?

D'autre part, sur la question, aussi très importante, de la formation à la conduite – puisque l'on a parlé des centres de formation – il y a bien sûr les écoles, vous l'avez abordée. Je me dis que, pour beaucoup de jeunes, il y a la question de l'accessibilité. Y a-t-il un travail réalisé sur cette question de l'accessibilité ?

Actuellement, passer le permis de conduire a un coût tellement élevé que beaucoup de jeunes qui disposent de peu de moyens sont en difficulté d'obtenir le permis.

Ensuite, sur les chantiers autoroutiers, on a abordé cette question, je voulais vous demander si, là aussi, la coordination s'opère bien avec les communes. Vous l'avez abordé, mais je voudrais avoir une confirmation plus précise.

Sur la question du contrôle technique, j'aurais deux questions. La première question est celle de la proximité et la seconde sur la mutualisation des coûts entre les centres de contrôle technique et les centres d'examen. Nous avons, je pense que c'est en 2012, en tant que Parti socialiste, déposé une proposition de résolution qui abordait ces différents aspects. Cette réflexion a-t-elle évolué ?

Toute dernière question, dans beaucoup de nos pays voisins, on mène aussi des réflexions de fond. Cela a été abordé en partie. Quel est, à votre avis, le meilleur élève de l'Union européenne et comment nous situons-nous par rapport à nos principaux partenaires ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. Onkelinx.

M. Onkelinx (PS). - Je me joins aux remerciements pour les interventions et surtout pour la qualité des contributions. Je pense que c'était vraiment intéressant, surtout pour nous qui découvrons de nouvelles matières. Il faut bien dire que la sixième réforme de l'État fait en sorte que nous devons nous pencher sur des matières que nous n'avions pas l'habitude d'aborder.

En ce qui me concerne, j'ai deux ou trois petites réflexions. Premièrement, sur la limitation de vitesse sur

les réseaux secondaires, on assiste quelques fois à des aberrations où l'on doit se traîner à 50 kilomètres par heure sur des routes à quatre bandes alors que, d'autres fois – et je le vois chaque fois que je viens à Namur – on peut rouler à 70 kilomètres par heure devant un hôpital. Je me dis donc qu'il y a quand même des aberrations. Je me demandais comment vous voyiez les choses. Une réforme va-t-elle être abordée à ce niveau ? Comment allez-vous faire pour que les citoyens, les usagers de la route puissent s'y retrouver ?

Je pense que se traîner, par exemple, sur des routes à quatre bandes sollicite parfois l'infraction. D'autres fois, devoir aller trop vite parce que l'on a l'occasion de le faire sur des routes où l'on ne devrait peut-être pas aller si vite... Ce sont des réflexions que je me pose, mais que d'autres citoyens se posent aussi en général.

Je voudrais aborder aussi le véritable défi entre l'augmentation de la population wallonne – parce qu'elle augmente rapidement – et, de facto, l'augmentation du parc automobile, des véhicules qui roulent sur nos routes. De plus en plus de voitures roulent sur nos routes et il y a donc la nécessité, d'un autre côté, de l'objectif de la diminution du nombre d'accidents. Avez-vous des statistiques à ce niveau, sur le nombre de voitures qui roulent sur nos routes ? Y a-t-il des ratios ? Avez-vous déjà calculé certaines choses ?

Je voudrais aussi aborder – parce que je ne suis pas sûr que cela a été fait – l'encombrement sur nos routes, les bouchons. Avez-vous des statistiques au niveau des bouchons en Wallonie ? J'espère qu'il y en a. Quels sont vos projets ? Y a-t-il des projets pour diminuer les encombrements, sachant que tous les encombrements routiers ont un impact économique important ? Au niveau de la mobilité, avez-vous des plans d'action ? Avez-vous imaginé, par exemple, la mise en place d'un Bison futé avec un panneau particulier, des itinéraires *bis* qui permettraient de fluidifier les trafics à des points névralgiques où il y a régulièrement des bouchons ? Je sais que, en France, sur le réseau autoroutier, il y a une radio particulière : le 107.7. Y a-t-il des projets de cet ordre en Wallonie, en français, mais également en anglais, parce qu'il y a pas mal d'usagers qui viennent de l'étranger ? Je vois bien, sur les routes wallonnes, qu'il y en a quand même pas mal. Y a-t-il donc des projets pour diriger les personnes qui sont en transit sur nos routes pour qu'ils puissent éviter aussi les bouchons ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. Daele.

M. Daele (Ecolo). - Tout d'abord, merci pour les exposés dont nous avons pu prendre connaissance en commission. C'est un sujet important et, qui plus est, qui m'intéresse personnellement. Je les ai donc suivis avec attention.

On a un objectif qui est, je pense, partagé par tout le monde : réduire le nombre de morts sur nos routes.

Passer de 400, le chiffre de 2011, à ne plus en avoir que 200, ce sera toujours 200 de trop, évidemment, mais ce sera toujours aussi 200 de moins qu'actuellement.

Je voudrais aborder quatre points dont le premier concerne les campagnes de sécurité routière réalisées par la nouvelle Agence wallonne de sécurité routière. On a pu avoir un aperçu des deux premières campagnes. Dans les jours qui viennent, on va découvrir la suivante.

On a les campagnes en nos mains, ici, en Wallonie, maintenant. Le rôle de la sécurité routière, tel que je l'envisage et tel que je vous encourage à l'envisager également, c'est de l'envisager de manière positive et non pas de culpabiliser le conducteur. C'est un peu ma déformation professionnelle, puisque j'ai été coordinateur des *responsible young drivers* il y a de nombreuses années. Vous voyez ainsi avec quel background je viens.

Cette vision a pour but d'informer sur les dangers, en incitant à réfléchir, ainsi qu'à encourager à suivre une règle de conduite adéquate, comme cela se fait dans de nombreux pays. Je peux prendre l'exemple de nos voisins luxembourgeois qui ont créé une série d'affiches souriantes. Elles n'associent pas un comportement négatif à une conséquence négative du type : « je roule trop vite, j'ai un accident », « je bois, je vole dans le décor » ou « je suis fatigué, je meurs » qui sont des messages que je qualifie plutôt d'anxiogènes. Eux l'envisageaient plutôt sous le style : « je respecte les limitations, je suis un bon conducteur », « je mets ma ceinture, je suis un exemple pour mes enfants » ou « je ne bois pas, je suis cool » et, ce dernier exemple, il existe en Belgique, c'est : Bob. C'est d'ailleurs un succès et je pense que l'on peut en être très fier, puisque c'est un succès depuis sa création. Aujourd'hui, ce réflexe est acquis, pas pour tous les conducteurs, mais en tout cas pour toute une série de conducteurs. Notamment chez les jeunes conducteurs, on voit que ce concept est intégré, peut-être plus que dans les autres tranches d'âge. D'ailleurs, de nombreux autres pays s'inspirent de Bob ou ont tout simplement appliqué le concept directement chez eux, parfois avec un prénom différent. Je souhaite que l'on vise également cet objectif positif pour les autres comportements.

Ce label Bob, qui appartient toujours à l'IBSR qui menait les campagnes jusqu'au 1er janvier – j'ai déjà abordé le sujet à deux reprises avec M. le Ministre – va-t-il avoir accès aux panneaux de l'Agence wallonne pour la sécurité routière ? On a eu connaissance qu'au mois de novembre, il y avait des tensions entre l'IBSR et l'AWSR et des craintes de ne plus voir Bob affiché au bord de nos routes. Ces craintes sont-elles aplanies ?

Aujourd'hui, Bob existe-t-il en Wallonie ? Avez-vous pu aboutir à une solution pour que Bob continue d'exister ? C'était le souhait de tous, mais est-ce le cas ou est-on toujours dans des procédures de discussion pour savoir si ce sera le cas ou pas ? Nous sommes tous

convaincus qu'il serait ridicule de revenir en arrière sur ce concept qui est le plus efficace que la Belgique ait connu en matière de sécurité routière. Bob doit continuer son travail en Wallonie.

La sensibilisation ne serait rien si elle ne s'accompagnait pas de répressions. Monsieur Derweduwen, vous l'avez abordé dans les diapositives et je voudrais vous requestionner à ce propos. Je requestionnerai d'ailleurs M. le Ministre cette après-midi, dans une question parlementaire, au sujet du quota des radars. Nous avons appris, notamment en Province de Liège, qu'il y aura des quotas annuels de procès-verbaux.

Au printemps, on sera dans une situation où des conducteurs dont l'infraction a été constatée, qui ignorent l'invitation à la transaction, se retrouveraient sans sanction. Le message envoyé est donc : ne payez pas vos PV, vous aurez peut-être la chance d'être hors quotas et que la justice vous mette sur le côté et vous ne paierez rien.

On avait déjà questionné M. le Ministre à l'époque sur les excès de vitesse de la E42 pendant l'été, du 17 juin au 1er juillet et du 5 août au 19 août, où 90 000 des 110 000 véhicules qui avaient été flashés n'avaient rien reçu. On peut avoir des radars qui flashent, mais si au bout du compte les personnes en excès de vitesse ne sont pas verbalisées, cela ne sert pas à grand-chose.

Il ne s'agit plus d'un fait qui s'était produit en été sur un tronçon précis, il a une portée plus grande. La question est de savoir si cela sert encore de mettre des radars en plus si c'est juste pour engorger la justice. Quelle solution doit-on mettre en place pour faire en sorte que les radars qui flashent soient assortis de PV ? Dans ce cas-là, le message n'est-il pas simplement : on n'avance pas dans la sécurité routière, mais on recule ? Je voudrais vous entendre à ce sujet.

Un autre sujet porte plus sur les infrastructures cyclables. En Wallonie, on investit trop peu dans le vélo à mon goût et on a un déficit d'infrastructures cyclables de qualité. Quand on compare avec la France ou les Pays-Bas, on est clairement à la traîne. Quand on compare les budgets par habitant consacrés aux infrastructures, entre la Wallonie, la Flandre et Bruxelles, le constat est que l'on investit moins en Wallonie. Seulement 1 % de Wallons utilisent le vélo comme moyen de transport principal en Wallonie, alors qu'ils sont 17 % en Flandre.

Est-il intéressant de pousser les gens à faire du vélo, ce n'est pas la question aujourd'hui, puisque c'est la question de la sécurité routière ? Ma question est : comment sécurise-t-on les trajets déjà effectués à vélo ? S'ils sont sécurisés, cela permettra également un effet d'entraînement. Le vélo ne peut être attractif et se faire en sécurité que si les utilisateurs sont assurés

d'aménagements qui sont bien pensés dès la conception des voiries.

Quelle est la logique actuellement, quand on refait des voiries ? Y a-t-il automatiquement une conception d'aménagements cyclables aux abords des nouvelles voiries ? Je ne parle pas d'aménagements qui se font en plus, parce que l'on sait que c'est un coût direct supplémentaire. Quand on construit de nouvelles voiries, est-il automatique, aujourd'hui, que des aménagements cyclables soient directement pensés, de manière à ce que le coût soit moins élevé pour une même infrastructure que si on le faisait après coup ?

Je terminerai par quelque chose que j'ai découvert récemment : un projet en association entre la Fédération Inter-Environnement Wallonie et l'association Parents d'enfants victimes de la route, « LISA, Car ». C'est assez récent. Je voudrais savoir si vous en aviez connaissance. Il a pour objectif de sensibiliser à la nécessité de limiter certaines caractéristiques des voitures pour en réduire l'impact sur la sécurité routière et sur l'environnement. C'est pour cela qu'il y a une association entre Inter-Environnement Wallonie et l'association Parents d'enfants victimes de la route.

Ils considèrent que certaines caractéristiques des voitures sont à la fois déterminantes quant à leur impact sur la dangerosité, sur la sécurité routière, et leur impact environnemental. C'est la masse, la puissance, la vitesse de pointe et le design de la face avant du véhicule. Pour ce dernier point, je prends un exemple : entre avoir un pare-buffle sur une voiture haute et un pare-choc plus léger sur une Peugeot 208, quand on a un impact avec un usager faible, par exemple, c'est tout à fait différent. Je voulais savoir ce que vous pensez de la charte de « LISA, Car » qui a été produite et qui vise à sensibiliser sur la masse, la puissance, la vitesse de pointe et la conception de la face avant pour limiter la dangerosité, mais qui a également des effets sur la limitation des émissions de CO₂ ?

Mme la Présidente. - La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Très rapidement, parce que certaines questions ont déjà été posées brillamment par mes collègues. D'abord, merci à tous pour vos exposés.

J'aurais voulu revenir sur l'articulation entre les différents organismes comme l'agence et le conseil supérieur, puisque le conseil supérieur a déposé une série de recommandations qui vont être mises en œuvre par l'agence. Comme ma collègue, Mme Vienne, je m'interrogeais aussi sur l'articulation entre ces deux structures. Quand on découvre la matière au niveau de la Région, on se dit : deux organismes pour une même matière, cela pose question.

La polémique avec l'IBSR qui avait été épinglée en fin d'année dernière, on aimerait en connaître la suite. Je ne vais pas répéter les questions de M. Daele à ce sujet.

Pour l'administration, vous avez parlé d'un M. Moto, Monsieur Willame. Qu'en est-il d'un M. Vélo ? Est-ce dans les cartons ? Est-ce envisageable ?

J'aurais aussi souhaité attirer votre attention sur les chantiers. Vous avez bien expliqué toutes les évolutions en matière de signalisation pour les chantiers, intégrant par ailleurs les nouvelles technologies. Nous, en tant qu'élus locaux, sommes très souvent interpellés par la population sur la longueur de certains chantiers, notamment sur les autoroutes et les voiries du SPW. Beaucoup de citoyens se rendent compte que ces chantiers n'évoluent parfois pas pendant un certain nombre de semaines, voire de mois. J'ai un cas concret proche de moi, à Seneffe, où pendant plus de six mois un village a été coupé du reste de la commune par un pont sur lequel les travaux n'ont plus évolué pendant plusieurs semaines, voire plusieurs mois. J'aurais souhaité attirer votre attention là-dessus, parce que les citoyens se posent beaucoup de questions. L'information fait parfois défaut. Je sais que M. le Ministre travaille aussi sur les possibilités de chantier de nuit, mais c'est encore à l'état de projet.

Par rapport à l'éducation à la sécurité routière, je vous remercie pour les informations données. Je remercie également M. le Ministre. Suite au débat en plénière sur la sécurité routière, vous m'avez envoyé un complément d'information sur vos projets en matière d'éducation, je vous en remercie. J'aurais voulu être informée en termes de délais, puisque vous parlez de mettre en place un groupe de travail, un programme pédagogique. Serez-vous prêt avant la fin de la mandature, puisque nous sommes déjà début 2015 ?

Vous parlez de 2016, mais j'aimerais savoir s'il y a des précisions en termes de calendrier. L'un des intervenants a parlé de l'implication des communes dans l'éducation à la sécurité routière. À mon avis, les communes ont très peu d'informations dans ce domaine. À ma connaissance, on n'a reçu quasi aucune information. Nous sommes plusieurs mandataires communaux ici et j'attire votre attention qu'informer correctement les communes est une nécessité. J'aurais aimé avoir des précisions à ce sujet.

Mme la Présidente. - S'il n'y a plus d'autre intervention, je propose aux intervenants de répondre, en commençant par M. Loyaerts.

La parole est à M. Loyaerts.

M. Loyaerts, Directeur général de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2). - Je vais essayer d'être aussi bref que tout à l'heure, ce qui n'est pas très compliqué, puisque j'ai moins de questions que mes collègues.

Par rapport aux matières traitées dans ma direction générale, il faut se rendre compte que tout ce qui est contrôle technique, éducation à la conduite et examen

de conduite sont des matières nouvelles pour nous. Nous n'avons pas encore vraiment eu l'occasion d'aborder le sujet en profondeur avec mes nouveaux collaborateurs, même si des pistes de réflexion existent déjà.

On doit quand même dire, si je reprends l'exemple du contrôle technique, que la situation en Belgique est très bonne. Le contrôle technique belge est souvent pris en exemple à l'étranger, voire même s'exporte en présentant ses solutions, ses méthodologies.

Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas moyen de faire encore mieux, c'est ce que nous commençons à aborder quant à l'organisation, quant à certaines méthodes de travail. Il y a toujours moyen de faire mieux. Ce qui m'étonne à ce moment-là, c'est quand j'entends parler de « corbillards » sur la route.

Si je prends l'exemple qui a été cité, celui des pneumatiques, ils sont contrôlés lors d'un passage au contrôle technique, aussi bien au niveau de l'usure, que des dimensions ou de leur pose. Il est un fait qu'il y aura toujours des véhicules qui passeront au travers des mailles du filet, par exemple parce que le premier contrôle, c'est après quatre ans. S'ils ne changent pas leurs pneus et qu'ils roulent 50 000 kilomètres par an, il y aura un problème. Cela devient aussi un problème de contrôle sur la route de la part des zones de police et de la police, de manière générale, qui doit aussi jouer son rôle lorsqu'il y a des contrôles.

Au niveau du contrôle technique, normalement, les choses se passent de la manière la plus complète, la plus pertinente et correcte possible. Je répète que le système que nous avons mis en place est montré en exemple au niveau international.

Par rapport à l'aspect contrôle technique et formation à la conduite ou examen pour le permis de conduire et la mutualisation des coûts qui a été citée, il est un fait que le problème existe. Toute la structure actuelle des sociétés de contrôles techniques, qui s'occupent aussi bien du contrôle technique que de faire passer les examens, est telle que cela se retrouve dans deux institutions : le Groupement des organismes de contrôle automobile, le GOCA, et le Fonds de l'inspection automobile qui coordonne les activités et qui veille au financement d'une partie de ces activités ou de cet aspect de compensation.

C'est à cet organisme que je me rends après cette réunion pour présider la séance. La compensation actuelle se passe de manière générale entre la Flandre et la Wallonie, puisque les centres sont plus « rentables » en Flandre, tout naturellement parce que la densité de la population est plus importante.

Il y a une mutualisation, une compensation qui se fait de manière globale entre le contrôle technique, qui est bénéficiaire, et les examens pour les permis de

conduire qui sont déficitaires. Tout cela va devoir être revu dans le contexte de la régionalisation, aussi bien les compensations entre Flandre et Wallonie qu'au sein même de chacune des régions. En effet, certains centres, dans des zones moins peuplées, seront moins rentables qu'un centre à Charleroi ou à Liège. Nous allons devoir, dans les semaines et les mois qui viennent, établir de nouvelles règles, y compris des règles de fonctionnement des centres, de telle manière que la qualité du service à l'usager soit maintenue le plus possible, mais avec d'autres dispositions : à titre d'exemple, un travail rendu plus efficace par des prises de rendez-vous.

Cela veut dire aussi qu'il existe une règle de base, qu'il y a un centre de contrôle technique, une ligne de contrôle technique au moins tous les 25 kilomètres. Cela veut dire que chaque habitant est censé ne devoir faire que 25 kilomètres pour se rendre avec son véhicule dans un centre. Vous comprenez que, dans les Ardennes, le centre sera moins fréquenté qu'à Liège, avec tous les problèmes de coût et d'organisation que nous allons devoir aborder.

Par rapport à ce qui a été dit pour l'accès à la formation à la conduite, aux examens pour les permis de conduire, c'est un problème à remettre aussi dans le contexte global des coûts que je viens de dire par rapport au fonctionnement des sociétés qui, in fine, s'en occupent.

Par rapport à l'éducation dans les écoles, c'est une matière nouvelle chez nous, à la Région. Il existe un projet que nous avons présenté à M. le Ministre, il y a quelques semaines, avec une série de propositions, un groupe de travail, des actions, un groupe de suivi. Il me paraît évident qu'il ne va pas falloir attendre la fin de la législature pour que l'on arrive au terme de ces actions.

Je ne sais pas ce que M. le Ministre en pense, mais je suppose qu'il sera d'accord avec moi. Cela me paraît de l'évidence même. Le sujet, même si nous ne le percevons que depuis quelques semaines, quelques mois, me paraît suffisamment mûr chez nous pour que les choses avancent dans le courant de cette année.

Par rapport aux implications des communes, Madame De Bue, je les ai citées essentiellement par le biais de leur participation ou de leur souhait de se lancer dans des actions de genre « Plans communaux de mobilité » ou de former certains de leurs agents à être conseiller en mobilité, les crédits d'impulsion dont j'ai parlé venant en fait en complément dans la mesure où c'est l'application de certaines mesures proposées par les Plans communaux de mobilité qui sont, de manière générale, assez bien perçues. En ce qui concerne l'éducation dans les écoles, c'est plus les écoles qui sont concernées, qu'elles soient communales ou libres.

Enfin, un dernier point, on a parlé des encombrements sur autoroutes. Je ne veux pas

m'immiscer dans les activités de mon collègue, M. Willame, mais je voudrais dire, par rapport à la problématique générale de mobilité, que le Gouvernement wallon précédent avait lancée, en fin de législature, en 2013, que l'étude d'un Plan régional de mobilité durable est arrivée à son terme et a été présentée en première lecture au mois de mai 2014, juste à la fin de la législature précédente. Ce plan a ensuite été présenté à une série de partenaires institutionnels et autres, afin de recevoir leurs commentaires qui sont en ce moment analysés et qui seront présentés au Gouvernement wallon dans une version adaptée du plan, dans les semaines ou les mois à venir. Ce plan comprend un ensemble de mesures routières, mais aussi à portée de mobilité de manière générale, en ce compris les aspects multimodaux – développement du chemin de fer, de la voie d'eau – ou des mesures par rapport à l'aménagement du territoire ou aux aménagements routiers.

Cela fait partie de toute une démarche qui existe, mais qui est beaucoup plus large que celle de la sécurité routière ou simplement de la gestion du réseau routier.

Mme la Présidente. - S'il n'y a plus de remarques, je pense que l'on peut vous libérer. Vous êtes toujours le bienvenu, mais je sais que vous avez une réunion importante.

La parole est à M. Willame.

M. Willame, Directeur général f.f. de la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments (DGO1). - Quasiment sans surprise, il y a une question sur l'état des routes, en relation avec les sécurités routières, mais il faut rappeler qu'un certain nombre d'études montrent que l'état des routes n'est générateur d'accidents que dans quelques pour cent. Le seul paramètre qui intervient dans un accident routier, en termes d'accident anthologie, c'est dans la majeure partie un des paramètres qui intervient en conjonction avec l'état du véhicule, l'état de fatigue, de la perception de la personne qui conduit le véhicule.

L'infrastructure, source et unique source d'accident, le chiffre que j'ai en tête est de 3 % des cas. Dans l'autre cas, c'est une conjonction de paramètres.

L'ensemble du réseau routier et autoroutier wallon est-il en parfait état tel que l'on pourrait tous le rêver ? Force est de constater que non, mais nous investissons, depuis des années, pour remettre à niveau ce réseau, réseau qui a été conçu il y a 70 ans, conçu pour répondre à des besoins socio-économiques de l'époque, dans des conditions de trafic de l'époque et qui doit être remis en perspective par rapport aux besoins d'aujourd'hui, au trafic d'aujourd'hui, aux charges d'aujourd'hui. On peut constater – Mme Vienne l'a dit – que, dans le cadre de la législature précédente, le plan Routes a permis de mettre une série de projets et de chantiers sur le métier, de projets autoroutiers ont été

autorisés et la qualité globale des revêtements s'améliore.

Il y a encore une série d'efforts à faire, bien entendu. En ce qui me concerne, je ne peux que me réjouir d'avoir dans les enveloppes qui sont offertes à la direction générale 40 millions d'euros supplémentaires à l'exercice 2015 en matière d'investissements dans le réseau secondaire.

Je peux citer aussi une enveloppe spécifique réalisée qui nous a été mise à disposition pour faire des enduisages, donc l'entretien de premier niveau au niveau des réseaux. Toute une série de stratégies qui font en sorte que nous puissions répondre à un réseau de qualité.

Il faut bien se rendre compte qu'un réseau de qualité, et cela répond à une interpellation de M. Wahl, mais également d'autres commissaires, à des objectifs fonctionnels en relation avec la fonction que remplit la voirie, mais également des objectifs structurels. J'ai l'habitude de dire qu'il y a deux dimensionnements. Un dimensionnement horizontal : que fait-on de l'espace public pour répondre à des fonctions d'accessibilité, de mobilité, relatives aux véhicules motorisés, mais également à la mobilité douce ? Un deuxième dimensionnement qui est structurel. Nous avons des processus internes pour répondre à ces deux paramètres et d'avoir la réponse la plus juste en fonction des enjeux qui sont rencontrés sur le terrain.

Par rapport à la qualité des marquages, cela a été évoqué par M. Wahl et M. Knaepen. Il n'y a pas d'économie sur les quantités de peinture, nous posons actuellement des complexes qui sont mis en œuvre dans le cadre de systèmes accrédités. On a des peintures dans le cadre de la mise en place de la signalisation horizontale, donc des marquages routiers, qui relèvent de systèmes accrédités à garantie. Il n'y a pas, a priori, d'économie faite sur des quantités de peinture puisqu'il y a des engagements sur des complexes de peinture, que ce soit des thermoplastiques ou des peintures en tant que telles, qui doivent répondre à des critères d'homologation préalable et de longévité dans le temps.

En termes d'examen de la qualité de nos marquages, nous avons aujourd'hui un équipement qui nous permet, sur le réseau structurant une fois par an, sur le réseau non structurant une fois tous les deux ans, de vérifier la qualité du marquage latéral droit de l'ensemble du réseau routier et autoroutier wallon. Nous sommes en mesure de produire des statistiques, pas de longue date, mais nous avons les outils qui nous permettent d'objectiver la qualité du marquage latéral droit qui est généralement représentatif de pas mal d'éléments, de l'état du marquage en général.

Cela répond également à une question de M. Knaepen relative à l'ensemble des outils embarqués. Ce type d'outils, dont nous disposons aujourd'hui, nous

permet d'apprécier la qualité des marquages et permet, à un moment donné, à ces outils qui sont de plus en plus généralisés dans certains véhicules de détecter si l'on ne sort pas de sa bande par des caméras embarquées, des dispositifs et des capteurs dans les véhicules.

Par rapport à la longueur des procédures, c'est M. Wahl et M. Knaepen qui m'ont interpellé par rapport à cet élément. Deux exemples ont été cités, les règlements complémentaires de police et l'installation de radars. En général, au niveau des règlements complémentaires de police, il peut arriver – nous en traitons, à l'époque c'était une compétence de la DGO2 qui est arrivée à la DGO1 il y a quelques semaines – que l'on traite plusieurs milliers de règlements complémentaires de police au niveau communal par an. Le flux est relativement bien géré. Nous avons un délai de traitement, en ce compris la signature de l'approbation ministérielle, de 45 jours.

À l'amont de ce délai qui est enclenché à partir du moment où nous recevons le projet, il y a tout un processus de préparation préalable. La manière dont nous concevons l'intervention des collaborateurs du Service public de Wallonie, c'est d'aller au plus près des équipes soit dans les villes et communes, soit au niveau des zones de police pour préparer au mieux le règlement complémentaire, qu'il puisse être approuvé dans la majeure partie des cas. Je n'ai pas de statistiques précises en tête, mais on est à plus de 99 % d'approbation, ce qui démontre également l'intérêt d'avoir à l'amont une excellente préparation.

Quant au délai par rapport à l'installation de radars, c'était une volonté au niveau régional de ne pas placer des radars de manière « aléatoire », mais plutôt de travailler sur base de stratégie, notamment d'installation de boîtiers radars dans des zones dites à haut risque. D'où l'intérêt d'avoir à disposition des villes et communes toute une série d'informations et de statistiques qui sont digérées et qui sont mises à votre disposition, mais également d'avoir de la cohérence dans le positionnement de ce radar.

Vous voyez qu'à l'amont et à l'aval de ces radars qui sont positionnés soit sur les autoroutes, soit sur le réseau secondaire, nous avons des panneaux qui annoncent ces radars. On n'est pas là pour nécessairement faire du chiffre, mais pour faire en sorte de positionner ces équipements qui sont répressifs aux bons endroits pour faire diminuer la vitesse et ne pas faire du chiffre en termes d'amendes.

Je peux entendre qu'il y a peut-être à un moment ou à un autre l'un ou l'autre dossier qui prend plus de temps et je suis prêt à aborder ces questions, mais la logique qui est là derrière c'est réellement d'avoir des stratégies globales, de faire en sorte non pas d'avoir un volet répressif, mais d'utiliser ces équipements pour faire diminuer des vitesses et modifier des comportements.

Par rapport aux questions de Mme Vienne, la qualité des véhicules augmente. Tout ce qui touche à la sécurité des véhicules, la sécurité passive, les fameuses cellules intégrées, les airbags de plus en plus nombreux dans les véhicules se généralisent. Vous aviez une question sur l'éclairage. Effectivement, c'est un phénomène qui est bien connu, notamment en matière de gestion d'éclairage dans les tunnels. Nous avons dans les tunnels une stratégie d'éclairage qui vise à l'amorce de la sortie des tunnels à avoir une accoutumance de l'œil avec un éclairage qui est modulé en fonction du jour et de la nuit pour éviter ces phénomènes de trous noirs, soit en sortie, soit en entrée.

Sur voiries en plein air, c'est un peu plus compliqué à faire parce que cela nécessite quasiment une gestion poteau par poteau. Aujourd'hui, nous n'avons pas la capacité de gérer soit des niveaux d'éclairage sur base de la technologie des lampes que nous avons pour avoir une dégressivité ou une progressivité en entrée ou en sortie de zone. Soit d'avoir une capacité d'avoir l'éclairage un poteau sur deux, un poteau sur trois, pour gérer cette dégressivité. Ce qui peut être fait aujourd'hui en tunnel ne peut malheureusement pas être fait en section courante en plein air.

Vous nous interrogez également sur notre concertation entre nous, elle est vraiment très bonne. Il y a encore peu de temps, j'étais collaborateur de M. Loyaerts, je suis maintenant collègue. Patric était l'un de mes collaborateurs, il est maintenant collègue. M. le Ministre vous a présenté cette vision et cette répartition entre nous, DGO1, DGO2 et agence. Nous l'avons conçue ensemble. Pour vraiment dans un souci d'efficacité et d'efficience, il n'y a pas d'*overlapping* entre nous. Nous nous parlons de manière récurrente, nous sommes les uns et les autres membres de comités et de commissions de manière croisée et nos équipes se connaissent.

C'est un gage de réussite dans la progression. Chacun a évidemment son cœur de métier, mais nous sommes, M. Loyaerts et moi-même, administrateurs de l'Agence wallonne, nous sommes membres du Conseil supérieur, les équipes de Patric collaborent avec les équipes de la DGO1 et de la DGO2. Il y a une unité de vue, chacun dans son cœur de métier, mais avec des outils de coordination, des rencontres fréquentes.

Mme De Bue évoquait cette vision avec les trois piliers. C'est nécessaire, vous avez vu toute la complexité des domaines qui touchent à la sécurité routière.

J'ai moi-même participé, il y a quelques années, à une rencontre au niveau fédéral qui touchait globalement tous les acteurs de la sécurité routière. De mémoire, il y avait presque une vingtaine de ministres, une vingtaine de compétences, cela touche à l'enseignement, cela touche à la sensibilisation. Avoir en Wallonie trois organismes, trois services publics qui, à

un moment donné, de manière concertée, conjointe, agissent chacun sur son périmètre pour faire progresser la sécurité routière, c'est quelque chose qui fonctionne et qui va fonctionner dans le futur de manière tout à fait profitable.

Madame Vienne, vous m'interrogez également sur la question des obstacles latéraux. Vous l'avez vu, ce sont des sources de victimes en nombre sur les routes wallonnes. Je vous ai cité un certain nombre d'exemples de stratégies que nous mettons en œuvre. Je n'ai pas aujourd'hui de chiffres précis à vous annoncer par rapport au nombre de poteaux qui auraient été positionnés, mais soyez certaine, à chaque fois que nous posons de nouveaux équipements, qu'il y ait une réflexion quant à la prise en considération de la sécurité passive de ces poteaux-là.

Toute une démarche est faite aussi vis-à-vis des alignements d'arbres parce qu'il n'y a pas que la signalisation routière, il n'y a pas que les poteaux d'éclairage, il y a aussi tout ce qui touche les alignements d'arbres. Et là toute l'importance vient également dans tout ce qui est inspection d'itinéraire. Les équipes de la DGO1 qui pratiquent ces inspections d'itinéraire identifient également des alignements d'arbres qui sont potentiellement dangereux.

Ce sont des débats qui se font et qui ne sont pas simples parce que l'on est interaction avec l'aménagement du territoire, avec l'environnement. Ce sont donc chaque fois des débats qui sont passionnés et passionnants.

Il n'y a pas de règles écrites, il n'y a pas de formule magique, il n'y a pas de baguette magique par rapport à la question des alignements d'arbres, c'est toujours au cas par cas.

En ce qui me concerne, je fais vraiment confiance à la sagesse et à la manière dont on peut aborder les problèmes dans les commissions provinciales de sécurité routière avec tous les regards d'essayer de faire en sorte de prendre en considération l'ensemble des paramètres.

Vous m'interrogez également sur la question de la coordination des chantiers autoroutiers notamment au niveau des pouvoirs locaux.

Ce que l'on remarque depuis maintenant quelques mois, quelques années, c'est qu'il y a un investissement de plus en plus fort des gouverneurs dans l'organisation des grands chantiers autoroutiers. Essentiellement dans la phase de gestion de crise, dans la préparation des itinéraires alternatifs. S'il survient quelque chose dans un chantier, nous avons des contacts récurrents avec les services du gouverneur en préparation, mais également en phase d'exécution des chantiers. Alors il y a une déclinaison d'action et de répartition des rôles qui vient entre les équipes de la DGO1, l'entreprise lorsqu'elle est

désignée, mais également la police fédérale et les zones de police pour prédigérer un certain nombre d'actions, voire d'itinéraires de balisage au niveau des itinéraires de déviation, notamment lorsqu'il y a des ennuis au niveau autoroutier.

Nous avons balisé, prébalisé un certain nombre d'itinéraires de déviation, d'échangeurs autoroutiers à échangeur autoroutier notamment à l'aide de panneaux de signalisation ou d'une identification tout à fait particulière. Ce sont des lettres noires sur fond jaune. Ce sont des itinéraires prédéfinis et qui, en cas de problème sur une section entre deux échangeurs autoroutiers, peuvent être activés. Chaque acteur de la gestion de la route, en ce compris les zones de police locale, sait où il va intervenir et où on va faire passer les véhicules en cas de problème au niveau autoroutier.

Par rapport aux questions de M. Onkelinx en matière de limitation de vitesse sur le réseau secondaire, c'est toujours au cas par cas. Il est toujours frustrant de se trouver sur une voirie qui a l'air confortable dans son dimensionnement, dans sa configuration, et de devoir respecter une limitation de vitesse qui n'est pas en relation avec la perception de la voirie. Un certain nombre de paramètres doivent être pris en considération au cas par cas.

Les premiers acteurs sont les gestionnaires de voirie, donc les directions territoriales et chacun des directeurs des routes, mais il n'est pas rare, il est même fréquent, que ce genre de situation soit aussi abordé en Commission provinciale de sécurité routière soit à l'initiative de tel ou tel acteur, soit à l'initiative d'un riverain, d'un hôpital, d'un chef d'établissement scolaire pour soit calibrer à la hausse, soit calibrer à la baisse un régime de vitesse.

Cela fait aussi partie des stratégies d'approche thématique lorsque nous faisons des inspections de sécurité routière sur le réseau, inspections systématiques, pour mettre en évidence une inadéquation entre la perception que peut en avoir l'œil de l'utilisateur de la route et la configuration de la voirie.

Il peut y avoir des paramètres où l'on peut avoir des regards différents. Par exemple, peut-être que l'œil de l'automobiliste peut estimer que 70 kilomètres par heure ou 50 kilomètres par heure, c'est peu, mais peut-être que l'œil de l'utilisateur faible, en fonction de la configuration de la voirie, du cycliste ou bien du piéton peut être lui rassuré par rapport au régime de vitesse mis en vigueur.

Vous m'interrogez également sur la question du défi de l'augmentation du parc automobile et de la démographie. Je n'ai pas de chiffres à vous citer aujourd'hui. M. Derweduwen y reviendra peut-être plus en particulier.

En matière d'encombrement, de statistiques, de trafic, nous avons un certain nombre de paramètres

mesurés quasiment en direct. Il y a d'ailleurs toute une série de fournisseurs de services qui permettent aujourd'hui de déterminer avec certains degrés de qualité les fameux indicateurs de bouchons.

Cela amène à une réflexion par rapport à ces questions d'information en matière routière. Nous venons d'une ère, les dix-quinze dernières années, et sous la première mouture de la confection et de la préparation du fameux centre PEREX où l'information routière était détenue par le gestionnaire de la voirie parce qu'il avait équipé l'infrastructure d'un certain nombre d'équipements : des boucles de comptage, des caméras, des panneaux à messages variables, des détecteurs, et cetera.

Aujourd'hui, nous nous rendons compte, les uns et les autres, avec nos smartphones, avec les GPS, les outils embarqués et connectés à Internet, que des informations aussi en matière de mobilité et de gestion de l'information arrivent depuis l'automobiliste vers l'automobiliste. C'est un concept dans lequel nous devons nous intégrer aujourd'hui, c'est-à-dire que les véhicules et les utilisateurs de smartphones que nous sommes tous sont, eux-mêmes, sources d'information en matière de mobilité et sont quelque part réceptionnaires de cette information via des abonnements avec toute une série d'opérateurs que vous connaissez bien.

L'enjeu en matière de connaissances de la mobilité de la sécurité routière, c'est de faire percoler tous ces paramètres depuis la puissance publique avec tous les équipements dont nous disposons et d'avoir cette capacité de nouer des partenariats avec tous ces opérateurs dans une vision, en ce qui nous concerne, des gestions publiques de la sécurité routière et de la mobilité.

En matière de radio, vous m'interrogez sur la question d'un 107.7 FM. Cela a déjà été creusé et recreusé par le passé. Je ne suis pas du tout un spécialiste, mais c'est très difficile de caser dans nos fréquences radio un créneau qui puisse dédier une radio spécifique à cela. Nous avons toute une série d'informations à notre disposition que nous mettons à disposition de l'ensemble des médias.

Ces médias les exploitent suivant leur dynamique propre et respective, avec des radios qui sont plus ou moins dédiées à l'info trafic avec plus de spontanéité, plus de fréquence en termes d'info trafic, mais un 107.7 est compliqué, me semble-t-il, dans le paysage actuel. Je reviens à cet aspect relatif à l'information spécialisée et connectée dans les véhicules. Aujourd'hui, il y a l'information radio, mais il y a aussi cette capacité d'insuffler de l'information au trafic tant réel que dans les véhicules.

Pour M. Daele, en matière d'infrastructures cyclables – et cela répond à une interpellation de Mme De Bue – nous avons, dans chacune de nos directions territoriales,

le parallèle et le pendant du M. ou Mme Moto. Nous avons, dans chacune de nos directions territoriales, des M. et Mme Vélo. Nous avons même une direction, dans la direction générale qui est consacrée à la mobilité douce. La manageuse vélo régionale en Wallonie se trouve à la Direction générale opérationnelle des routes et bâtiments. Ces stratégies thématiques moto, nous les déployons également en parallèle pour la mobilité des deux roues non motorisées, donc la mobilité des cyclistes. En fonction de stratégies de déploiement d'itinéraires cyclopiédestres, lorsqu'un projet doit être mené, nous aménageons, dans le cadre du premier dimensionnement que je vous expliquais tout à l'heure, l'infrastructure, mais là où c'est indispensable et utile, en fonction de stratégies et d'itinéraires cyclables qui doivent être rencontrés.

J'en viens à votre intervention sur le projet « LISA, Car ». Effectivement, Inter-Environnement Wallonie a eu l'occasion de venir me présenter, il y a quelques semaines, cette volonté de l'oublier pour intervenir sur la puissance des véhicules, leur masse et surtout leur configuration. Vous avez évoqué la configuration de l'avant des véhicules pour maximiser la sécurité des usagers faibles, mais nous sommes vraiment dans une logique de *lobbying* à l'échelle européenne. C'est quelque chose que nous pouvons entendre, mais la logique est plutôt d'intervenir sur l'aspect homologation, sécurité passive de véhicules et d'intervenir à l'échelle européenne via les organes ad hoc et une intervention au niveau des fabricants de véhicules.

Enfin, par rapport aux différentes questions de Mme De Bue, je pense avoir répondu sur la question de M. et Mme Vélo dans les DT, l'articulation entre l'agence wallonne et le conseil, M. Verweduwen va y revenir.

Une réflexion par rapport à l'organisation des chantiers. Effectivement, c'est un enjeu. M. le Ministre nous a invités à réfléchir davantage et à être beaucoup plus stricts dans les délais d'exécution des chantiers. Nous en sommes parfaitement conscients. Un usager de la route qui constate un chantier qui est « en inactivité » apparente ne comprend pas que l'on ne travaille pas. Nous devons travailler sur la durée proprement dite du chantier, jauger quand c'est réalisable le fait de faire des chantiers en plusieurs pauses, en ce compris des travaux de nuit. Cela pose des questions de sécurité et des questions de qualité. C'est quelque chose que nous ne pouvons pas faire dans tous les cas, mais il y a parfois aussi des chantiers laissés en l'état parce qu'il y a des temps de pause, des temps de séchage. Nous devons là travailler sur la communication. Au-delà de l'organisation et de la sécurisation du chantier, on doit être beaucoup plus en pointe sur la communication, sur l'explication des différentes phases de chantier et pouvoir objectiver le fait que, le cas échéant, un chantier est soi-disant en inactivité, mais il y a peut-être des temps de séchage ou de préparation de matériaux qui sont en temps cachés.

Je pense avoir abordé tous les sujets qui me revenaient.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Derweduwen.

M. Derweduwen, Administrateur délégué de l'Agence wallonne pour la sécurité routière. - Vous l'avez compris, l'Agence se positionne essentiellement sur le comportement des usagers, mais je vais commencer mon intervention en parlant des véhicules.

Comme l'a dit et soulevé M. Knaepen, c'est vrai que la qualité des véhicules s'améliore de plus en plus, tant en sécurité active qu'en sécurité passive, mais je vais quand même y revenir un instant, car le comportement de l'utilisateur est essentiel. Les véhicules sont de plus en plus équipés d'airbags. Maintenant, quand on achète un véhicule, s'il n'y a pas au moins huit airbags, on se sent mal à l'aise, mais on part dans le véhicule sans attacher sa ceinture. Il faut être conscient que les airbags sont conçus pour fonctionner de façon optimale quand les personnes mettent leur ceinture. Un petit rappel – on a abordé les pays les mieux performants en matière de sécurité routière – la Suède est certainement dans le trio de tête. En Suède, 95 % des personnes portent la ceinture et 50 % des personnes qui décèdent dans un accident ne portaient pas la ceinture. Cela fixe quand même clairement les choses. En Belgique, en Wallonie en particulier, on est à des taux de port de la ceinture de 80 %. Autre chose et même raisonnement en sécurité active, avec tout ce que l'on appelle les aides à la conduite, on se rappelle certainement très bien, au moment de l'introduction des systèmes ABS, on a vu un surcroît d'accidents, car les personnes considéraient qu'avec l'arrivée de l'ABS, ils pouvaient conduire plus vite, ce qui n'est pas vrai. Il a alors fallu, à ce niveau-là, sensibiliser aussi.

Pour en revenir à la campagne sur la fatigue au volant, l'endormissement au volant, on voit effectivement des voitures qui commencent à être équipées de systèmes de prévention de l'endormissement. Il est important de ne pas laisser la place au fameux phénomène de compensation où les personnes prennent plus de risques, car la voiture est équipée de certaines aides à la conduite. La partie du comportement des usagers reste et est toujours essentielle.

Au niveau de tout ce qui est communication et des approches des campagnes, on a évoqué les campagnes que l'on peut regrouper sur le vocable *fear induction* ou induction de la peur. Ce sont des campagnes que l'on retrouve également fréquemment en Angleterre.

C'est un moyen qui est extrêmement difficile à utiliser. Il y a eu beaucoup d'études sur l'efficacité de ces campagnes. Effectivement, ces campagnes marquent les esprits, on retient, mais dans de très nombreux cas, les personnes ne se considèrent pas concernées par le

phénomène : « Il y a des gens qui ont des accidents, car ils sont sous l'influence de l'alcool, mais moi, je suis un excellent conducteur et je peux donc surmonter cela et je peux conduire après avoir bu dix bières. J'arriverai chez moi en sécurité ». Ils ne se sentent pas concernés par la campagne. C'est donc très difficile. Il faut arriver à ce que la personne se sente concernée par la campagne et apporter la solution. Ce sont des campagnes très difficiles et l'on préfère donc prendre une approche plus positive et non moralisatrice. Cela, c'est vraiment au niveau du positionnement, mais j'y reviendrai.

Au niveau d'une campagne européenne, très sincèrement, aujourd'hui, pour l'Agence, c'est un peu prématuré. On vient de se mettre en place. On va essayer de mettre en place des collaborations avec nos homologues bruxellois et flamands, notamment car il est important d'avoir des campagnes intégrées sensibilisées au contrôle et pour les zones et forces de police. C'est quand même plus simple s'il y a une certaine cohérence dans les thèmes des campagnes abordées par les trois intervenants. C'est le cas notamment en juin et en décembre. Ce seront des campagnes centrées sur la conduite sous l'influence de l'alcool.

Je ne vais pas revenir sur la coordination de concertation entre les trois organismes. M. Willame a répondu de manière tout à fait complète à la question.

Au niveau européen, les meilleurs élèves sont clairement l'Angleterre, la Suède et la Hollande ; ils présentent des taux de tués inférieurs de moitié à ceux que l'on connaît aujourd'hui en Wallonie.

Il y avait également des questions concernant la campagne Bob.

Là, je dirais que la situation doit encore faire l'objet de quelques discussions avec l'IBSR. Pour rappel, au niveau des décisions politiques, la situation est claire, M. Melchior Wathelet, lors d'une intervention au Sénat, a précisé que les compétences en matière de sensibilisation, de promotion à la sécurité routière, deviennent des compétences exclusives des régions. Exclusives, c'est son mot textuel et il précise que c'est l'intention des négociateurs – donc c'est extrêmement clair.

Dans son intervention, il précise d'ailleurs que ce sont les régions qui mèneront notamment toutes les campagnes, y compris les campagnes Bob.

C'est une position très claire. C'est vrai que le concept Bob appartient, en partie, à l'IBSR. L'IBSR n'est pas le seul propriétaire, c'est une copropriété entre l'IBSR et le groupe Arnoldus qui est une émanation de la Confédération des brasseurs de Belgique. Sans vouloir entrer dans trop de détails, l'IBSR ayant conclu des conventions de mise à disposition du concept Bob avec d'autres pays, je pense que cela devrait aussi être

possible en Wallonie. C'est dans ce sens-là que l'on va certainement chercher à aller.

D'une façon ou d'une autre, on peut certainement vous rassurer sur le fait que des campagnes basées sur le concept Bob apparaîtront encore en Wallonie. Ceci étant dit, je pense qu'en matière de communication, il faut changer, il faut varier et il faut éviter de rentrer dans un système où c'est toujours la même approche. Notamment la première approche que l'on a lancée était une approche un petit peu plus positive « Bonne et prudente année 2015 ».

La deuxième campagne était une campagne un peu plus limite, avec une approche un peu plus dure, mais c'est tout à fait volontaire. Je pense qu'en matière de sensibilisation, il faut varier dans les messages.

Je pense que l'on a abordé l'essentiel des questions qui ont été soulevées, sauf s'il y avait un petit rappel.

Mme la Présidente. - Merci pour toutes les réponses apportées dans ce débat important pour l'ensemble des parlementaires. Y a-t-il des remarques additionnelles ?

M. Derweduwen, Administrateur délégué de l'Agence wallonne pour la sécurité routière. - Encore une petite remarque, un bref instant, et c'est un peu ancien, c'était la question concernant le nombre de kilomètres et le nombre de voitures. J'ai les chiffres en tête, mais entre 1970 et les années 2000, mais je pense qu'il y a toutes les raisons que l'évolution se fasse. Entre les années 1970 et 2000, le nombre de véhicules a été multiplié par deux, mais, en plus, le nombre moyen de kilomètres parcourus par chaque véhicule a été multiplié par un et demi. Ce qui veut dire que l'exposition aux risques a été multipliée par trois. Dans le même temps, le nombre de tués sur les routes est passé de 3 000 à 1 500, donc réduit de moitié.

Aujourd'hui, au niveau de la Belgique, on compte de 700 à 800 tués. Donc l'évolution a été remarquable et que le risque d'être tué par kilomètre parcouru a été réduit d'un facteur qui ne doit plus être très loin d'un facteur 10.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - Si vous le permettez, Madame la Présidente, je ferai deux ou trois petites remarques après avoir remercié les intervenants pour les explications qui nous ont été données.

Je voudrais revenir sur deux ou trois petits points. J'entends bien la réponse en ce qui concerne notamment, de manière plus particulière, le problème du placement des radars. Je vous rejoins tout à fait, il est évident que s'il n'y a pas, à un moment donné, un peu d'ordre qui est remis par un niveau supérieur, on risque d'arriver à une anarchie.

L'exemple que j'ai donné n'était peut-être pas le meilleur en ce qui me semble apparaître comme une certaine lenteur. Je comprends aussi que votre administration a toutes les difficultés en moyens humains, je ne vais pas faire un quelconque reproche à ce niveau-là. On ne peut pas non plus aller vers n'importe quoi et dans n'importe quel sens, il y a des limites à respecter. J'entends bien qu'il y a énormément de travail à examiner tous les problèmes de règlements de circulation routière. Ce que je voulais dire, c'est qu'entre le moment où une mesure de règlement de circulation routière est prise et la réalisation, il y a des délais extrêmement importants.

On a cité, par exemple, la problématique de l'harmonisation de certaines vitesses sur les routes, de routes prioritaires ou non prioritaires. Entre la décision prise par une commune, en accord avec la Région, et la réalisation, il se passe parfois plus de deux ans. Là, il y a un problème, il y a un réel problème au niveau de la matérialisation de ce qui apparaît en plus relativement simple. Souvent, l'administration communale serait prête à le faire elle-même pour avancer un peu plus vite, parce que ce sont parfois quelques panneaux à placer. J'ai souvent entendu des doléances à ce propos.

Par ailleurs, je voudrais poser une question complémentaire. Vous avez parlé à plusieurs reprises d'une commission provinciale – je n'y connais rien, mais heureusement, je ne suis pas le seul. Très honnêtement, c'est la première fois que j'entends parler d'une commission provinciale. Est-ce avec le gouverneur, est-ce avec l'autorité provinciale, l'autorité politique ? Les communes y sont-elles associées ? Il existe des commissions informelles, mais une commission provinciale, je n'en ai jamais entendu parler. Ou alors, je la connais sous une autre appellation ou sous une autre structure, ou c'est la direction provinciale, c'est encore autre chose. J'aurais souhaité avoir quelques précisions quant à son rôle et sa composition, en vous priant d'emblée de m'excuser de mon ignorance, le cas échéant.

Un dernier point me semble important. Il ne s'agit pas ici de débattre sur le fait qu'il faut mettre plus de moyens, nous savons bien que c'est une responsabilité politique, majorité/opposition, quelle que soit la composition de la majorité, quelle que soit la composition de l'opposition. On sait bien que la situation – pas rien que de la Wallonie – n'est pas nécessairement facile, il faut bien faire certains choix.

Lorsque je vous entends sur l'état des routes, ou à propos de la création de pistes cyclables qui avait été évoquée par notre collègue, M. Daele, j'ai parfois l'impression de ne pas être dans le même pays. Lorsque l'on refait des routes régionales, j'ai rarement vu qu'il y avait la possibilité financière de mettre des pistes cyclables en bon état ou de créer de bonnes pistes cyclables. Or, c'est quand même une grande différence avec la Hollande, avec la Flandre, où il y a une

systématisation. C'est un choix politique qui a été réalisé en la matière, peut-être aussi une autre mentalité des gens, soyons bien clairs. C'est bien de faire des pistes cyclables, encore faut-il les utiliser.

(Réaction M. le Ministre Prévot)

Nous sommes bien d'accord, Monsieur le Ministre, c'est bien ce que je disais aussi. Toute la Flandre n'est pas nécessairement complètement plate et la Wallonie ce n'est pas que les Ardennes.

Il n'en reste pas moins que des campagnes organisées par le précédent Gouvernement pour les déplacements en vélo, notamment pour aller vers les écoles. Cela ne marche pas. Pourquoi ? Parce qu'il n'y a pas le sentiment de sécurité suffisant. Et l'on peut faire le même reproche au niveau communal. Soyons bien clairs, j'en assume aussi ma part de responsabilité dans ma commune. Je crois, globalement parlant, qu'il devrait y avoir une réflexion qui devrait se faire en même temps avec des campagnes de prévention, des campagnes de sensibilisation. Mais faire des campagnes de sensibilisation, s'il n'y a pas la matérialisation sur le terrain pour que cette campagne de sensibilisation soit efficace, cela ne marchera pas.

J'entends bien, en ce qui concerne l'entretien et l'état de notre réseau routier, que – si j'ai bien compris – il n'y aurait « que » 3 % des accidents dus uniquement à l'état des routes. Heureusement que ce n'est pas plus !

Je parlais plutôt d'une manière globale. Je ne sais pas si les statistiques sont fiables, mais je suppose que l'entretien global de nos voiries, que la qualité du revêtement, notamment les revêtements antipluie – je ne sais pas si j'utilise le terme exact – que l'on a placés sur certains tronçons – qui sont quasiment systématiques dans certains pays – les couches de revêtement après les périodes d'hiver qui sont de deux centimètres, en Belgique – de huit centimètres en France, sauf erreur de ma part – tout cela fait aussi partie de la sécurité routière.

Certainement pas comme seul élément. Je suis bien d'accord pour dire qu'un nid-de-poule sur une chaussée, avec la qualité des véhicules que nous possédons aujourd'hui, ne sera certainement pas la seule cause d'accident. C'est vrai aussi qu'une route en mauvais état ralentit la vitesse, nous sommes d'accord. Il n'en reste pas moins que, d'une manière globale, il y a un problème d'entretien si l'on compare l'état de notre réseau par rapport à d'autres pays. On ne peut que se réjouir que M. le Ministre ait pu obtenir qu'il y ait des moyens complémentaires octroyés pour l'année budgétaire 2015 – on a d'ailleurs dit, en commission, que c'était une excellente chose. Mais de là à dire que tout est parfait, non ! Je crois qu'il faut voir ce qui ne va pas. C'est pour cela que, lors de ma première intervention, je n'ai pas voulu donner l'impression de ne voir que du mauvais, loin de là.

Par contre, en ce qui concerne notre réseau routier... Vous savez, j'entends encore, il y a deux législatures, M. Fourny – c'était entre 2004 et 2009, après il est un peu plus discret – presque à chaque séance du Parlement, revenir avec une question sur l'état de la E411. Il avait raison. Oui, il y a eu du changement, mais on a parfois l'impression, lorsqu'on se retrouve sur l'autre réseau routier, que l'on a utilisé des techniques qui ne sont plus d'actualité. Mais je le dis avec la modestie du non-technicien que je suis.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres remarques, d'autres interventions, des questions ? Non. Je vais alors laisser peut-être les intervenants réagir.

La parole est à M. Derweduwen.

M. Derweduwen, Administrateur délégué de l'Agence wallonne pour la sécurité routière. - Simplement par rapport à la Commission provinciale de sécurité routière, elle est malheureusement appelée provinciale, mais elle n'est pas provinciale.

C'est une commission qui est en fait calquée sur l'organisation territoriale de l'administration des routes. Au Brabant Wallon, il y a une seule commission. Dans le Hainaut, il y en a deux, puisqu'il y a deux directions territoriales. C'est un outil quand même bien connu, qui n'a rien à voir avec la province. Que les choses soient claires, c'est un vocabulaire interne qui vient des travaux publics. Cela vient de la direction territoriale des routes concernée qui est pilotée par le directeur territorial avec ses collaborateurs, en présence de services transversaux de la DGO1 et des zones de police et ainsi de suite.

Tout sujet peut y être débattu, notamment à l'initiative des bourgmestres, échevins, zones de police, et ainsi de suite. Ce n'est donc pas à proprement parlé une émanation des provinces.

Par rapport à l'état des routes, je ne vais pas revenir sur le débat, mais soyez certains que nous mettons en œuvre toutes les configurations, les nouveaux matériaux, les nouveaux produits, et nous sommes attentifs à tout ce qui existe au niveau européen. On est en lien avec le Centre des recherches routières, on a des contacts au niveau international sur les structures de chaussées. Notre modèle de confection de cahiers des charges et de stocks de solutions techniques est conçu en partenariat avec les centres de recherche, avec les entreprises, avec les fabricants de matériaux, avec les pouvoirs locaux, avec l'ensemble des équipes de la DGO1. Donc le Qualiroutes, tel qu'il est conçu aujourd'hui, permet de capter l'innovation. Soyez assurés que l'on n'utilise pas des techniques qui ne sont pas éprouvées et des techniques pour le plaisir de faire des routes de mauvaise qualité, tant en termes de matériaux que de conception.

Je pense qu'il faut aussi couper les ailes sur les questions des épaisseurs, il y a des voiries qui sont peut-

être avec des matériaux liés, qui sont moins épaisses que d'autres qui sont simplement des stocks d'empierrement. Il faut comparer des choses qui sont comparables. Je ne pense pas – ou je me suis fait mal comprendre – avoir annoncé que l'état des routes était merveilleux en Wallonie. Vous êtes donc tous certains que si nous avons demain davantage de moyens et le personnel suffisant, nous investirons, nous ferons davantage de projets ; nous les ferons de manière intégrée, en matière de revêtement, mais également en matière d'intégration de la mobilité douce.

Il y a la question des moyens, il y a la question de l'endroit où l'on fait les projets et donc répondre à des enjeux de mobilité, mobilité pour les véhicules motorisés, mais mobilité douce aussi. Il y a la question de la sécurité routière, la question de la qualité environnementale de l'ensemble des chantiers. Tout cela est en réflexion pour intervenir selon les principes de la qualité totale, faire les bonnes choses bien.

Mme la Présidente. - Merci. Peut-on considérer que l'on clôture ici ces auditions ? En tout cas, je vous remercie vraiment pour ces auditions, ces informations. Je suppose que nous aurons encore pas mal de contacts à avoir dans les prochaines années pour l'intérêt de notre sécurité routière en Wallonie.

Confiance au président et au rapporteur

Mme la Présidente. - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, à la présidente et à la rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Mme la Présidente. - Au niveau de l'organisation de nos travaux, je vous propose ceci chers collègues, nous pouvons continuer à travailler jusque 13 heures, nous faisons un break pour nous permettre de nous sustenter, et on redémarre à 14 heures, comme prévu à l'agenda pour notre ordre du jour assez conséquent. Êtes-vous d'accord ? Oui ?

La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - Je n'ai pas de question, mais M. Destrebecq, qui a la première intervention, m'a demandé dangereusement, et imprudemment, mon sentiment si les travaux allaient se poursuivre ce matin après le débat et l'audition. Je lui ai imprudemment répondu que non. Je suis donc un peu ennuyé vis-à-vis de lui.

(Réaction d'un membre)

Mme la Présidente. - Vous avez été entendu, l'imprudence est réparée.

M. Wahl (MR). - Je ne voulais pas empiéter sur vos prérogatives, Madame la Présidente.

Mme la Présidente. - Non, mais c'est très bien, vous avez bien fait. L'imprudence est réparée. Je me permettrais de saluer nos orateurs, leur dire qu'ils sont tout à fait libérés maintenant et les en remercier.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. DESTREBECQ À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA GESTION DU PARC LOGISTIQUE D'HOUDENG »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la gestion du parc logistique d'Houdeng ».

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

M. Destrebecq (MR). - Monsieur le Ministre, La Louvière dispose de plusieurs zonings industriels, par exemple le parc logistique d'Houdeng.

Ultérieurement, la gestion du parc fut confiée au groupe britannique Gazeley. Les résultats ne furent semble-t-il pas à la hauteur des espérances, puisque cette gestion a été reprise par l'intercommunale IDEA depuis quelques années, deux ou trois ans.

Malheureusement, depuis plusieurs années maintenant, le site n'a plus connu de nouvelles implantations d'entreprises. Il s'agit donc d'une zone qui présente d'importants avantages en termes d'infrastructures notamment routières et qui ne bénéficie pas – permettez-moi l'ironie – du grand renouveau économique wallon résultant du plan Marshall.

Comment expliquez-vous que le site reste pour ainsi dire désert ? On parle d'une surface totale de 66 hectares et de 43 hectares encore inoccupés.

Je souhaiterais donc savoir quelles ont été les initiatives pour valoriser Magna Park, le zoning précité.

Quels contacts ont été pris pour tenter d'attirer de nouvelles entreprises ?

A-t-on organisé des visites d'investisseurs ?

Peut-on espérer l'implantation à court terme de nouvelles enseignes ?

A-t-on sollicité l'appui de l'AWEx ? Dans l'affirmative, comment cette dernière est-elle intervenue pour promouvoir Magna Park ?

Certes, j'ai bien vu qu'une brochure vantant les mérites de Garocentre avait été réalisée, mais j'ai le sentiment que le travail de l'intercommunale s'arrête là et cela me semble assez insuffisant.

Monsieur le Ministre, soyez certain que mon vœu le plus cher est que vous me convainquiez du contraire.

Je suis persuadé que nous avons des atouts, mais il faut pouvoir les mettre en œuvre et en tout cas les mettre au service du monde de l'entreprise. Merci pour vos réponses qui, je suis persuadé, seront positives et constructives, mais aussi, et surtout de votre appui au niveau des structures existantes.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Ministre, j'ai le plaisir de vous livrer quelques informations qui m'ont été transmises par l'intercommunale IDEA en charge de ce dossier.

Garocentre, la plateforme logistique multimodale de La Louvière, a une superficie utile, c'est-à-dire disponible pour l'accueil des entreprises, de 133 hectares, dont 79 hectares, soit 60 % de l'ensemble immobilier, sont occupés par quelque 46 entreprises ayant généré 1 245 emplois.

S'il est vrai qu'IDEA a confié le développement de certains bâtiments logistiques au groupe britannique Gazeley, pendant huit ans – de 2003-2011 – ce qui a amené l'implantation de trois entreprises et la création de 150 emplois, elle n'en a pas moins gardé la main sur la promotion et la commercialisation de la majeure partie des terrains.

Dans ce cadre, les implantations suivantes ont été concrétisées : le groupe Johnson & Johnson en 2010, avec 140 emplois, PSG – ce n'est pas le club de foot – en 2012, une entreprise locale de neuf emplois et le nouveau centre bpost, en 2013, avec 165 emplois.

Je ne doute pas que le nombre d'entreprises implantées aurait pu être plus élevé si, depuis 2008, la crise économique et financière mondiale n'avait pas fortement touché le secteur du transport et de la logistique. Je note toutefois que Logitoys a finalisé dernièrement l'augmentation de sa surface de stockage sur la zone nord de Garocentre et que le centre de distribution européen de Royal Canin s'est installé, voici deux ans, dans des locaux en location.

L'IDEA me confirme qu'elle collabore avec l'AWEx sur de nombreux dossiers – et le cas de Johnson & Johnson en est un – et participe à différents salons

thématiques orientés vers le secteur du transport et de la logistique. Elle accueille également sur cette plateforme bon nombre de délégations d'ambassadeurs ou de ministres étrangers afin de promouvoir les atouts logistiques du Cœur du Hainaut, de Garocentre plus particulièrement.

Pour des raisons évidentes de confidentialité, IDEA ne peut toutefois divulguer les contacts en cours avec les investisseurs potentiels.

Néanmoins, vous vous souviendrez que l'entreprise américaine de vêtements Guess projetait l'an dernier une nouvelle implantation sur le site de Garocentre afin d'y établir un centre de distribution européen de 53 000 mètres carrés, soit un investissement de 21 550 000 euros qui aurait généré la création de 200 nouveaux emplois.

Malgré le soutien exprimé par le précédent Gouvernement wallon, l'entreprise a fini par écarter l'offre wallonne en raison des avantages fiscaux proposés par les Pays-Bas, notamment la faible imposition des bénéficiaires rapatriés par les sociétés américaines vers leur pays d'origine et de la compétitivité salariale des pays de l'Est.

Par ailleurs, en tant que ministre des Travaux publics en charge des zonings et aussi des ports, je me réjouis que le site de Garocentre soit aujourd'hui doté de la trimodalité, suite à la collaboration entre IDEA, le PACO et le SPW dans le cadre de la programmation FEDER 2007-2014.

Je m'autorise d'ailleurs une petite incise à cet égard, il sera important que l'on puisse aussi mieux baliser le développement des plateformes logistiques à l'initiative de nos ports autonomes, parce que chacun y est allé ces dernières années de sa volonté et de sa petite zone, ce qui en soi est très intéressant, mais ce qui a dès lors multiplié les opportunités de localisation au détriment de gros pôles tels que Garocentre. Il y a donc une réflexion stratégique à avoir à cet égard pour ne pas finalement que l'on investisse pour créer des zones d'accueil favorables et que celles-ci aient du mal à se remplir parce que l'on multiplie les parts en plus petites dimensions ailleurs.

Le site de Garocentre présente dès lors des atouts indéniables – vous le savez, ce n'est pas vous que je dois atteindre – pour attirer de nouveaux investisseurs actifs dans le secteur du transport et de la logistique, qui reste évidemment un pôle de compétitivité majeur dans le plan Marshall 4.0.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Destrebecq.

M. Destrebecq (MR). - Monsieur le Ministre, merci pour cette liste de constats. Je dois vous avouer que je ne suis pas surpris par votre liste, je la connais bien.

J'espérais avoir autre chose que des constats. J'ai eu autre chose, j'ai eu de bonnes intentions.

Mais je pense que cela fera l'objet d'une interpellation. Dans le courant de l'après-midi, je reviendrai sur, justement, la plateforme – je l'appelle multimodale aujourd'hui, elle n'est malheureusement pas encore trimodale. Je vous interpellerais tout à l'heure pour vous solliciter, vous sensibiliser sur le fait qu'elle doit absolument devenir trimodale. Dans l'ensemble des atouts qui sont les nôtres, ce sera la trimodalité qui fera probablement la différence.

Il est vrai que, lorsque nous sommes dans une région comme celle du Centre et que nous sommes obligés de nous rendre compte que plus de 40 % des zonings restent encore vierges, on ne peut pas rester au simple constat, c'est un échec.

Je suis persuadé que la nouvelle équipe mise en place au sein de l'intercommunale fait un travail remarquable. Ne voyez pas dans mon interpellation une critique sur l'équipe en place, aujourd'hui, de cette intercommunale. Mon inquiétude est la suivante : le développement des synergies est-il suffisant pour répondre aux besoins d'une région qui est dans un état économique inquiétant ?

Je n'ai pas eu plus de réponses que je n'espérais en avoir, mais l'objectif était probablement de vous interpellier et surtout de susciter votre intérêt, votre réflexion sur le sujet. Je pense franchement qu'il y a dans la nouvelle version du plan Marshall 4.0 un chapitre qui est intéressant par rapport à cela. Je ne peux que vous encourager et surtout vous inviter, quand vous le souhaitez, à visiter et à vous rendre compte des potentialités que nous avons pour développer une économie dans cette région.

Mme la Présidente. - M. le Ministre avait une information additionnelle. Je rappelle aux collègues que la réplique est de deux minutes.

La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Simplement pour préciser à M. le Député que s'il attendait des réponses relatives à la manière de développer stratégiquement la zone dans l'ensemble du paysage wallon, il était alors opportun qu'il me questionne de cette manière. Or sa question portait sur la gestion du parc par l'intercommunale, je n'ai donc pas pu répondre autre chose que ce qu'il avait souhaité obtenir comme information.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Destrebecq.

M. Destrebecq (MR). - Monsieur le Ministre, ne voyez pas une critique dans ma réplique. Je n'ai pas dit

que vous n'aviez pas répondu exactement à ce que je souhaitais ou à ce que je vous ai posé.

Simplement, je voulais surtout attirer votre attention sur, à mon avis, une grosse faiblesse, c'est probablement le manque de synergie entre les différentes structures d'une part. Est-ce aussi une faiblesse politique de ne pas savoir s'opposer par rapport à deux pôles importants que sont Charleroi d'un côté et Mons de l'autre ? C'est une question qui reste ouverte.

QUESTION ORALE DE M. PRÉVOT À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES CONTRATS DE GESTION DES PORTS WALLONS »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les contrats de gestion des ports wallons ».

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

M. Prévot (PS). - Monsieur le Ministre, dans la presse du mois de décembre 2014, était annoncée la signature des contrats de gestion pour les quatre ports autonomes wallons.

Cinq millions d'euros seront alloués à chacun des quatre ports autonomes, et ce pour une période de cinq ans ! C'est une excellente nouvelle à laquelle il convient en outre d'ajouter les possibles financements ad hoc pour l'un ou l'autre projet spécifique. Il s'agit d'une sécurité financière non négligeable et d'un statut clair qui offrira à nos quatre ports autonomes wallons une assurance non seulement à moyen, mais également à long terme et on ne peut que s'en réjouir.

En plus de ces contrats de gestion, une plateforme de coordination des ports devrait également être mise en place pour une efficacité renforcée de la politique fluviale wallonne. Ces initiatives sont porteuses et constituent l'image d'un gouvernement foncièrement tourné vers le développement concret de la Wallonie.

Néanmoins, certaines zones d'ombres entourent encore ce dossier. J'aurais voulu avoir quelques éclaircissements de votre part.

Monsieur le Ministre, quels types de projets seront susceptibles de bénéficier d'un financement supplémentaire ? Quels seront les critères retenus ? Existera-t-il une procédure particulière ? Que pouvez-vous nous dire à ce sujet ? Ces 5 millions d'euros seront-ils liés à une certaine obligation ? Si oui, lesquelles ?

Concernant la plateforme de coordination des ports, est-elle mise en place ? Dans la négative, quand est-il prévu de l'installer ? Qui la composera et quels seront ses pouvoirs ? Son budget est-il également compris dans cette enveloppe de 5 millions d'euros ?

Enfin, pour une meilleure concertation du dossier impliquant plusieurs compétences dans les pouvoirs locaux, l'économie ou encore les travaux publics, des discussions spécialement orientées sur le sujet sont-elles réalisées au sein des membres concernés du Gouvernement ? Dans la négative, ne serait-il pas pertinent de l'imaginer ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, la fin de l'année 2014 a été marquée par la conclusion des contrats de gestion des ports autonomes wallons. Je pense qu'il était attendu depuis près de dix ans. Je suis heureux d'avoir pu apporter le coup de reins nécessaire pour que cette concrétisation puisse s'opérer.

Avant d'aborder vos différentes questions, je rappellerai les points forts de ces contrats :

- ils sont tous basés sur le même canevas afin d'uniformiser les lignes directrices imposées aux ports ;
- ils demandent un plan d'entreprise, ainsi qu'un plan d'investissement quinquennal, afin d'avoir une vision à long terme et des outils de gestion performants ;
- une plateforme des ports est créée afin de garantir une transmission optimale de l'information, j'y reviendrai ;
- je dégage, sur mes budgets, une somme de 5 millions d'euros pour cinq ans, pour chacun des ports, ce qui garantit enfin un traitement équitable de chaque institution.

Revenons maintenant à vos diverses questions. D'abord, celle relative aux financements complémentaires.

En ce qui concerne les financements alternatifs, il s'agit d'une clause à portée générale qui permet aux ports de bénéficier de cofinancements wallons, notamment dans le cadre du plan Marshall, ou européens – je pense au FEDER ou également aux subsides RTE-T.

Pour répondre à votre deuxième question, les règles en matière de subventionnement sont modifiées et des conditions sont émises pour pouvoir bénéficier de ces subsides.

Auparavant, tous les investissements étaient subventionnés à hauteur de 80 % du montant HTVA.

Maintenant, les travaux qui sont subventionnés le seront à un taux qui dépend de plusieurs facteurs :

- murs de quai ou ouvrages d'accostage : 100 % ;
- installations portuaires pour terrains raccordés à la voie d'eau : 80 % ;
- installations pour terrains non raccordés à la voie d'eau : 50 %.

Il s'agit d'orienter les ressources en priorité pour les aménagements qui vont permettre de développer l'attractivité de la voie d'eau, ceux qui créeront les conditions d'accueil d'une activité fluvioportuaire économiquement porteuse. C'est la raison pour laquelle, au lieu de faire 80 % partout, on a augmenté jusqu'à 100 % certains investissements et réduit d'autres.

Qui plus est, le contrat de gestion précise aussi que : « Les concessions à octroyer sur des sites portuaires raccordés à la voie d'eau sont accordées exclusivement à des entreprises dont l'activité est liée directement ou indirectement à la voie d'eau » – je pense là aux entreprises de logistique. « Une dérogation à l'exclusivité prévue ci-dessus est possible sur décision du ministre de tutelle, sur base d'une décision motivée du Conseil d'administration du port ».

On le voit, la bonne utilisation de nos terrains portuaires est un objectif clairement identifié dans les contrats de gestion.

S'agissant de la plateforme des ports, celle-ci a été initiée dès le 3 février. Elle constitue un outil d'échange très attendu pour resserrer les liens, renforcer la communication et établir des synergies entre les ports, mais aussi avec la Direction générale des voies hydrauliques, la DGO2.

Elle regroupe le directeur ou le directeur général de chaque port, le directeur général et le directeur de la promotion des voies navigables de la DGO2, ainsi qu'un représentant de mon cabinet qui assure la présidence de la plateforme.

Au-delà de son rôle déjà fondamental d'échange, elle a également pour mission de faire des propositions au ministre de tutelle, propositions qui doivent permettre un développement performant de nos terrains portuaires.

Enfin, s'agissant de la question que vous posiez en dernier lieu, celle de la concertation entre les membres du Gouvernement, c'est vrai qu'il existe des situations où une coordination entre ministres peut s'avérer nécessaire. Dans ces cas-là, les contacts sont évidemment pris.

Un exemple parmi d'autres, c'est le dossier du Triligiport. Pour que ce projet, soutenu par l'ensemble du Gouvernement, avance le plus efficacement possible, une *task force* a été mise en place. Elle regroupe, outre les administrations concernées, un représentant de chaque ministre impliqué : les travaux publics,

l'aménagement du territoire, l'économie, les pouvoirs locaux et la ministre-présidence.

Ces contrats de gestion apportent – en tout cas, nous en sommes convaincus – une réponse très attendue en termes de gouvernance et de gestion performante de ces OIP, dont les missions sont stratégiques pour la Wallonie.

Les grands principes d'un développement portuaire efficient sont posés, les moyens financiers sont balisés et les principes de gestion sont également renforcés. Les contrats sont en œuvre depuis le 1er janvier dernier et vont maintenant faire l'objet d'un suivi régulier et attentif.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Prévot.

M. Prévot (PS). - Comme vous, Monsieur le Ministre, je constate que cela fait plus de dix ans qu'on attendait ces contrats de gestion. C'est évidemment une excellente nouvelle pour nos quatre ports autonomes wallons. Je vous remercie, vous avez été scrupuleux dans votre réponse. Vous avez repris mes questions et vous avez répondu parfaitement, notamment par rapport au changement opéré en matière de subventionnement.

Au-delà des moyens dégagés, j'espère que ceux-ci permettront aux quatre ports autonomes wallons de continuer à se développer, bien évidemment dans leur propre intérêt, mais également dans l'intérêt de la Wallonie et de son attractivité.

**QUESTION ORALE DE M. KNAEPEN À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
PROCHAINS CHANTIERS DU RÉSEAU
SECONDAIRE EN HAINAUT »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Knaepen à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les prochains chantiers du réseau secondaire en Hainaut ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME DE BUE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
TRANSFERT DES ROUTES PROVINCIALES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et

du Patrimoine, sur « le transfert des routes provinciales ».

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

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, vous savez que les voiries provinciales ont été transférées à la Région depuis le 1er janvier 2015. Il apparaît que, en tout cas pour ce qui concerne une commune, la mienne en particulier, une information a été transmise uniquement par la province tandis qu'aucune information n'a été transmise de la Région vers les communes. Dès lors, les communes n'ont pas d'information concernant l'impact et la portée de toute une série d'arrêtés provinciaux qui sont en vigueur.

Ma question est de savoir quelle est la valeur des différents arrêtés et alignements qui ont été arrêtés en son temps par les autorités provinciales. D'après la DGO1, une note d'instruction est en cours de validation, mais j'aurais aimé que vous m'apportiez plus de précisions.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, le transfert des voiries provinciales à la Région est, comme son nom l'indique, un acte qui a été passé entre les provinces et la Région wallonne. L'arrêté ministériel de transfert a été rédigé grâce aux informations transmises par les provinces et ne comporte que les numéros de routes et les longueurs des tronçons transférés.

Il me semble donc normal de n'avoir transmis cet arrêté qu'aux provinces – anciens gestionnaires de ces voiries – et aux services de la Région – les nouveaux gestionnaires – et ce d'autant plus que cet arrêté du 5 décembre 2014 a été publié au *Moniteur belge* en date du 22 décembre 2014.

Les arrêtés complémentaires de circulation et arrêtés d'alignement pris par le passé par les autorités provinciales ou communales sur ces voiries n'ont pas été abrogés par l'arrêté de transfert. Ils demeurent donc d'application aussi longtemps que la situation perdure.

Rien de neuf sous le soleil. Alors, on eut pu transférer pour information à chacune des communes, mais en l'occurrence, on a pleinement respecté les prérogatives provinciales. C'était notre interlocuteur dans ce dossier et je sais que nombre d'entre nous sont en recherche de pouvoir consolider les compétences provinciales. Je n'ai dès lors pas voulu les usurper.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Mon propos n'était pas là, Monsieur le Ministre. C'est juste attirer votre attention que les communes doivent solliciter un certain nombre

d'avis pour toute une série de procédures notamment en ce qui concerne les procédures d'urbanisme. Il y a donc quand même une continuité du service public qui doit être assurée. Nous sommes maintenant presque fin février et il me semble important que les communes soient informées et puissent savoir quel est leur interlocuteur pour des informations concernant les demandes d'avis notamment dans le cadre de demande de permis. J'attire donc votre attention sur le fait que c'est important. Vraisemblablement, la communication administrative entre toutes les autorités administratives ne semble pas optimale et je souhaitais attirer votre attention sur ce problème.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
RECOURS AUX TRACTEURS AGRICOLES SUR
LES CHANTIERS DE VOIRIE DU SPW »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le recours aux tracteurs agricoles sur les chantiers de voirie du SPW ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE M. JEHOLET À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
DÉSIGNATION D'UN ATTACHÉ AU PORT
AUTONOME DE LIÈGE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Jeholet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la désignation d'un attaché au port autonome de Liège ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME BONNI À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'ÉCLAIRAGE PUBLIC DÉFECTUEUX À
DISON »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bonni à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'éclairage public défectueux à Dison ».

La parole est à Mme Bonni pour poser sa question.

Mme Bonni (PS). - Monsieur le Ministre, depuis quelques mois, l'éclairage public fait défaut à plusieurs endroits de Dison : aux abords du rond-point de la rue Trauty ainsi que dans le centre, rue Léopold, à la sortie de l'autoroute pour être précise. Suite à des accidents de la circulation, ces deux pylônes ont été heurtés par des voitures et leur armature a été fortement endommagée.

Ces deux endroits connaissant une densité de circulation assez élevée, le manque d'éclairage y constitue un réel danger. Nombreux sont les usagers de ces voiries – automobilistes comme piétons – qui se plaignent. Pour des raisons de sécurité évidente, il faudrait que ces deux pylônes soient remplacés dans les plus brefs délais.

Avez-vous connaissance de ce problème ? J'en suis persuadée parce que je sais bien que vous avez eu des contacts avec la presse.

Confirmez-vous que ces pylônes seront bien remplacés ? Dans l'affirmative, dans quels délais ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vous remercie de me questionner au Parlement pour un problème relatif à deux pylônes.

Effectivement, des accidents de la circulation à Dison ont dernièrement abîmé deux pylônes d'éclairage, et ce, aux endroits mentionnés : rue Trauty et rue Léopold. Mes services ont bien été informés de la situation et ont fait le nécessaire afin d'y remédier. Vous aurez, comme cela, l'occasion de rassurer le bourgmestre de Dison.

Informations prises, il me revient que ces avaries ont été réparées le 5 février dernier. Les poteaux d'éclairage ont été remplacés et l'éclairage est redevenu fonctionnel. Pour être précis, je signalerai également que ces poteaux ont été repeints le 11 février dernier.

Comme vous le constatez, le SPW a donc pris les mesures adéquates afin que la situation soit réglée au plus vite.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Bonni.

Mme Bonni (PS). - Je ne peux que vous remercier.

Vu les délais, quand on pose sa question et puis les congés, voilà. Merci en tout cas.

**QUESTION ORALE DE MME VIENNE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE PLAN
COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE
TOURNAI »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le Plan communal de mobilité de la Ville de Tournai ».

La parole est à Mme Vienne pour poser sa question.

Mme Vienne (PS). - Monsieur le Ministre, en 2004, la Ville de Tournai approuvait son premier Plan communal de mobilité. Dernièrement, les autorités communales ont remis l'ouvrage sur le métier. Après les réunions commerçants-Transitec-mobilité, un document fixant les priorités économiques de la mobilité à Tournai a été versé au dossier d'enquête publique.

Cette enquête publique sur l'actualisation du Plan communal de mobilité de Tournai est actuellement en cours. La volonté à Tournai est de ne pas prévoir de coupure, de ne pas pénaliser le trafic, comme c'est le cas du PCM, par exemple à Namur ou à Charleroi.

Il me revient que la Région wallonne n'investira pas sur ses voiries régionales dans la cité des cinq clochers tant que ce plan ne sera pas mis en place. Pouvez-vous nous éclairer sur le sujet ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vous éclaire bien volontiers.

Effectivement, la construction des boulevards de Tournai commence à dater. Il est certain que des adaptations sont à prévoir. Ces divers investissements sont d'ores et déjà intégrés dans les études de la Direction des routes de Mons du SPW.

Étant donné que ces voiries nécessitent une réfection en profondeur, il est normal de tenir compte des conclusions du Plan communal de mobilité pour étudier les adaptations à prévoir. Dit autrement, si je veux éviter à un moment donné de figurer dans une séquence du journal des travaux inutiles parce que j'engagerais budgétairement maintenant la réfection d'une série de boulevards dont il s'avérerait, dans deux ans, que leur reconfiguration nouvelle n'est pas conforme à ce qui aurait été souhaité en termes de mobilité vu le plan qui a été lancé, je préconise d'attendre que ce Plan communal de mobilité soit finalisé avant de donner instruction du démarrage des travaux de reconfiguration avec les deniers wallons.

Dans un souci de bonne gestion et en concertation avec la ville, mon administration a demandé de valider certains points majeurs du PCM afin d'entamer les études et de programmer les investissements, mais il est certain que cela doit se réfléchir en parallèle et ne peut se concevoir sur le terrain qu'après approbation du PCM, sans quoi on risquerait d'avoir des aménagements qui ne seraient pas conformes à ce que recommande le PCM adopté par la Ville de Tournai.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Vienne.

Mme Vienne (PS). - Je remercie M. le Ministre.

**QUESTION ORALE DE M. DUPONT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
MOYENS DONT SE DOTE LA WALLONIE POUR
ASSURER L'ÉQUIPEMENT DES PARCS
D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dupont à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les moyens dont se dote la Wallonie pour assurer l'équipement des parcs d'activité économique ».

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

M. Dupont (PS). - Monsieur le Ministre, la DPR met en avant l'amélioration de l'offre wallonne en termes de terrains attractifs pour les entreprises et rappelle l'importance stratégique pour la Wallonie de maintenir une capacité de développer de nouvelles zones d'activité économique dans le cadre de projets industriels de grande envergure, à la fois pour structurer sa stratégie de développement et évidemment pour atteindre les objectifs tout à fait louables en matière de création d'activité et d'emploi.

À cet égard, les intentions de la Wallonie portent même sur l'objectif de mettre à disposition 200 nouveaux hectares par année.

En tant qu'administrateur de l'IDEA, l'intercommunale de développement économique qui couvre la région de Mons et le Centre, j'ai été particulièrement sensibilisé au détail des projets portés par cette intercommunale, dans le cadre de structures relativement récentes, qui est celle de Cœur du Hainaut, mais qui n'est pas l'objet particulier de cette question.

La situation particulière de cette intercommunale et des projets qui sont aujourd'hui latents m'interpelle tout particulièrement.

En effet, il a fallu constater un report de plusieurs projets qui sont toujours éligibles au décret du 11 mars 2004 sur les infrastructures d'accueil d'activité économique, dans le cadre de l'allocation budgétaire annuelle dite programme ordinaire entre les exercices 2014 et 2015. Je citerai plus particulièrement :

- la voirie de liaison entre le zoning de Manage-Bellecourt et la rue du Congo, dossier introduit en octobre 2013 ;
- le complément au programme SOWAFINAL 2 pour l'équipement de 30 hectares de la nouvelle zone de Mons-Bas Prés, introduit en mars 2014 ;
- le complément aux trois dossiers de requalification de zonings à Quaregnon, à Garocentre et Soignies, qui ont été introduits là aussi en avril 2014.

Le tout pour un montant subsidié de 5 101 936,86 euros pour ce qui concerne l'exercice en partie 2013 et 2014.

Pour l'exercice 2015, IDEA a établi un programme d'investissement supplémentaire important au minimum équivalent à celui qui vient d'être cité, dont la majeure partie des projets sera d'ailleurs introduite dans les jours ou les semaines qui viennent, en tout cas dans le courant du premier trimestre 2015.

Au-delà de cela, de manière plus globale, puisque j'essaie de balayer dans ma question l'ensemble des projets, en tout cas ceux de CETIC qui sont portés par l'intercommunale, les programmes 2016 à 2019 sont ou seront eux aussi bien chargés, avec la mise en œuvre de toute une série de zones. Je vais les citer très brièvement pour ne pas être trop long :

- la Porte des Hauts-Pays : 90 hectares ;
- l'aérodrome de Saint-Ghislain : 20 hectares en relation avec ce petit aérodrome, c'est vrai, mais avec une potentialité de valoriser l'attractivité de cette zone et donc d'attirer des PME actives dans la petite aviation ;
- Jemappes Nord et Manage Citadine : deux microzones en tissus urbanisés d'une dizaine d'hectares chacune permettant de ramener de l'activité économique au cœur des villes, en parfaite compatibilité avec la nature de l'habitat ;
- Garocentre Nord également : extension de la plateforme multimodale sur une quinzaine d'hectares.

On est à échéance 2018 et même au-delà. Ces projets mobilisent plus de 155 hectares, ce qui est très important, et devraient solliciter à eux seuls, sur l'ensemble de la mandature, une somme de subside équivalant à plus de 30 millions d'euros, ce qui est à la limite supérieur à ce que le budget contient aujourd'hui en termes de possibilité d'aide sur un seul exercice.

Monsieur le Ministre, au-delà des dossiers strictement portés par l'intercommunale IDEA, je voulais surtout vous questionner sur ce qu'il advient des projets qui ont été déposés en 2014, qui n'ont toujours pas été honorés de décision de subsidiation. Pourriez-vous balayer les intentions qui sont les vôtres, et celles du Gouvernement bien sûr, en termes de soutien à l'équipement des zones d'activité économique qui sont au cœur du projet pour le redéploiement économique de la Wallonie ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, merci pour votre longue et précise question. Je vais tenter d'y répondre du mieux possible.

Vous avez raison de préciser que le budget général des dépenses, adopté par le Parlement, prévoit une enveloppe oscillant autour de 25 millions d'euros pour subsidier les travaux d'équipement des parcs d'activité économique, et ce, depuis plusieurs années.

Ainsi, de 2008 à 2013, ce sont plus de 160 millions d'euros qui ont été alloués aux opérateurs de développement économique. Pour la région de Mons-Borinage-Centre, IDEA a perçu sur cette période quelque 27 millions d'euros, soit près de 17 % du budget total.

En 2014, mon prédécesseur avait transféré une partie de l'enveloppe annuelle afin de financer des travaux de requalification dans les anciens zonings. Le budget annuel était donc réduit à 16,7 millions d'euros.

Lorsque je suis entré en fonction, le budget encore disponible était de 7,3 millions d'euros alors que je disposais de 16,2 millions d'euros de demandes de subsides. Il était donc acquis que je n'aurais pas pu rencontrer toutes les demandes des opérateurs en 2014 puisque je disposais de moins de la moitié des montants réclamés.

Aussi, après avoir veillé à une répartition équitable des subsides en fonction du solde disponible, j'ai invité mon administration à reporter, sur le budget 2015, les demandes n'ayant pu être satisfaites faute de moyens disponibles en 2014.

En 2015, le budget prévoit un montant de 21 millions d'euros. Ce montant a été fixé en fonction des contraintes liées à la trajectoire budgétaire suivie par le Gouvernement, comme vous le savez.

En ce début d'année, tous les opérateurs de développement économique ont été invités, par mes soins, à transmettre leurs prévisions de subsides. Au total, les demandes de subsides à introduire par les opérateurs représenteraient 61 millions d'euros, soit près

de 300 % du montant disponible pour l'année 2015. On ne sait pas encore faire de miracle !

Pour la région de Mons-Borinage-Centre, IDEA prévoit de solliciter 11,2 millions d'euros, soit plus de la moitié de l'enveloppe annuelle.

Au-delà de ces prévisions, la réalité est souvent bien différente, car de nombreuses demandes ne seront pas introduites en 2015, et ce pour de multiples raisons : des raisons administratives, notamment permis d'urbanisme et marchés publics, des raisons foncières, comme des expropriations judiciaires qui doivent avoir lieu, ou bien des raisons liées au chantier, comme les intempéries, par exemple. Cela étant, il est vraisemblable que, faute de moyens disponibles, certaines demandes introduites en fin d'année devront être reportées sur le budget 2016. Reconnaissez que c'est dit pudiquement.

Par ailleurs, les travaux d'équipement des parcs d'activité sont également largement financés au travers des programmes tels que FEDER et SOWAFINAL. Et heureusement !

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan Marshall 4.0, différentes mesures ont été inscrites, à mon initiative, de manière à libérer en grand nombre des espaces dédiés à l'activité économique et de permettre la création, vous l'avez rappelé, de 200 hectares nets de zones d'activité économique par an.

En premier lieu, le programme de financement SOWAFINAL 2, doté de 253 millions d'euros, doit être exécuté, le cas échéant, avec quelques adaptations. Pour rappel, ce programme intègre, pour partie, l'équipement de nouvelles zones d'activité économique – 2 130 hectares – inscrites ou à inscrire au plan de secteur sur base du plan prioritaire ZAE *bis*, décidé en 2008 et évalué en 2010.

En second lieu, j'estime qu'un nouveau programme de financement alternatif SOWAFINAL 3 devrait être élaboré pour permettre l'extension de zones existantes qui sont, aujourd'hui, saturées ou la création de nouvelles zones non identifiées ou non retenues jusqu'à présent afin de pouvoir y accueillir des entreprises.

Enfin, en troisième lieu, je souhaite qu'une enveloppe budgétaire spécifique soit réservée pour les terrains à haut potentiel de développement, c'est-à-dire les grands terrains situés à proximité des grandes infrastructures de communication tels que les autoroutes, ports et aéroports.

Permettez-moi de préciser que l'ensemble de ces mesures a été accueilli de manière particulièrement favorable par les partenaires sociaux.

En conclusion, si vous vouliez me faire constater que les moyens budgétaires actuellement dédiés à l'équipement des parcs d'activité sont insuffisants, je vous le confirme. Ceci n'est pas un élément nouveau,

mais ce constat est d'autant plus évident que nous sommes placés dans une situation budgétaire complexe.

C'est pourquoi, au-delà des mesures inscrites dans le plan Marshall 4.0 visant à créer des conditions propices à l'accueil des entreprises sur le sol wallon, nous n'éviterons pas, d'une part, de redéfinir le périmètre des travaux éligibles aux subsides et, le cas échéant, le taux d'intervention de la Wallonie et, d'autre part, d'encourager davantage la participation du secteur privé dans les investissements infrastructurels. Je proposerai d'ailleurs prochainement une réforme de la législation allant dans ce sens.

Voilà, Monsieur le Député, ce que je pouvais apporter comme réponse à votre question.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Dupont.

M. Dupont (PS). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse qui a le mérite d'être d'une grande clarté. On sait très bien, le budget a été voté il y a peu, les moyens dont on dispose.

D'un autre côté, on peut aussi se réjouir de la dynamique que l'on constate à travers, non seulement la zone IDEA et Cœur de Hainaut, mais l'ensemble de la Wallonie puisque, vous l'avez dit, les demandes d'équipements, les demandes d'interventions sont trois fois supérieures aux moyens disponibles. C'est la preuve aussi, au sein du monde socioéconomique wallon et des intercommunales de développement économique qui, pour la plupart, portent ces projets, qu'il y a une véritable volonté de s'inscrire dans une dynamique de développement économique en Wallonie.

Je retiens, de ce que vous avez dit, votre souci d'aller au-delà des moyens disponibles sur le budget ordinaire, en tout cas à ce stade, en développant notamment, SOWAFINAL 3 qui permettrait de dégager, on l'espère en tout cas, de nouveaux moyens et aussi dédicacer une enveloppe spécifique.

Je pense qu'il faudra, dans les prochains débats budgétaires, dès l'élaboration de la discussion sur le budget 2016, voir quels moyens supplémentaires additionnels peuvent être déployés pour aller vers 2018-2019 avec une capacité à répondre aux besoins et aux demandes qui remontent des intercommunales, de manière peut-être encore plus positive qu'aujourd'hui. Ce sera, je pense, un vrai débat politique qui concerne l'ensemble de la Wallonie et dans lequel il faudra que l'ensemble des acteurs politiques puisse se positionner clairement. Il s'agira d'établir un ordre de priorités ; ce sera à discuter dans le débat budgétaire général.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
DÉPÔT DU PERMIS POUR LE PROJET DU
PONT DE TILFF »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le dépôt du permis pour le projet du pont de Tilff ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, je reviens de façon assez épisodique sur ce dossier. On le sait, cela fait maintenant une quinzaine d'années que l'on attend le remplacement concret d'un pont jugé défaillant pour assurer la sécurité de ceux qui le franchissaient.

Un pont provisoire a été installé. C'est un spectacle un peu désolant depuis plusieurs années, puisque ce pont provisoire n'est pas esthétiquement ce que sont en droit d'attendre les responsables d'une cité touristique comme Tilff. En plus, ce pont est bruyant et, cerise sur le gâteau, si je puis me permettre, il coûte beaucoup d'argent public puisque la location et l'entretien sont conséquents. Je me suis arrêté à 500 000 euros de dépenses publiques pour la location et l'entretien de ce pont provisoire. Aujourd'hui, on doit être bien plus loin.

Cela ne serait rien s'il n'y avait pas de façon concrète des avancées. Je peux vous dire que l'on a m'a déjà répondu de manières diverses sur cette question. On en a fait une priorité à un moment, puis la priorité s'est plutôt déplacée vers Esneux où, pas de chance pour cette belle cité, il y avait aussi des problèmes jugés plus importants. Je ne critique pas que l'on puisse prioriser certains dossiers par rapport à d'autres, surtout quand la sécurité est en jeu.

Cela étant, Monsieur le Ministre, j'aimerais que vous puissiez faire le point. On parlait d'un dépôt de permis début février. Est-ce c'est bien le cas ? Peut-on avoir un programme quant à l'adjudication publique qui pourra intervenir lorsque le permis sera déposé ? Y a-t-il un agenda précis ? Peut-on aussi faire un rappel sur les montants de travaux ? On a parlé d'un phasage de ces travaux. Pourriez-vous nous donner plus de détails à ce sujet et aussi nous informer concrètement sur les dépenses publiques que cette opération de remplacement de pont va générer ? Cela me semble être important, au-delà du timing que je souhaite aussi obtenir.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur

le Député, le remplacement du pont de Tilff, dossier compliqué qui alimente les discussions depuis plus de dix ans, est effectivement en voie de concrétisation. On y arrive !

Je me réjouis effectivement de l'accueil vraiment positif, lors de la présentation du projet par mes services, le 22 janvier dernier, devant le Conseil communal et la CCATM d'Esneux.

La Direction des routes de Liège a reçu les plans de demande de permis d'urbanisme ce 2 février. Suite aux ultimes remarques émises par mes services, le bureau d'études modifie actuellement les plans.

Dès que toutes les corrections seront faites, la demande de permis d'urbanisme sera déposée dans les règles. L'objectif est de lancer la procédure de passation de marchés au second semestre de cette année.

Il est vrai que le chantier se fera en plusieurs phases. La phase I concerne le remplacement du pont, la suppression du passage à niveau de Tilff, les aménagements de la gare et les carrefours situés de part et d'autre du pont. À l'heure actuelle, il est difficile de fixer définitivement le montant que coûtera l'ensemble des travaux, mais très clairement, nous serons dans une enveloppe entre 10 et 15 millions d'euros. Seules les premières estimations m'ont été communiquées et celles-ci doivent encore être affinées par les différents services. Dans le cadre du projet de Tilff, la prise en charge des montants est assurée par trois parties : Infrabel, le SPW et la Commune d'Esneux.

Sans rentrer dans tous les détails de répartition, je citerai déjà, pour votre information, que le réaménagement de la zone entre la passerelle piétonne, l'actuelle place de Tilff et la N633 sera entièrement à charge de la commune tandis que la démolition du pont existant et la réalisation du pont passerelle seront réparties à 50-50 entre Infrabel et le SPW. Si tout se déroule correctement, les travaux pourraient démarrer en 2016, et ce, pour une durée de deux ans. Étant soucieux, tout comme vous, du bon avancement de ce dossier, nous ne manquerons pas, conjointement, d'y rester particulièrement attentifs.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, de lire un peu dans mes pensées. C'est certain que j'aurai à cœur d'y revenir. Je ne le souhaite pas spécialement. Il conviendrait peut-être de se retrouver sur ce pont pour inaugurer le début des travaux et, encore plus singulièrement, la fin de ceux-ci. J'entends les montants qui sont annoncés. C'est la première fois que l'on évoque des montants aussi importants de 10 à 15 millions d'euros. Je sais qu'aujourd'hui, bien souvent, les prix pour certaines infrastructures explosent et que l'on a des surprises. Je pense que vous êtes prévoyant en annonçant des montants conséquents. J'entends qu'il y a

une participation importante d'Infrabel. N'oublions pas qu'Infrabel est vraiment à la manœuvre pour que l'on supprime un passage sur les voies. On sait que c'est accidentogène et on sait le nombre de victimes qu'il y a chaque année sur ces voies de chemin de fer.

C'est utile de résoudre en même temps le problème de la faiblesse du pont et celui de l'infrastructure qui génère des situations d'insécurité. Je pense que nous pouvons donc, là aussi, nous en réjouir. J'ai entendu le planning prudent que vous annoncez. Je resterai attentif à ce que ces délais puissent, dans la mesure du possible, être respectés et que l'on puisse enfin voir cette réalisation se concrétiser.

QUESTION ORALE DE MME DEFRANG-FIRKET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES PANNEAUX PUBLICITAIRES LED SUR LES BORDS DES ROUTES »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les panneaux publicitaires LED sur les bords des routes ».

La parole est à Mme Defrang-Firket pour poser sa question.

Mme Defrang-Firket (MR). - Monsieur le Ministre, je voudrais évoquer avec vous les panneaux publicitaires de type LED qui sont de plus en plus présents sur les bords de nos routes et à des endroits très fréquentés pour ainsi toucher un public le plus large possible.

Ils présentent l'avantage d'être plus visible, mais ils peuvent aussi constituer un vrai danger et perturber la conduite des automobilistes.

En effet, sans être contre le principe des panneaux de ce type, il faut bien admettre qu'ils sont souvent de grande taille, très lumineux. Certains clignotent avec des couleurs vives qui peuvent semer la confusion et détourner l'attention des conducteurs de leur tâche principale.

J'ai récemment interrogé votre homologue de l'aménagement du territoire à ce sujet.

La circulaire du 11 décembre 2013 prévoit, pour les panneaux LED installés sur le domaine public, une série d'obligations qui doivent être respectées : interdiction d'images clignotantes, obligation d'adaptation de la luminosité de l'écran en fonction de la luminosité ambiante ou encore interdiction de gêner les conducteurs.

Votre collègue a également fait mention des articles 84, 431 et 432 du CWATUPE qui s'appliquent aux panneaux publicitaires installés sur des terrains privés.

Il m'a par contre renvoyé vers vous pour obtenir davantage d'informations quant à l'application de ces articles et les éventuelles dérives. Y a-t-il eu beaucoup de plaintes d'automobilistes ou de riverains à vos services suite à l'octroi d'un permis pour un panneau commercial de type LED ?

Des dérives sont-elles constatées régulièrement dans les demandes qui sont formulées et dans le respect des permis délivrés ?

Constate-t-on un boum dans les demandes d'autorisation pour ce genre de panneaux ?

Une évaluation de la circulaire a-t-elle ou sera-t-elle effectuée ?

La circulaire de 2013 précise que la police domaniale effectuera des contrôles réguliers en collaboration avec les districts routiers du SPW et les communes.

Comment cette collaboration se met-elle concrètement en place ? Comment les contrôles sont-ils organisés ? À quelle fréquence ? Combien en a-t-elle effectué ? Des infractions ont-elles été constatées ?

Qu'en est-il des contrôles pour les panneaux LED relevant du CWATUPE ? Quels types de contrôle sont alors réalisés ?

Selon vous, ne serait-il pas opportun de clarifier la législation applicable en la matière ? D'une part, il y a cette circulaire de 2013, le CWATUPE. Ne serait-il donc pas opportun de mettre tout cela dans un texte commun pour plus de clarté en fonction du type de panneau concerné ?

Un problème important qui se multiplie de plus en plus, ce sont les panneaux sur les remorques – panneaux LED attachés à des remorques de voitures – qui sont déplacées d'endroit en endroit, que ce soit sur le domaine public ou parfois sans autorisation sur les domaines privés. Quelle législation s'applique dans ce cas-là, si les remorques changent de territoire en permanence ? Comment peut-on éviter ce genre d'abus quand ils sont faits sans autorisation ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vous avoue que, spontanément, je ne suis pas un chaud partisan de ces panneaux lumineux le long des voiries pour les raisons que vous avez vous-même évoquées : notamment le risque de distraction au volant

et d'éblouissement. C'est un sujet qui avait déjà fait l'objet de débats et de discussions. Je pense que Mme Salvi avait elle-même déposé un texte sur cette question à l'époque.

Toujours est-il que l'évolution des technologies, des mentalités ainsi que la démocratisation des prix conduisent à un intérêt croissant pour les systèmes d'affichage dynamique, en particulier dans le domaine de la publicité. C'est pourquoi le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière avait transmis, à mon prédécesseur aux Travaux publics, le ministre Di Antonio, un rapport reprenant une série de recommandations relatives à l'utilisation des panneaux publicitaires diffusant des messages dynamiques le long des voiries régionales.

Ce sont ces recommandations qui ont servi de base à l'élaboration de la circulaire du 11 décembre 2013 à laquelle vous faites référence et qui ne concerne que les panneaux publicitaires dynamiques installés sur le domaine public. Toutefois, le placement de ce genre de panneaux, que ce soit sur domaine privé ou public, nécessite l'obtention d'un permis comme stipulé dans le CWATUPE.

Le cas particulier de l'installation temporaire de publicité lumineuse, ou non, sur remorque est également régi par le CWATUPE, en son article 84.

La circulaire, quant à elle, intervient dans un second temps, c'est-à-dire après obtention du permis d'urbanisme avec des exigences complémentaires pour l'obtention de l'autorisation nécessaire pour les affichages publicitaires auprès des services du SPW.

Le contrôle de l'affichage sur domaine public est réalisé par la police domaniale sur constat des districts routiers et/ou autoroutiers.

En 2014, un peu plus de 500 dossiers ont été traités par procédure d'amende administrative pour affichage illégal sur le domaine public régional routier, parmi lesquels environ 5 % concernant un affichage dynamique.

La circulaire étant encore relativement récente, elle n'est pas encore bien connue ni même bien utilisée. Peu de plaintes au sujet des panneaux publicitaires dynamiques sont d'ailleurs enregistrées. Il est encore un peu tôt pour réaliser une évaluation représentative de cette circulaire. Toutefois, anticipant votre question, j'ai déjà moi-même demandé à ce qu'une évaluation puisse être réalisée pour la fin de cette année avec une série de recommandations pour faire évoluer la réglementation et la circulaire en la matière.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Defrang-Firket.

Mme Defrang-Firket (MR). - Je vous remercie pour ces éclaircissements. On voit plus clair maintenant

en ce qui concerne l'articulation des différents textes. Vous parliez de 500 dossiers pour 2014. Il aurait été intéressant de savoir les années précédentes pour voir s'il y a une évolution, si le nombre de plaintes augmente, stagne ou non. Vous parlez aussi de cette circulaire qui n'est pas bien connue des personnes concernées. Peut-être serait-il opportun d'en faire davantage la promotion au niveau des communes et services compétents.

**QUESTION ORALE DE MME VIENNE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
PROJET « SEINE-ESCAUT » »**

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
AVANCÉES DU DOSSIER SEINE-ESCAUT »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine :

- de Mme Vienne, sur « le projet « Seine-Escaut » » ;
- de Mme Waroux, sur « les avancées du dossier Seine-Escaut ».

La parole est à Mme Vienne pour poser sa question.

Mme Vienne (PS). - Monsieur le Ministre, la France a dernièrement réaffirmé son intérêt pour le projet « Seine-Escaut ».

Prochamment, vous allez déposer le dossier de financement avec le Secrétaire d'État français aux Transports auprès de la Commission européenne.

Pourriez-vous nous détailler quelle sera la plus-value économique apportée à notre Région par la concrétisation de ce projet ?

D'autre part, la mise à gabarit de l'Escaut demande certains aménagements. En ce qui concerne la traversée de Tournai, des travaux d'aménagement seront nécessaires : le pont des Trous, dont on a beaucoup parlé dans ce projet ; mais aussi le Pont-à-Pont ; le Quai des Salines et les aménagements connexes et compensatoires, c'est-à-dire le port de plaisance, la réfection des quais, des espaces publics bordant l'Escaut. Le Gouvernement précédent s'était engagé à la hauteur de sommes qui avaient été prédéfinies pour pouvoir réaliser des compensations à la traversée de Tournai, à savoir 28 000 000 euros.

Pouvez-vous me confirmer que ces engagements pourront être tenus par ce Gouvernement et que le

financement de ces travaux pourra être pris sur un budget et débloqué, une fois le permis accordé ?

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

Mme Waroux (cdH). - Monsieur le Ministre, c'est vrai que ma question rejoint tout à fait la question de Mme Vienne.

Lors de nos précédents échanges déjà sur le dossier de la liaison Seine-Escaut, vous nous indiquiez toujours attendre un engagement ferme de la part du Gouvernement français de lancer les travaux. Il semble que celui-ci vous soit enfin parvenu et que le secrétaire d'État français aux Transports vous a invité à aller déposer ensemble, fin de ce mois, le dossier de financement auprès de la Commission européenne. Disposez-vous déjà du côté français d'une estimation du lancement des travaux ? Une coordination sera-t-elle mise en place entre la France et la Wallonie afin de s'assurer que les Français et Wallons avancent au même rythme de part et d'autre de la frontière ?

Une étape importante est enfin franchie. Il convient maintenant de se pencher sur ce qui demeure encore l'un des goulots d'étranglement du côté wallon : la traversée de Tournai.

Pour mémoire, deux questions majeures se posaient, d'une part, les compensations urbanistiques exigées par la Ville de Tournai et, d'autre part, la question de l'aménagement du pont des Trous.

Pour la première question, vous avez fait un geste d'ouverture en acceptant d'intégrer certains aménagements pouvant s'inscrire dans le budget des voies navigables, comme l'aménagement d'un port de plaisance, des réfections de quais et d'aménagements d'espaces publics bordant l'Escaut. Pour ce point, pouvez-vous me dire si les contacts avec la Ville de Tournai ont permis d'arrêter une liste de travaux ? Ceux-ci ont-ils été conçus de façon optimale ? Disposez-vous déjà d'une estimation du coût de ceux-ci ?

Pour la seconde question, et sans doute la plus emblématique pour les Tournaisiens, il semble que l'option d'une structure en résille avec un élargissement de l'arche centrale du pont des Trous retienne l'attention du Gouvernement. Pouvez-vous confirmer le choix de cette option ? Celle-ci sera-t-elle définitive ? Il me revient en effet que, dans le chef de certaines autorités tournaisiennes, on désire revoir les options présentées ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mesdames les députées, merci pour vos interrogations sur ce dossier dont j'ai le sentiment de parler à chaque réunion de commission. Je postule, en tout cas j'en fais le pari,

que les réponses que je vais vous apporter aujourd'hui permettront d'apporter les apaisements à chacun et donc de pouvoir parler d'autres dossiers à l'avenir, même si c'est un dossier stratégique, je le reconnais.

Une étude sur les retombées socioéconomiques du projet Seine-Escaut pour la Région wallonne a été réalisée. Ses résultats ont été communiqués, Madame Vienne, en mai 2011. Ils sont d'ailleurs consultables en ligne sur le site Internet de la DGO2, Direction générale de la mobilité et des voies hydrauliques. Il en ressort notamment qu'en termes de prévision de trafic à l'horizon 2020, le trafic fluvial augmenterait de 22 % de tonnes par kilomètre, le produit des tonnages par les distances et à l'horizon 2050 augmenterait de 21 % supplémentaires.

Les effets directs, indirects et externes du projet ont également été appréciés. Je cite : « Le bénéfice direct du projet est une diminution des coûts unitaires de transport provenant du fait que les marchandises peuvent être transportées dans de plus grands bateaux suite à une augmentation du gabarit des infrastructures fluviales et aux économies d'échelle associées. Quant aux effets indirects, les différents chantiers créeront temporairement des emplois dans le secteur de la construction. Quant aux effets externes provenant du transfert modal du rail et de la route et de l'augmentation du trafic fluvial, la réduction des coûts externes de transport représente une valeur actuelle nette de -150 millions d'euros. Cette valeur négative correspond à des coûts externes évités ou des bénéfices externes.

Ensuite, quant au montant estimé du coût du projet de la mise à gabarit de la traversée de Tournai, il est toujours bien de 28 millions d'euros.

En termes de financement, le Gouvernement wallon, en date du 5 février dernier, a décidé d'introduire une demande de financement à ma demande via un dossier de candidature pour ce projet dans le cadre de la programmation pluriannuelle RTE-T 2014-2020 auprès de la Commission européenne.

Dit autrement, dans le langage de Gisèle de Marcinelle, les 28 millions d'euros se répartissent en deux volets : 11 millions d'euros qui sont les travaux directement nécessaires pour la mise à gabarit ; les 17 autres millions d'euros étant ce qu'on a appelé, à un moment donné, les fameuses compensations, à l'égard desquelles j'avais pu être frileux dans un premier temps. Je ne l'ai pas caché parce que j'estimais que ce n'était pas avec des crédits des voies hydrauliques qu'il convenait de financer des projets de rénovation urbaine. Renseignements, discussions, analyses complémentaires durant de nombreuses semaines ont pu être réalisés. Il s'avère que les aménagements complémentaires ne sont pas de nature rénovation urbaine, mais ont un lien direct aussi avec les voies navigables puisque ce sont des aménagements connexes, mais qui seront utiles aussi au développement et à l'usage de la voie navigable ou le

développement des ports de plaisance. À partir du moment où c'est en lien avec les voies hydrauliques, je n'ai donc plus de peine à pouvoir débloquer les budgets.

Non seulement je n'ai plus de peine, mais je vous confirme que, dans les quatre années qui viennent, les quatre phases – puisque le chantier s'envisagera en quatre phases – ont bien été intégrées dans les projections budgétaires des crédits dont je dispose.

La totalité des aménagements est donc budgétée et ils seront donc financés. Je pense que cela donnera tous les apaisements nécessaires, notamment aux autorités locales et régionales qui s'en étaient émues.

Cette programmation ouvre aussi la possibilité de cofinancements européens à hauteur de 40 % pour les projets de travaux transfrontaliers ou constituant des goulets d'étranglement et à 50 % pour les études. Raison pour laquelle, début février, j'ai souhaité solliciter les subventionnements européens sur ce projet. Tant qu'à faire, si on les obtient, cela sera déjà de pris également.

Rappelons que la Commission européenne, la Wallonie, la Flandre, les Pays-Bas et la France se sont engagés dans le cadre de la déclaration de Tallinn du 17 octobre 2013 à exploiter la possibilité offerte dans le cadre des financements RTE-T d'un cofinancement de 40 % pour le projet global des voies navigables Seine-Escaut, couvrant pour la Wallonie la Meuse, le canal Albert, le haut Escaut, le canal Bruxelles-Charleroi, ainsi que la dorsale wallonne. Cette programmation 2014-2020 était donc l'opportunité à saisir. L'ensemble des dossiers de candidature doit d'ailleurs être déposé pour ce 26 février auprès de la Commission européenne, dont nous espérons l'issue favorable.

C'est justement ce 26 février que je me rendrai en France, à Lens, pour une rencontre à ce sujet avec mon collègue français Alain Vidalies et mon collègue flamand Ben Weyts pour marquer l'événement du dépôt auprès de la Commission européenne de ce dossier porté conjointement.

Ensuite, en ce qui concerne la traversée de Tournai, à l'issue de la rencontre que j'ai notamment eue dernièrement avec M. Demotte, il en ressort que tous les travaux se feront, en axant toutefois la priorité sur les travaux nécessaires à la navigation. Cela, c'est pour le timing des phases.

Je confirme bien que les quatre phases sont reprises. Elles sont budgétées et on commencera par celles qui sont les plus prioritaires à la navigation. Dès lors, la première phase des travaux budgétée en 2015 pour un engagement du marché public sera le Pont-à-Pont.

Au niveau de l'estimation des travaux dans leur ensemble, les chiffres n'ont pas changé, je vous les ai déjà confirmés.

Enfin, sur le point relatif au pont des Trous, quant à l'adaptation elle-même, différentes esquisses sont présentées. Il en est ressorti qu'une structure en résille serait la plus appropriée, afin de maintenir l'image du pont des Trous, à savoir une courbure, deux tours et trois arches. L'idée est de ne pas toucher aux deux tours, de placer des lices de guidage nécessaires au passage des bateaux de classe 5A et d'élargir l'arche centrale pour respecter ce gabarit. Le permis d'urbanisme sera d'ailleurs introduit avec cette solution, conformément à ce qui était convenu par le comité d'accompagnement constitué à cet effet et confirmé par les autorités locales.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Vienne.

Mme Vienne (PS). - Je pense que M. le Ministre a été très complet. Je ne promets pas de ne jamais revenir sur le dossier, ce serait dommage, mais merci beaucoup.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Waroux.

Mme Waroux (cdH). - Je trouve qu'on a raison de remettre à chaque fois, parce que l'on a de plus en plus d'informations. Donc, je pense que l'on doit continuer.

Simplement, c'est vrai que les informations sont précieuses et vont vraiment clarifier les choses. C'est quelque chose d'important.

Localement, des élus locaux ont dit qu'ils ne voulaient toujours pas de cette version résille et qu'ils voulaient partir sur d'autres propositions, avec éventuellement des concours. Donc, on ne sait pas.

En tout cas, on suit toutes vos indications.

**QUESTION ORALE DE M. LECERF À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
TRANSPORT EXCEPTIONNEL »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lecerf à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le transport exceptionnel ».

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

M. Lecerf (MR). - Monsieur le Ministre, comme vous le savez la 6e réforme de l'État a vu le transfert aux régions d'une partie de la compétence sur le transport exceptionnel. La Belgique et la Wallonie sont un carrefour routier très fréquenté par les transporteurs, et les convois de transport exceptionnel sont légion sur nos routes. La législation impose des mesures d'accompagnement des convois exceptionnels sur le territoire belge. Ces mesures dépendent des caractéristiques de chaque transport exceptionnel et nécessitent de faire appel aux entreprises

d'accompagnement reconnues et agréées au niveau fédéral.

Si je comprends bien la nouvelle manière de fonctionner, tout convoi exceptionnel qui veut circuler sur le territoire wallon doit se manifester auprès de la Wallonie afin d'obtenir une autorisation, sauf si une autorisation a déjà été obtenue pour le même convoi dans une autre région du pays. J'aimerais que vous m'expliquiez en quoi ce volet de la réforme de l'État apporte une plus-value à nos entreprises, nos transporteurs et la Wallonie.

Certains convois nécessitent plusieurs voitures pilotes. Or, le nombre d'entreprises agréées a été réduit en peu de temps à une petite trentaine. Il était encore à 90 il n'y a pas longtemps. Il semble peu vraisemblable que le petit nombre d'entreprises agréées puisse suffire à encadrer les nombreux convois exceptionnels circulant quotidiennement sur nos routes.

Pouvez-vous nous décrire les moyens mis en œuvre par la Wallonie pour contrôler le respect de la législation sur le transport exceptionnel et la stricte application des autorisations délivrées ? Pouvez-vous nous donner les résultats de ces contrôles ? Avez-vous une explication à la diminution spectaculaire du nombre d'entreprises agréées ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, les autorisations de transports exceptionnels sont gérées par les trois Régions via un guichet unique. Le traitement est alors géré conjointement par les régions sur lesquelles le transport circule.

Pour les entreprises de transports exceptionnels, a priori, la régionalisation n'a aucun impact, ni positif, ni négatif. La régionalisation avait pour but de rapprocher le système de gestion des transports exceptionnels du gestionnaire de voirie. Les routes utilisées par les convois sont gérées par la Région tant sur le plan infrastructure que circulation.

Selon la catégorie du transport, le convoi doit effectivement être accompagné d'un ou de deux véhicules de signalisation.

Le nombre d'entreprises agréées évolue et se réduit. Je suppose qu'il s'agit d'une évolution du marché. Le nombre de libraires, de boulangers, de bouchers et autre petit commerce évolue aussi.

Cependant, un contrôle du respect de la législation en matière de transport exceptionnel est nécessaire sur le terrain. Comme par le passé, la police fédérale et les zones de police locales sont compétentes et effectuent ces contrôles. Pour rappel, le personnel fédéral affecté à

la gestion et au contrôle du transport exceptionnel a été transféré vers les régions suite à la régionalisation.

Complémentairement, la police domaniale des routes, composée actuellement de près de 40 agents, se verra habilitée prochainement à effectuer ces contrôles. Les missions de cette police domaniale sont en cours d'adaptation afin de s'orienter vers les contrôles des poids lourds : masse maximale autorisée, masse par essieux, arrimage de la charge, contrôles techniques, transports exceptionnels, transports de matières dangereuses, et cetera.

Enfin, concernant le transport exceptionnel, je vous rappelle que j'ai confié une mission particulière à un député pour qu'il me propose, endéans un an maximum, une éventuelle adaptation de la législation encadrant les transports en Wallonie – c'est M. Fourny qui a été chargé de cette question – législation qui est désormais de la compétence du Parlement wallon.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Lecerf.

M. Lecerf (MR). - Comme vous le dites, cette réforme de l'État n'apporte ni un plus ni un moins, mais il faut avouer qu'au niveau des conducteurs et des transporteurs étrangers, cela n'apporte certainement pas une lisibilité plus simple.

Je m'étonne de votre réponse un peu simple par rapport à l'évolution du marché parce que, il y a quelques semaines, il y avait 90 entreprises agréées, on a chuté en quelques semaines à 30. Heureusement tous les commerces ne chutent pas de cette ampleur. Ce qui m'impressionne encore plus, c'est qu'il n'y a pratiquement plus aucune entreprise wallonne dans ces 30, il y en a quatre.

Cela mérite que vous vous interrogiez. Il y a un problème difficile à expliquer, très difficile à expliquer, mais il y a une très grande inquiétude dans le secteur.

Je me réjouis toutefois de ce que vous me dites à propos du transfert du personnel de contrôle qui pourrait éventuellement être renforcé, parce que pour avoir fait des visites sur le terrain avec des gens du milieu, je peux vous assurer que les infractions sont légion. Il y a réellement besoin, si on veut garder de la crédibilité par rapport à cette législation, que des contrôles sérieux soient effectués.

Mme la Présidente. - Chers collègues, comme convenu, je vous propose de nous arrêter ici et de reprendre à 14 heures comme prévu à l'agenda.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 13 heures et 8 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 1 minute.

Mme la Présidente. - La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA VOIE D'ACCÈS ENTRE LE PARKING RER DE LOUVAIN-LA-NEUVE ET L'E411 »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la voie d'accès entre le parking RER de Louvain-la-Neuve et la E411 ».

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, félicitations pour votre bonne mine. Vous respirez la santé, c'est bien.

Lorsque Canal+ s'en mêle, c'est souvent parce qu'il y a quelque chose de cocasse. Cette fois, pas de bol, c'est sur vous que cela tombe, Monsieur le Ministre. Le JT francophone le plus piquant du paysage audiovisuel s'est intéressé, il y a quelques jours, au projet de parking-relais du RER à Louvain-la-Neuve. Rassurez-vous, ce n'était pas les *Guignols de l'info*, quoique, il y avait dans cette séquence un petit air de ressemblance avec l'inoubliable *Journal des travaux inutiles*.

Je cite : « En Belgique, un parking est en construction, aux abords d'une gare, pour permettre aux automobilistes de garer leur voiture avant de prendre le train. », explique le journaliste qui poursuit : « Seul problème de taille, il n'est pas prévu de bretelle d'accès depuis l'autoroute et aucun financement n'a été trouvé. Le parking, lui, est flambant neuf, mais il ne peut accueillir personne ». Rigolade générale sur les réseaux sociaux, bonjour l'image de notre Région.

Rectifions le tir. Bien évidemment, Canal+ n'a pas dit exactement la vérité, puisque ce parking de 2 300 places sera bel et bien accessible en 2016, mais par la petite porte, en quelque sorte. En lieu et place de l'accès direct depuis l'autoroute, il faudra se contenter d'une petite liaison – oserais-je dire « riquiqui » – à partir de la Nationale 4 et du boulevard de l'Europe. Une enveloppe de 500 000 euros a été débloquée, mais on est loin, reconnaissez-le, de ce qui était initialement prévu et qui constituait le véritable attrait de ce parking : un accès rapide et direct depuis la E411.

Clairement, la Région n'a pas tenu ses promesses. À Louvain-la-Neuve, on grogne et on s'inquiète, avec raison, car sans liaison directe avec l'autoroute, ce parking risque de provoquer de gros embarras de circulation. Des milliers de voitures vont devoir passer par le boulevard de Wallonie qui est déjà saturé aux heures de pointe. On peut craindre non seulement des nuisances pour les habitants, mais aussi que ce parking perde de son intérêt et que, au final, il ne loupe son objectif.

Monsieur le Ministre, votre plan B, cette dérogation à ce qui était initialement prévu, va-t-il entraîner un surcoût ? Si vous ne revenez pas sur votre décision, pouvez-vous au moins garantir que, en 2016, le budget sera bel et bien disponible pour réaliser cette liaison directe avec l'autoroute ? Si c'est bien le cas, si vous débloquez le budget en 2016, comme je l'ai lu par l'entremise de votre porte-parole dans la presse, quel sera le calendrier des travaux ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, je commencerai d'abord par vous saluer, vous dire que vous avez aussi bonne mine, mais à regretter, quelque part, que le caractère, ma foi assez posé, teinté d'humour de votre question, soit à ce point asynchrone par rapport au message que vous avez posté dès ce matin sur Facebook où vous fustigiez déjà : « Encore un choix stupide de ce Gouvernement ». Je pense que, lorsque vous étiez journaliste, vous étiez le premier à dénoncer ce qui relevait de la « politicaille », mais visiblement, si vous êtes député depuis peu de temps, il n'aura pas fallu longtemps pour verser dans le même registre.

Pour pouvoir maintenant revenir sur le fond du dossier, faisons le point sur le parking-relais à Louvain-la-Neuve.

Un extrait d'abord de mon communiqué de presse. Je cite : « Les travaux d'aménagement au parking-relais avancent à grands pas à la gare de Louvain-la-Neuve. Dans le cadre de ce projet, M. le Ministre Prévot s'est engagé à effectuer la première étape des travaux pour créer l'accès pour parking relais *park and ride* ». On parle donc bien d'une première étape, c'est-à-dire une étape transitoire et non d'accès secondaire ou principal du parking.

La réalisation des accès telle que définie dans le projet initial, donc notamment cette fameuse bretelle d'autoroute, nécessite un budget de plus de 11 millions d'euros et un temps de réalisation de 18 mois minimum. Un tel budget n'est pas disponible à l'heure actuelle et nous ne disposons plus de 18 mois non plus, puisque le parking sera opérationnel d'ici environ 12 mois.

Face à cette situation, j'avais deux solutions : soit je m'en lavais les mains en fustigeant le fait qu'il y ait eu, pour tel ou tel motif, du retard ; soit, au contraire, pour ne pas verser dans le ridicule avec un ouvrage qui, lui, sera terminé en 2016, je prenais les dispositions pour qu'il soit au moins accessible, fût-ce de manière transitoire, par le biais de connexions qui sont moins optimales, mais qui permettent l'exploitation de l'outil.

J'ajoute que, par ailleurs, le RER ne sera pas pleinement opérationnel avant 2020-2025 – c'était avant les nouvelles à venir de votre consœur. En conséquence, l'utilisation du parking-relais ne sera que partielle et progressive dans le temps. C'est pourquoi j'ai donc, à la lumière de ces situations et constats, réservé un budget de 500 000 euros dans le programme 2015 pour pouvoir réaliser un accès transitoire, en concordance avec l'utilisation partielle et progressive du parking-relais.

Il n'est pas dans les intentions de la Région de laisser une infrastructure inutilisable, chacun l'imagine bien. Par contre, il faut être réaliste sur l'utilisation très partielle et progressive du parking, vu que le RER ne sera pas opérationnel d'ici un an ou deux, tant s'en faut.

Une convention lie trois partenaires, à savoir la Région, Infrabel et le département immobilier de l'université. Il est logique que le dossier soit donc discuté, en premier ressort, entre les trois partenaires et, dans un second temps, la commune, les associations et toute autre autorité seront évidemment concertées.

Je me permets de rappeler que l'objectif est bien de trouver des solutions qui satisfassent au mieux chaque partenaire. Il ne sert à rien de se retrancher sur des positions somme toute théoriques, il faut être pragmatique : le gros œuvre du parking est en voie de finalisation, mais le RER ne sera pas opérationnel avant une dizaine d'années.

Dans l'immédiat, il n'est donc ni possible, pour des questions budgétaires, ni indispensable, pour des questions opérationnelles, de réaliser cet accès par bretelle d'autoroute tel que cela avait été envisagé dans le projet. Cela reste bien à l'ordre du jour.

Mon souhait est, comme j'ai pu le confirmer à quelques confrères journalistes qui m'interrogeaient, de pouvoir prévoir les budgets nécessaires, si possible dès 2016, pour pouvoir activer alors les phases ultérieures sachant que, premièrement, 2016 ne doit pas être vu non plus comme une date sacrée pour les raisons que je viens d'évoquer, en l'occurrence une dizaine d'années de retard avant l'exploitation du RER. Deuxièmement, cela ne sera possible, vu le budget de 11 millions d'euros, qu'au travers de ce que l'on pourrait appeler les routes de l'emploi qui peuvent trouver à s'appliquer, me semble-t-il, dans le cas d'espèce, du fameux plan Infrastructures qui sera bouclé d'ici la fin de cette année. C'est donc probablement en 2016 que ces moyens pourront être identifiés, mais nous verrons, à l'analyse

des dossiers, comment goupiller le tout, notamment dans le plan Infrastructures des 320 millions d'euros qui doit pouvoir alors permettre l'engagement de dossiers dès 2016.

Voilà, Monsieur Maroy, ce que je pouvais apporter comme précision à votre interrogation. N'hésitez pas, si vous avez de bons liens avec les uns ou les autres chez Canal+, de leur relayer aussi. Sait-on jamais qu'ils soient tentés par un petit démenti ou un petit correctif, mais il n'est jamais interdit de rêver.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Tout d'abord, je suis d'accord avec le ministre pour regretter les approximations de Canal+. Nous sommes bien d'accord là-dessus.

N'empêche que le mal est fait et qu'en termes d'image pour la Région, ce n'est pas terrible.

Je suis un peu inquiet à entendre votre réponse, parce que j'avais cru comprendre que c'était un engagement ferme de débloquer le budget en 2016, vous avez dit : « Si possible, pas une date sacrée, probablement 2016 ». Cela me rend un peu inquiet.

Vous nous dites : « Finalement, j'ai un peu sauvé les meubles, puisque le parking va être inauguré dans 12 mois et que la réalisation de l'accès principal tel qu'il était initialement prévu, cela va prendre au moins 18 mois, il aurait donc été stupide de ne pas réaliser d'accès ».

Ce que je constate, c'est que ce projet date depuis de nombreuses années, on en discute depuis longtemps. Je ne dis pas que c'est de votre faute à vous. Vous êtes là depuis six mois, mais visiblement quelque chose a coïncé. Le résultat, j'ai effectivement parlé d'un choix stupide, je signe et je persiste. Reconnaissez avec moi que ce n'est pas la même chose de garantir un accès direct depuis l'autoroute vers le parking que de prévoir une petite porte de service.

Les habitants de Louvain-la-Neuve sont inquiets, on peut les comprendre. Plusieurs endroits stratégiques, notamment le rond-point sur la Nationale 4 est déjà saturé le matin – j'imagine qu'il vous arrive de passer par là – le boulevard de Wallonie l'est également. Les habitants sont inquiets, ils sont même plus qu'inquiets, ils sont très remontés. Cela va provoquer des nuisances et, ce que l'on peut craindre, c'est que l'objectif final ne soit pas rencontré. Tant qu'à perdre du temps, au lieu de perdre du temps dans la voie d'accès, cette petite porte d'accès, on préférera peut-être le perdre sur l'autoroute.

Cette belle idée qui était de pousser les gens à prendre le train, car je vous l'apprends peut-être, il n'y a pas de RER, mais il y a quand même une gare à Louvain-la-Neuve avec un accès assez facile vers la capitale. La crainte est que cette belle idée ambitieuse et porteuse en matière de mobilité fasse un gros flop. Je

dénonce un peu un double discours. Côté cour, la Région fait de beaux discours et de belles promesses sur l'amélioration de la mobilité, on nous dit : « Cela doit être une priorité ». Ensuite, côté jardin, au moment de faire les choix : « Attendez, on reporte les investissements nécessaires. ».

Pour terminer, je vous appelle vivement à biffer « si possible en 2016 », « probablement » et de vous engager à ce que les crédits soient débloqués en 2016.

Mme la Présidente. - Une information additionnelle de M. le Ministre, mais vous aurez le dernier mot, évidemment.

La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je voulais simplement poser une question.

(Réaction de M. Maroy)

C'est pour la boutade, rassurez-vous.

Pensez-vous que Canal+ aurait fait un reportage différent si l'on avait réalisé la bretelle d'autoroute et que l'on se rendait compte, au final, que ce grand parking et que cette bretelle d'autoroute destinés à permettre l'alimentation du RER ne servaient à rien, parce que le RER n'existait pas ? Je ne suis pas sûr que Canal+ aurait nécessairement tourné son reportage autrement.

Toujours est-il que vous pouvez être confiant, Monsieur Maroy – et je sais que c'est toujours délicat de demander la confiance à l'opposition – en tout état de cause, la volonté qui est la mienne est bel et bien de concrétiser ce projet et cette bretelle d'accès parce que je suis intimement convaincu que cela fait sens, notamment pour tout le Brabant wallon.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Je remercie M. le Ministre.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
RÉFECTION URGENTE DE LA N240 À
HAUTEUR DE JANDRAIN »**

**QUESTION ORALE DE M. LEGASSE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
TRAVAUX SUR LA N240 »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine :

- de M. Maroy, sur « la réfection urgente de la N240 à hauteur de Jandrain » ;
- de M. Legasse, sur « les travaux sur la N240 ».

La question de M. Legasse est retirée.

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, une portion d'environ 2,5 kilomètres entre Jauche et Jandrain, dans l'est du Brabant wallon, semble avoir été oubliée dans les travaux de réfection de la N240. Cet axe, je vous le rappelle, relie Jodoigne à Hannut et constitue une artère vitale pour la région. Le tronçon dont je vous parle est devenu un véritable danger public, un danger mortel pour les automobilistes et plus encore pour les deux roues.

La Région, dans ce dossier, se fait tirer l'oreille depuis belle lurette, mais elle reste malheureusement sourde. Des citoyens exaspérés font circuler une pétition en ce moment, ils se demandent s'il faudra attendre de tragiques accidents pour qu'ils soient entendus.

Je connais bien cette route, je vous assure qu'elle mérite une réfection urgente. Êtes-vous conscient de son état de dégradation très avancé et du danger qu'elle représente ? À ma connaissance, sa réfection ne figure pas dans les chantiers prioritaires de la Région, ce que je déplore. Vos services ont-ils conscience de la dangerosité de ce tronçon et de l'urgence à remédier à la situation ? Quand ce chantier pourra-t-il être programmé ?

Pour terminer sur une note un peu plus légère, je serais ravi de vous servir de guide sur place. On fera le test à moto, si vous êtes d'accord, parce vous allez voir le *Jurassic Park* du bitume. Comme on dit en argot, « cela craint, vraiment. ».

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur

le Député, merci pour votre question. Je suis entièrement d'accord avec vous : cette nationale est vraiment dans un état problématique. Vous le dites depuis longtemps, les citoyens le disent depuis longtemps et il est dommage que le président du Collège provincial ne l'ait pas entendu, puisque la route était provinciale jusqu'au 1er janvier dernier.

Cela fait seulement deux mois que cette route est régionale. Cela fait dès lors seulement deux mois que nous avons autorité pour intervenir dessus. Jusque-là, c'était notamment M. le Député Michel et son équipe qui avaient la compétence. Je ne doute pas qu'ils auraient été sensibles à l'ensemble de vos récriminations et regrettent qu'il ait fallu que nous soyons responsables depuis deux mois pour que, tout d'un coup, elle fasse écho.

Il n'était dès lors pas possible de prévoir la réfection au budget 2015, puisque nous n'en étions pas propriétaires. C'est seulement depuis le 1er janvier dernier que c'est chose faite. Les travaux actuellement prévus sur la N240 sont les travaux initiés par la province, avant le transfert des voiries provinciales à la Région. Le choix des tronçons à rénover a donc été fait au niveau de la province et selon l'ordre de priorité qu'elle avait défini. Il semblerait que le choix ne se soit pas porté sur le tronçon de la N240 entre Jauche et Jandrain auquel vous faites référence et qui semble faire l'objet d'une pétition.

Je vous informe, pour être complet, que cette pétition ne m'est pas encore parvenue, même si la presse en a déjà fait le relais ces derniers temps.

Je suis en peine de pouvoir satisfaire la frustration qui est la vôtre et le relais qui est le vôtre des réalités vécues par les riverains qui s'en plaignent, probablement à raison. Ils se sont jusqu'ici trompés d'interlocuteur : c'était à la province qu'il fallait adresser les récriminations.

Maintenant, depuis deux mois, c'est effectivement de mon ressort. Nous allons donc regarder dans quelle mesure il est possible ou non, dans les prochaines programmations, de pouvoir prendre en compte ce tronçon, soit dans les crédits ordinaires, soit dans le plan Infrastructures, sachant que le tronçon en question assez vétuste entre Jauche et Jandrain est de près de 2 kilomètres et il nécessiterait 1,5 million d'euros pour être rénové.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse. Je veux bien jouer à la « baballe ». C'est très amusant, on fait beaucoup cela sur les plateaux de télé. Maintenant, on est dans un exercice un peu plus sérieux. Je regrette un peu le ton de votre réponse, parce qu'il s'agit d'une vraie problématique : un tronçon de 2,5 kilomètres qui est réellement dangereux.

Vous savez, quand vous roulez sur cette nationale, sur ce tronçon-là, il y a des fleurs accrochées aux arbres à plusieurs endroits. Je ne dois pas vous faire un dessin : cela veut dire que des drames se sont produits là. Ne rions donc pas avec cela.

C'est vrai : c'est la province qui avait la compétence sur cette route. La province a réalisé pas mal de travaux sur d'autres sections, elle a été quasiment refaite depuis Grez-Doiceau. C'est un peu le chaînon manquant. Soyons constructifs, c'est maintenant, clairement, la Région qui est compétente. Vous ne prenez aucun engagement, j'aurais bien aimé que vous puissiez dire à ces citoyens dont je me fais le relais – ils sont nombreux à avoir signé la pétition – que vous prenez leurs inquiétudes à cœur pour éviter que de nouveaux drames se produisent. Malheureusement, je n'ai pas eu de réponse concrète en matière de programmation du chantier et je le regrette.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur Maroy, soyons de bons comptes. Si, à chaque fois qu'un député m'interpelle sur un tronçon routier problématique, je dois lui faire le serment que celui-ci va être réparé sur des budgets x ou y, alors que les budgets 2015 sont déjà tous engagés, d'une part, et qu'il y a plus de demandes qu'il n'y a de budgets, d'autre part, vous viendriez x mois plus tard me dire que j'ai menti en ayant fait l'engagement de rénover tel ou tel tronçon sans en avoir les moyens.

Ce n'est pas le jeu dans lequel je joue ; je préfère clairement signaler qu'en la circonstance, puisque nous sommes propriétaires de ce tronçon seulement depuis sept semaines, on analysera les possibilités pour envisager sa réfection, soit dans le plan Infrastructures, soit dans les crédits ordinaires. M'avancer à ce stade plus largement serait populiste et je m'y refuse.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Je réitère donc ma proposition au ministre de le guider sur place et de faire le test à moto. Vous allez voir, c'est assez saisissant. Si vous voulez, on pourra demander à Louis Michel qui n'habite pas loin de nous prêter son gros cube pour faire l'essai.

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
RÉFLEXIONS DU GOUVERNEMENT AUTOUR
DE LA SOFICO »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Prévot, Ministre des

Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les réflexions du Gouvernement autour de la SOFICO ».

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, j'avais déposé, il y a quelques semaines, cette question qui envisageait la vaste réflexion à laquelle le Gouvernement semblait manifestement occupé sur base de plusieurs indicateurs que je vais révoquer. Puis l'actualité nous a rattrapés avec cette information positive à nos yeux quant au retrait de la décision de l'Institut des comptes nationaux à l'égard de la SOFICO, suite au recours, notamment, au Conseil d'État qui avait été mû sous l'ancienne législature.

Je vais y revenir, puisque les éléments qui étaient antérieurs à cette actualité, ce sont, d'une part, les propos de M. le Ministre à l'occasion d'un débat très large sur la sécurité routière et l'état de nos voiries, en séance plénière, il y a six semaines, d'examiner la possibilité de concéder l'exploitation d'une partie du réseau autoroutier à un gestionnaire privé. Il y a aussi cette option possible, évoquée par votre collègue en charge du Budget, de voir le réseau de la SOFICO étendu. Une partie du réseau actuellement gérée par le SPW serait donc transférée à la SOFICO. Il y a aussi, bien sûr, en arrière-fond, les perspectives réjouissantes pour les finances publiques du prélèvement kilométrique qui sera mis en place, d'ici le 1er février 2016, sur les poids lourds – perspectives positives en termes de flux de financement.

J'imagine bien que le Gouvernement, là derrière, a des réflexions. Dès le moment où il s'exprime publiquement sur le sujet, il me paraît opportun de pouvoir un peu faire le point là-dessus et de voir comment les pièces du puzzle s'emboîtent même si, sans doute, toutes ne sont pas encore posées à leur place.

Sur cette extension possible du réseau SOFICO, pourquoi le Gouvernement entend-il élargir le réseau géré par la SOFICO ? S'agit-il de porter une appréciation négative à l'égard de la gestion actuelle du Service public de Wallonie ? Je n'ai rien entendu de tel, je le précise, et il m'intéressait donc de voir pourquoi il y a eu des comparaisons faites entre gestion SOFICO et gestion par le SPW.

Y a-t-il eu d'autres enjeux, des enjeux de personnes ou des enjeux de pouvoir ? Je ne sais pas, bref ! Le Service public de Wallonie est-il par ailleurs associé à cette réflexion quant au réseau géré par la SOFICO ? C'est la première dimension de mes questionnements.

Ensuite vient la mise en oeuvre du prélèvement kilométrique, en tout cas pour les éléments qui relèvent de vos compétences, puisque ce prélèvement va modifier le schéma de financement. Aujourd'hui, le schéma de financement de la SOFICO, nous le

connaissons et, demain, elle aura donc des recettes nettes supplémentaires très importantes, qui dépassent même largement les budgets dont elle est chargée aujourd'hui.

Comment les choses vont-elles être imbriquées ? Il sera assez logique qu'une part de ces nouvelles recettes vienne également dans la caisse générale. Puisque notre Région est en déficit, il n'y a pas de raison de voir affecter cette recette nouvelle à un seul usage.

Il y a les autres affectations possibles. Je pense aux alternatives à la mobilité par voiries, puisqu'elle atteint ses limites à un certain nombre d'endroits quand on voit les congestions, sans compter les impacts en termes de pollution.

Il y a d'autres besoins également en termes d'entretien. Je pense aux voiries communales. Bref, on a là aussi une série d'affectations possibles.

Dès le moment où la SOFICO est l'outil qui a été, sur un plan technique, retenue pour être le réceptacle de ces recettes, le Gouvernement entend-il qu'elle renvoie une part de ses recettes vers la Région, par exemple à travers une rémunération pour les infrastructures que celle-ci met à sa disposition ?

Cela fait maintenant plus de 20 ans que la Région prête gratuitement un certain nombre d'infrastructures, les fonds également, sans qu'aucune rémunération, à ce stade, n'ait encore été prévue. C'est un chemin qui permettrait aussi d'avoir un retour de recettes sans avoir de prélèvement sur l'impôt des sociétés. Il serait un peu absurde, dans ces moments où l'on ne partage pas toujours les orientations entre les niveaux de pouvoir – c'est le moins que l'on puisse dire – qu'une partie des recettes soit détournée vers le niveau fédéral. Comment le Gouvernement envisage-t-il cette deuxième évolution quant à l'Eurovignette et à l'impact sur le schéma de financement ?

Vient alors cette actualité avec l'Institut des comptes nationaux qui retire sa décision et avec des divergences de vues manifestes au sein du Gouvernement puisque, comme on a pu le lire ce matin ou l'entendre hier en commission, d'un côté, vous vous êtes réjouis – et je partage votre analyse – quant à l'intérêt de cette évolution, mais surtout quant aux perspectives que cela ouvre par rapport à la manière dont sont considérés les investissements publics. D'un autre côté, votre collègue en charge du budget a adopté non seulement une optique plus prudente, ce qui fait sans doute partie de sa fonction, mais aussi des arguments de fond, en disant que ce retrait ne serait lié qu'à des enjeux de forme, la question de l'autorité compétente, la question du processus, de la procédure de laquelle la décision a été prise. Au bout du compte, il ne compte pas en prendre l'impact dans ses comptes, dans l'exercice budgétaire. Ce montant de 143 millions d'euros est évidemment une

grosse somme, ne fût-ce que par rapport au contrôle budgétaire de cette année.

Là-dessus, c'est avec beaucoup d'intérêts que l'on vous écouterait aussi pour voir ce que pense le Gouvernement de cette question.

Dernier élément, sans doute de façon plus prospective – encore que j'ignore dans quel calendrier vous allez poser vos réflexions – je reviens sur vos déclarations en vue d'une concession d'une partie du réseau à un tiers privé. Comment convient-il de comprendre ces propos dans ce contexte d'évolution de la SOFICO ? Est-ce à dire que certains tronçons seront privatisés, donc soumis à un péage spécifique, ou bien avez-vous à l'esprit d'autres options, une espèce de concession à une SOFICO de type privé, avec quand même un péage pour compte de tiers, comme c'est le cas aujourd'hui de la part de la Région à l'égard de la SOFICO ? Quels bénéfices poursuivriez-vous à travers ces options, ces évolutions ?

Voilà les questionnements que les propos du Gouvernement sur ces enjeux nous amènent à vous poser, Monsieur le Ministre.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, je vous remercie pour cette question d'intérêt primordial et pour la clarté et la sérénité avec lesquelles vous avez posé les enjeux.

Sur nombre d'interrogations que vous partagez, je peux effectivement souscrire à nombre d'entre elles en considérant que vous avez esquissé les balises dans lesquelles la réflexion doit se poser.

Pour répondre sur l'élément d'actualité, celui relatif au fait que l'ICN ait décidé de retirer sa décision de requalification dans le périmètre de la dette de la SOFICO, il l'a fait parce que se profilait, à l'horizon, une décision d'annulation par le Conseil d'État et probablement qu'il n'aurait pas apprécié que cela puisse faire jurisprudence quant à d'autres dossiers dont elle avait opéré des requalifications. Il n'avait d'ailleurs pas agi différemment s'agissant de la question relative au Fonds du logement de la Région bruxelloise.

Il n'y a pas de divergence de vues au sein du Gouvernement sur cette question. Je me suis réjoui de cette décision, puisqu'elle ouvrait de bonnes perspectives pour la SOFICO, mais dans mon propre communiqué, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de le lire ou de le parcourir, j'ai évoqué que nonobstant cette réjouissance et l'impact positif que cela pouvait avoir et des perspectives nouvelles qui s'offraient, notamment pour le plan Infrastructures, il ne faisait nul doute que l'ICN avait bien l'intention de revenir à la charge sur le sujet.

Mon collègue en charge des finances et du budget n'a rien dit d'autre, en disant : « Point de réjouissance précocement, l'ICN ayant clairement fait savoir qu'il ne souhaitait pas en rester là, il est prématuré de considérer qu'il y a une guerre qui a été gagnée ». À tout le moins ou tout au plus, à ce stade, une bataille l'a été.

Le vocabulaire employé se veut illustratif et constitué, en quelque sorte, à une métaphore et il ne souhaite pas emprunter à la logique guerrière la posture que je souhaite adopter à l'égard de l'ICN. Je le précise.

Il n'en demeure pas moins que si c'est pour des questions de forme, effectivement, à ce stade, l'ICN a décidé de retirer sa décision. D'autres moyens ont été aussi argumentés ou évoqués par la SOFICO, et ceux-ci n'ont pas fait l'objet d'analyses. En la circonstance, l'auditeur du Conseil d'État s'est arrêté uniquement au premier moyen de la requête qui relevait que c'était le conseil d'administration de l'ICN qui aurait dû prendre la décision ; ce qui n'avait pas été le cas. Il n'a pas examiné les autres moyens estimant que, de toute manière, ce n'était pas nécessaire pour justifier d'une annulation.

Il y a déjà un élément important à souligner, c'est que l'on ne sait pas quel sort aurait été réservé aux autres moyens. Il est probable ou possible que certains d'entre eux aient permis à eux seuls, sur le fond, d'envisager ce retrait du périmètre d'endettement de la SOFICO.

Deuxième élément, l'ICN va devoir reprendre à zéro son travail. Le principe du contradictoire va désormais devoir s'appliquer, mais avec une situation pour la SOFICO qui a évolué, aujourd'hui, par rapport à l'époque où l'ICN a procédé à cette requalification. Aujourd'hui, nous le savons, d'une part, il y a cette nouvelle procédure contradictoire qui permettra d'exposer les arguments des uns et des autres et, d'autre part, il y a des éléments neufs, notamment la perspective du péage kilométrique pour les poids lourds au 1er janvier prochain.

C'est une perspective palpable au vu des décisions qui ont déjà pu être prises par les différentes entités régionales du pays et qui vont permettre, au-delà des questions de forme, sur le fond, d'argumenter sur les raisons de ne pas inclure dans le périmètre d'endettement l'outil qu'est la SOFICO.

Il y a aussi le recours victorieux du Fonds du logement de Bruxelles, comme je l'évoquais, qui permet, là aussi, de mettre en exergue une série de moyens autres dont on pourrait s'inspirer.

Cette remise à plat, cette analyse nouvelle, prendra elle-même plusieurs mois. À l'heure où l'on se parle, la SOFICO est effectivement hors périmètre. Pour combien de temps ? C'est cela l'enjeu. D'aucuns diront que l'ICN trouvera matière à reconsidérer la SOFICO

dans le périmètre d'endettement de la Wallonie. D'autres – et la SOFICO en est évidemment – considéreront qu'il y a de bons arguments à faire valoir pour défendre le principe d'un maintien hors du périmètre de la SOFICO.

Je ne suis pas Mme Irma. Il nous faudra donc encore patienter quelques mois avant d'être définitivement fixés en la matière. Il n'en demeure pas moins que cela représente une grande opportunité pour toute une série d'investissements publics à devoir envisager, dans la logique, oserais-je dire, de ce que plaide la Commission Juncker elle-même. Elle annonce dégager des centaines de milliards d'euros pour faire un programme d'investissements au motif que les investissements publics structurants sont un moteur de relance de la croissance. Pourquoi ce qui serait vrai à l'échelle européenne ne le serait pas à l'échelle régionale ?

Il y a donc matière à plaider pour que des plans d'investissements majeurs – et je pense singulièrement au plan Infrastructures qui constitue des investissements routiers et fluviaux, c'est-à-dire totalement en lien avec les domaines préconisés par la Commission Juncker à travers ces 300 milliards qui sont potentiellement levés... Il y a donc des arguments à faire valoir, y compris ce péage kilométrique qui permettra aussi à la SOFICO elle-même d'être dans un autre profil qu'antérieurement avec des réflexions qui doivent se faire de manière parallèle sur la finalité des perceptions, avec un réceptacle privilégié qu'est la SOFICO, avec une réflexion qui doit se faire jour et que vous allez vous-même esquisser sur le cas de redevance que la Wallonie pourrait réclamer à la SOFICO pour les infrastructures qu'elle exploite et, donc, contribuer au financement du plan Infrastructures et d'avoir, le cas échéant, l'une ou l'autre contribution à l'assainissement budgétaire.

Ces réflexions sont en cours, elles ne sont pas encore abouties, mais elles sont sur la table. De même, lors du débat – et je le confirme – j'avais évoqué à titre personnel la nécessité de réfléchir à un nouveau modèle d'interactions entre le SPW et la SOFICO, notamment parce qu'à l'époque où j'ai exprimé ces propos, il était entériné, la SOFICO était dans le périmètre, elle avait quelque part perdu un de ses éléments de valeur ajoutée intrinsèque. Dès lors que la SOFICO n'offrait plus cette perspective de budgétisation, il y avait matière à repenser les liens entre les deux institutions, leur modalité de fonctionnement, de travail.

Je précise dès lors, pour répondre à votre question, Monsieur Hazée, qu'en aucun cas, la perspective d'un élargissement du réseau qui pourrait échoir à la SOFICO ne constitue une sanction ou un signal de désapprobation de la manière dont ce réseau secondaire qui n'émarge pas actuellement à la SOFICO serait géré par le SPW.

Simplement et depuis le début de la réflexion, à travers la mise en œuvre du système kilométrique de

péage pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, incontestablement, il y avait nécessité d'envisager le réseau de manière plus large pour éviter un effet pervers qui serait le fait que les poids lourds se détournent des autoroutes ou nationales principales pour s'engager vers les voies secondaires, à travers nos cœurs de villages, là où c'est peu approprié, ne fut-ce que pour des questions de sécurité routière, d'engorgement ou de mobilité pour échapper à la perception des redevances en question.

Autant M. le Ministre Lacroix, comme ministre du Budget et des Finances, s'est chargé de la mise en œuvre du dispositif fiscal relatif à ce péage, autant il m'échoit, comme ministre des Travaux publics, d'identifier dans les semaines à venir le réseau sur lequel cette perception s'envisagera et s'effectuera, en ayant comme réflexion cet écueil que nous devons éviter à tout prix pour le confort et la sécurité de notre population.

Enfin, il est vrai que l'idée de dire « on a toujours fait comme cela » n'est pas de nature à me satisfaire. On a aujourd'hui une charge lourde sur le budget wallon lié à notre réseau autoroutier, l'un des plus denses au kilomètre carré d'Europe, l'un des plus utilisés également, d'où ces nécessités d'envisager des contributions futures. Je suis un partisan de la vignette à la Suisse, si je puis dire, pour les véhicules privés également, pour peu que l'on trouve un mécanisme qui évite que cela ne représente une charge additionnelle pour nos concitoyens wallons.

Cela a toujours été la difficulté de la mise en œuvre. L'Europe n'accepte pas, jusqu'à présent, qu'il y ait une compensation pour les locaux de l'étape, mais il y a peut-être une perspective nouvelle qui s'est ouverte récemment, suite à une décision qui a été avalisée par les autorités européennes, à l'initiative d'un projet allemand. J'ai soumis cela à l'analyse de l'ensemble des juristes pour pouvoir voir s'il n'y a pas une capacité de mettre un pied dans la porte et de réussir un double objectif : celui de la contribution des personnes étrangères utilisant notre réseau, sans que cela pénalise les Wallons et les Wallonnes.

En outre, j'ai déjà fixé l'un ou l'autre rendez-vous, rencontré quelques opérateurs privés, notamment français, qui exploitent et gèrent les autoroutes pour voir sur quel modèle cela s'opère, quel pourrait être, le cas échéant, le modèle nouveau de partenariat public-privé à envisager qui allégerait la charge sur le budget wallon d'entretien des autoroutes, sans que cela ne préjudicie les Wallons et les Wallonnes.

Je ne prétends pas qu'il y a des solutions miracles, sans quoi d'autres y auraient pensé avant moi. Je pense simplement que c'est une piste qui doit être exploitée et, quitte à ce que la porte, au final, soit fermée, mais je saurai au moins pourquoi et pas simplement du côté de l'administration ou de tiers extérieurs, on me dit que ce n'est pas une bonne idée.

Voilà, Monsieur Hazée, ce que j'étais en capacité de vous livrer, à ce stade, pour répondre au mieux à vos questions.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Hazée.

M. Hazée (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre pour cet échange fort intéressant.

Pour ce qui concerne l'actualité, j'ai entendu les précautions prises par le ministre pour assurer la cohérence du Gouvernement. Il est vrai que les moyens de fonds restent à examiner, pas tellement parce que le péage sera un élément neuf, dans le sens où il était déjà à la cause en 2014. Nous avons maintenant franchi quelques étapes, mais il était déjà connu et, surtout parce qu'il y a là un véritable débat à poursuivre sur la nature des investissements publics. Je peux donc vous rejoindre.

Par contre, pour ce qui est du court terme, il reste un hiatus que le Gouvernement va devoir résoudre dans les prochaines semaines, à savoir : que fait-on à court terme dans le cadre de l'exercice 2015 ? Prend-on ou non en compte la SOFICO dans l'épure, dans le périmètre ou prend-on acte de cette décision de retrait ? De même, quant à la potentialité d'autres recours quant à des requalifications opérées à l'égard d'autres organismes d'intérêt public. Il y a là les enjeux de délai, mais sans doute ce fait du retrait de la décision ouvre-t-il de nouvelles perspectives de 60 jours dans un certain nombre d'occurrences ?

Ce n'est pas seulement une bonne nouvelle pour le plan Routes ou pour la SOFICO, parce que lorsque 143 millions d'euros ne sont plus dans le périmètre, cela veut dire en réalité que le Gouvernement retrouve une marge de manœuvre budgétaire à concurrence de 143 millions d'euros. Sans vouloir vous être discourtois, ce n'est pas le ministre des Travaux publics qui a d'office cette enveloppe dans sa manche. Elle est remise à discussion et j'espère que le Gouvernement pourra l'utiliser pour d'autres types d'investissement, au moins aussi prioritaires : je pense au logement, aux économies d'énergies, aux transports en commun.

(Réaction de M. le Ministre Prévot)

Je faisais suite à votre réponse. Votre communiqué était prudent, vous vous êtes un tout petit peu plus avancé aujourd'hui. Je dis que c'est une bonne nouvelle pour tout qui pense que l'investissement public a un rôle important dans notre société. Nous vous rejoignons sur ce terrain-là.

Pour ce qui concerne les autres réflexions, vous confirmez le fait – et c'est une bonne nouvelle – que la Wallonie réfléchisse à une redevance pour permettre à la SOFICO de rétribuer la Wallonie, donc de partager avec elle une part, que j'espère significative, des recettes nettes qui seront dégagées par ce prélèvement kilométrique. Nous poursuivrons certainement cette

discussion en séance plénière demain avec le débat autour de la fiscalité routière.

Il reste alors des questions quant à cette extension du réseau SOFICO versus le réseau du Service public de Wallonie. Autant je peux vous rejoindre sur la nécessité d'éviter tout effet de débordement, clairement à 100 % – j'ai aussi pris note de votre réflexion quant à l'absence de caractère de sanction à l'égard du Service public de Wallonie – il reste que, si l'on considère que nous avons les moyens pour que la partie que la Wallonie décidera revienne en Région et ne reste pas à la SOFICO, on ne voit pas pourquoi il faudrait alors faire des évolutions à l'égard du réseau. D'autant qu'elles ne s'imposent pas juridiquement, puisque les textes ont justement permis de laisser plusieurs options ouvertes par rapport à la manière d'éviter cet effet de débordement des poids lourds.

Il faudra poursuivre cette réflexion, mais soyons attentifs aussi au signal envoyé au Service public de Wallonie.

Enfin, pour ce qui concerne la concession au privé, je vois qu'il y a deux branches dans la réflexion. L'idée de vignette pour faire contribuer les utilisateurs extérieurs, il est intéressant que le Gouvernement poursuive cette réflexion. Sans doute y reviendra-t-on aussi demain. Il y a aussi plusieurs pistes pour rencontrer l'idée de compensation dans le cadre juridique fixé. Pour ce qui concerne des réflexions vers d'autres modèles de PPP, vos propos restent fort flous.

Nous resterons attentifs, sans soutenir non plus des réflexions qui seraient strictement idéologiques disant que le privé va bien sûr faire mieux que le Service public de Wallonie. Là-dessus, regardons les choses avec toute la prudence requise. Nous suivrons tout ceci avec intérêt dans les prochains mois.

**QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'ADJUDICATION DE LA DEUXIÈME PHASE
DU CONTOURNEMENT DE COUVIN »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'adjudication de la deuxième phase du contournement de Couvin ».

La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

Mme Leal Lopez (cdH). - Monsieur le Ministre, depuis maintenant plus de 40 ans, le dossier du contournement de Couvin constitue l'un des dossiers majeurs de l'arrondissement de Philippeville. Ce maillon

essentiel du futur axe Amsterdam-Marseille permettra de désenclaver cette région et de promouvoir son développement.

Après de multiples péripéties sur lesquelles je ne m'étendrai pas, le chantier était lancé en septembre 2011 par votre prédécesseur, M. Lutgen, pour une durée de cinq ans et un budget de 176 millions d'euros.

En octobre dernier, la réalisation de la seconde phase des travaux a été attribuée. Malheureusement, cette adjudication a fait l'objet d'un recours auprès du Conseil d'État par un concurrent évincé.

Par conséquent, l'adjudication est suspendue et le chantier se retrouve à l'arrêt.

La SOFICO tempère les choses en précisant qu'il ne s'agit que d'une suspension de la décision d'attribution et non pas d'une annulation et qu'elle a bon espoir de régler ce souci en remotivant sa décision. Par ailleurs, elle précise que les incidences sur le chantier seront faibles, ce souci intervenant en période hivernale. Si la SOFICO se veut rassurante, pouvez-vous nous faire part des éléments dont vous disposez dans le cadre de ce dossier ? Pouvez-vous nous confirmer que ce blocage n'aura aucune conséquence sur le calendrier des travaux ?

Une troisième phase du chantier portant sur l'aménagement du passage à niveau de Frasnes doit encore venir et un appel d'offres doit être prochainement lancé.

Pouvez-vous profiter de l'occasion qui vous est donnée ici pour faire le point sur l'évolution de l'ensemble du dossier du contournement de Couvin ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, le chantier du contournement de Couvin, comme vous l'avez résumé, est un chantier de longue haleine. Il est découpé en plusieurs phases, dont la phase 1 B, démarrée en septembre 2012, est en cours de travaux et suit le planning annoncé.

La phase 2, dont l'adjudication a eu lieu en 2014, a effectivement fait l'objet d'un recours au Conseil d'État, et n'a pas encore été attribuée à ce stade.

Le Conseil d'État s'étant prononcé favorablement sur le fond de la décision motivée d'attribution du marché, le Conseil d'administration de la SOFICO a décidé, en date du 23 janvier dernier, de modifier la décision motivée sur base des remarques du Conseil d'État et de procéder prochainement à l'attribution du marché.

La phase 2 des travaux devrait débuter en avril 2015 comme prévu.

Enfin, les démarches administratives et techniques relatives à la phase 3 sont en cours, en ayant pour objectif de procéder à une adjudication fin 2015 et un démarrage des travaux courant 2016 pour une durée de deux ans.

Cela conduirait à une finalisation complète du contournement en 2018, ce dont je me réjouis, comme vous, pour la mobilité et le développement de la région et singulièrement l'essor socioéconomique et la mobilité dans l'arrondissement de Philippeville qui en a bien besoin.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Leal Lopez.

Mme Leal Lopez (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour toutes ses informations qui sont bien réjouissantes. Nous attendrons alors la fin des travaux pour 2018.

QUESTION ORALE DE MME DURENNE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'AMÉLIORATION DU MARQUAGE ROUTIER POUR LA SÉCURITÉ DE TOUS »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'amélioration du marquage routier pour la sécurité de tous ».

Une partie de la réponse a été donnée tout à l'heure, mais comme la question était à l'ordre du jour, je voulais vous donner l'entière responsabilité de votre choix.

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

Mme Durenne (MR). - Madame la Présidente, je suis venue en discuter ce matin, pour savoir comment cela se passait. Je vais poser ma question, même si nous avons eu pas mal d'éléments de réponse ce matin lors des auditions, qui étaient très intéressantes. Je suis sûre que M. le Ministre aura quelques informations supplémentaires à apporter à la question.

Monsieur le Ministre, comme nous l'avons dit ce matin, il subsiste encore trop de points noirs sur nos routes et autoroutes en ce qui concerne le marquage routier, surtout en temps de pluie, de neige ou lorsqu'il fait nuit, et ce, malgré l'éclairage public. Parfois ces marquages sont très dégradés ou n'existent tout simplement plus.

Ainsi, certaines portions de routes et d'autoroutes ne disposent pas d'un marquage au sol digne de ce nom, ce qui est très dangereux. Ce matin, on a attiré l'attention

sur tout ce qui était sécurité routière. Effectivement, le marquage fait partie et renforce la sécurité routière. Cela s'avère être un réel danger pour tous les usagers.

Mes questions seront simples, Monsieur le Ministre. On a déjà eu un débat sur cette problématique en séance plénière concernant la sécurité, où pas mal de questions étaient posées et auxquelles, j'en conviens, par manque de temps, vous n'aviez pu donner réponse. C'est pour cela que je suis revenue aujourd'hui avec le sujet tellement il est vaste.

À quoi ces situations sont-elles dues ? Est-ce un manque de moyens, un manque de coordination ou, dans certains cas, un oubli ? Comment allez-vous répondre à ce problème ? Dans quels délais ? Un mécanisme est-il envisagé pour déceler et remédier plus rapidement à cette absence de marquage ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vais tenter de voir s'il y a quelque chose de neuf à mettre dans votre panier.

Votre question comporte deux volets : d'une part, le marquage lors des réparations localisées du revêtement et, d'autre part, l'entretien général des marquages.

En ce qui concerne le marquage dans le cadre des chantiers de réfection des voiries, la consigne donnée par l'administration aux entreprises de travaux publics est de réaliser les marquages lorsque la signalisation du chantier de réfection du revêtement est toujours présente. Cette consigne a pour objectif de s'assurer que le marquage est réalisé pour la réouverture de la voirie à la circulation, mais aussi pour permettre que le marquage au sol soit réalisé dans de bonnes conditions de sécurité pour les ouvriers. Cette consigne est généralement suivie.

Toutefois, dans certains cas, qui ont essentiellement trait aux conditions météo ou à l'indisponibilité d'une entreprise de marquage, les travaux de marquage peuvent être postposés. Cette situation est assez rare et ne perdure guère, notamment sur le réseau autoroutier. Si vous avez connaissance de cas bien précis, je vous invite à m'en faire part, afin que je relaie l'information auprès de l'administration.

En ce qui concerne les marquages d'entretien courant, qui ne sont donc pas liés à des réfections de revêtement, leur non-renouvellement à l'approche de la période hivernale peut s'expliquer par trois raisons.

Tout d'abord, l'administration peut avoir programmé pour le printemps prochain un chantier sur une de ces voiries. Dans ce cas et pour autant que le marquage

reste suffisamment visible malgré tout, l'administration peut décider de le laisser tel quel pendant l'hiver avant le renouvellement programmé de la chaussée. Il s'agit là d'une gestion en bon père de famille des deniers publics.

Ensuite, il faut rappeler que les marquages nécessitent des conditions climatiques spécifiques pour être réalisés correctement et de façon durable. Il n'est donc pas impossible que certains marquages programmés n'aient pu avoir lieu avant la dégradation de la météo et soient postposés au printemps prochain.

Enfin, la dernière explication a trait aux disponibilités budgétaires. En effet, l'administration gère et répartit les budgets mis à sa disposition pour l'entretien courant du réseau ; des choix peuvent être opérés par l'administration et certaines opérations de marquage sont alors postposées au printemps suivant.

Pour ce dernier point qui constitue certainement la raison principale, je vous rappelle que j'ai décidé, dès le budget 2015, de renforcer les moyens alloués à l'entretien ordinaire. Au lieu des 28 millions d'euros alloués en 2014, les moyens budgétaires s'élèveront à 37 millions d'euros en 2015, ce qui devrait contribuer à améliorer la situation des marquages au sol du réseau. En effet, une toute nouvelle approche plus professionnelle a été mise en place avec la DGO1 du Service public de Wallonie, afin d'uniformiser les pratiques en matière d'entretien ordinaire et renforcer notamment les opérations de marquage.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Durenne.

Mme Durenne (MR). - Ma question portait surtout sur les entretiens courants. Vous m'avez bien cité les différents cas : le printemps arrive, les conditions climatiques changent. J'ai surtout attiré l'attention sur les disponibilités budgétaires, parce que lorsque nous avons eu une discussion sur le budget, quand je reprenais l'allocation 73.01 sur la réhabilitation, la sécurisation, les équipements, marquages, et cetera, il y avait une nette diminution. Maintenant, vous venez de me dire que l'on passerait de 28 millions d'euros en 2014 à 37 millions d'euros en 2015. J'en prends bonne note.

J'ai entendu ce matin également, lorsque les intervenants ont parlé de la qualité du marquage avec la pose de peinture, qu'il n'y avait aucune économie faite au niveau des poses de peinture et que des outils sont là au niveau du réseau structurant et au niveau du réseau non structurant.

J'avais quelques exemples concrets, puisque je fais maintenant la route Tournai-Namur. J'ai remarqué qu'il y a une absence totale de marquage au viaduc de Viesville, ainsi que l'échangeur à Daussoulx qui est sans marquage et qui peut être dangereux. Je sais que le ministre est très sensible à la sécurité routière et je le remercie pour l'attention apportée au dossier.

(Mme Vienne, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
COMITÉ WALLON DU PATRIMOINE MONDIAL
(CWAPAM) »**

**QUESTION ORALE DE MME KAPOMPOLE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA MISE
EN VALEUR DU PATRIMOINE MONDIAL DE
L'UNESCO »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine :

- de M. Bellot, sur « le Comité wallon du patrimoine mondial (CWAPAM) » ;
- de Mme Kapompole, sur « la mise en valeur du patrimoine mondial de l'UNESCO ».

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

M. Bellot (MR). - Monsieur le Ministre, suite au décret du 11 avril 2014, la Wallonie a mis en place un comité wallon du patrimoine mondial, le CWAPAM, qui chapeaute la structure de gestion du patrimoine mondial en Wallonie. Cet organe a pour mission :

- de définir une stratégie globale liée aux sites du patrimoine mondial en Wallonie ;
- de débattre des enjeux y afférents ;
- d'analyser la recevabilité de toute nouvelle proposition d'inscription au patrimoine mondial ;
- de dégager les priorités en termes de budget, de programmation, telles que les actions de projets et de recherche ;
- d'approuver les plans de gestion de chaque bien et de s'assurer de leur mise en œuvre.

Il est composé du ministre du Patrimoine ou son représentant, lequel préside le comité, du ministre ayant les Relations internationales dans ses attributions, du ministre en charge du Tourisme, du président de la section Wallonie-Bruxelles du Conseil international des monuments et des sites, du président de la Commission des monuments et sites et fouilles, d'un représentant du Département du patrimoine et d'un représentant de l'Institut du patrimoine wallon.

Préalablement à ce CWAPAM, il y a un comité de gestion qui réunit régulièrement tous les acteurs de terrain pour chacun des biens et prépare le plan de gestion de ce bien, suivant ainsi les recommandations de

l'UNESCO. Une sélection parmi les propositions d'actions contenues dans les plans de gestion est opérée et présentée dans un document, pour chacun des biens, appelé « résumé exécutif ».

Ces résumés exécutifs font l'objet d'une validation et d'une discussion par les différents acteurs politiques concernés par le bien au sein d'un comité de pilotage. Chaque bien a fait l'objet d'un comité de pilotage en 2014 qui a validé les actions et les budgets y afférents. Le dernier comité de pilotage pour un bien wallon reconnu par l'UNESCO a été tenu le 26 novembre 2014 pour le canal du Centre et ses ascenseurs hydrauliques. Les cabinets des ministres Prévot, Magnette et Collin y étaient présents, ainsi que la Province de Hainaut, les Villes du Rœulx et de La Louvière, le SPW.

Des budgets importants destinés aux actions prévues pour chacun des biens ont été approuvés par chacun des comités de pilotage. Des sorties dans la presse de la part de la Province de Hainaut confortent l'idée que les budgets importants, par exemple pour le canal du Centre, ont été approuvés lors du comité de pilotage relatif à ce bien.

Une réunion du CWAPAM devait avoir lieu fin décembre, début janvier 2015. Pouvez-vous m'informer de l'état d'avancement des plans de gestion et des résumés exécutifs de chacun de ces biens, ainsi que de la validation des textes par les différents comités ?

Est-il prévu de convoquer le CWAPAM afin de dégager les budgets nécessaires au fonctionnement et à la pérennisation de notre patrimoine mondial et suivre en cela ce qui a déjà été validé par les comités de pilotage ?

Enfin, pouvez-vous m'indiquer quelles sont les priorités du Gouvernement wallon concernant le patrimoine mondial ? Y a-t-il des recommandations particulières de l'UNESCO à suivre, par exemple pour le fonctionnement des ascenseurs de La Louvière ?

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Kapompole pour poser sa question.

Mme Kapompole (PS). - Monsieur le Ministre, il y a deux parties à ma question. D'une part, concernant une reconnaissance pour la forêt de Soignes et, d'autre part, un élément plus englobant et stratégique lié à ce que vient de développer M. Bellot.

En 2013, le Parlement wallon avait adopté une résolution invitant le Gouvernement wallon à introduire une demande de reconnaissance pour la forêt de Soignes sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Le dossier avance puisque nous apprenions récemment que le site était sur la *shortlist* de l'UNESCO regroupant 33 hêtraies primaires.

Pourriez-vous faire le point sur le dossier de classement introduit et les futurs développements qu'il connaîtra ?

Par ailleurs, la Région wallonne connaît d'autres sites et manifestations classés au patrimoine de l'UNESCO. Je pense notamment aux sites miniers du Grand Hornu ou de Blegny. Malheureusement, on constate que peu de Wallons ont une connaissance claire de cet aspect lié à la reconnaissance au patrimoine mondial et à l'impact que cela a sur la Région wallonne et son tourisme et aussi les impacts économiques que cela peut comporter.

La DPR, notre feuille de route, prévoit pour les sites classés UNESCO que le Gouvernement wallon établira un plan de valorisation patrimoniale et touristique.

Est-ce forcément lié à ce qui vient d'être développé dans la question de M. Bellot par rapport au CWAPAM ? S'agit-il d'autre chose ? Qu'en est-il de l'état d'avancement concernant la mise en place de ce plan ?

Vous connaissez mon dada lié aux nouvelles technologies, à la créativité, à l'innovation. Je me demandais quelle place allait être laissée aux nouvelles technologies par rapport à cette valorisation.

Quand on parle patrimoine, on a parfois l'impression de se plonger uniquement dans le passé, alors qu'il y a ce lien intergénérationnel, transgénérationnel, qui peut être trouvé, qui me motive aussi par rapport à l'aspect muséal. Au niveau du patrimoine, il y a encore pas mal de choses à développer.

Je voulais savoir quelle était votre vision en la matière en tant que ministre du Patrimoine.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame et Monsieur les députés, merci pour l'intérêt que vous portez au patrimoine mondial de notre Wallonie et qui est une de mes préoccupations majeures.

Monsieur Bellot, vous avez parfaitement résumé la structure et les missions du Comité wallon du patrimoine mondial. Je ne reviendrai pas dessus, je renvoie à votre exposé introductif pour avoir le détail du fonctionnement de la structure. Ma première préoccupation a été de relancer les trois niveaux de réflexion que sont les comités scientifiques, de gestion et de pilotage. Pour ma part, j'ai eu le plaisir de présider une première réunion du CWAPAM qui s'est tenue le 26 janvier en présence de tous les membres constitutifs que vous avez rappelés tout à l'heure.

Sur le plan budgétaire, il faut préciser à nouveau que ce sont des estimations qui ont été validées par les

comités de pilotage respectifs en fonction des actions prioritaires identifiées. L'approbation des budgets y afférents sera du ressort de chaque opérateur gestionnaire des biens ou ensembles de biens classés au patrimoine mondial.

Comme expliqué à votre collègue M. Destrebecq le 8 décembre 2014 et à M. Prévot le 3 février dernier, l'annonce faite par Mme Capot à l'issue de la réunion du Comité de pilotage du 26 novembre 2014, présentant le financement nécessaire des actions identifiées dans le plan de gestion du canal du Centre comme un fait acquis, ne relève que de sa responsabilité et n'engage qu'elle.

Les résumés exécutifs des cinq plans de gestion sont aujourd'hui validés quant aux intentions et aux actions proposées. On n'a pas encore validé les budgets. On a une estimation de ce qui serait nécessaire, mais on n'a pas encore donné notre feu vert, simplement parce certains de ces budgets ne sont pas disponibles. C'est notamment le cas de ceux relatifs au canal du Centre. Les différents acteurs peuvent donc poursuivre leur mission et leurs projets dans un cadre défini, entamer des actions concrètes et, le cas échéant, solliciter les moyens pour ce faire. Tout ceci fait l'objet d'un suivi trisannuel de l'UNESCO dont les recommandations sont évidemment suivies, dans les limites des contraintes budgétaires bien connues de tous.

Pour ce qui concerne les cinq biens ou ensembles de biens wallons classés au patrimoine mondial, des actions transversales ont récemment été identifiées – par exemple une signalétique homogène – et elles devraient permettre de donner plus de visibilité à ces sites patrimoniaux majeurs.

En ce sens, avec mon collègue M. Collin en charge du Tourisme, une double approche Patrimoine-Tourisme sera mise en œuvre avec les administrations concernées et les opérateurs de terrain, notamment pour le canal du Centre. Comme annoncé, le Centre d'ingénierie touristique de Wallonie sera prochainement sollicité, de même que l'Institut du patrimoine wallon, pour ce qui concerne les plans de valorisation, comme prévu dans la Déclaration de politique régionale.

Les nouvelles technologies font partie des moyens qui seront privilégiés dans les modes de communication et d'information au sujet de ces sites patrimoniaux.

Enfin, le dossier de la Forêt de Soignes, dont 10 % de la surface est située sur le territoire wallon, concerne les trois régions du pays. Il a été transmis dans les temps à l'UNESCO, fin 2014, dans la catégorie des dossiers sériels transnationaux. L'échéance est maintenant 2017, date à laquelle le Comité du patrimoine mondial se prononcera sur les dossiers de reconnaissance, dont celui-ci. Il faut dès lors encore attendre au moins deux ans.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bellot.

M. Bellot (MR). - On l'aura compris, ce sont des dossiers très complexes, avec les différents paliers des comités qui sont en place. Comme vous l'avez indiqué, les engagements qui auraient été pris laissent croire à chacun des sites que les budgets étaient disponibles, alors que vous nous confirmez que les étapes à franchir sont encore nombreuses et multiples.

J'ai une question complémentaire. Il y a une réévaluation périodique par l'UNESCO des différents sites, je pense. N'y a-t-il pas des obligations contenues dans la demande de reconnaissance en termes d'étapes et de nécessité d'exécuter un certain nombre d'opérations pour l'étape suivante de maintien d'une activité dans le patrimoine mondial ? Une sorte de fiche technique est établie avec des engagements, notamment sur la valorisation, la signalétique et la préservation. Le Gouvernement wallon n'est-il pas tenu aussi au respect de ces conditions, de ces recommandations qui viennent des conditions de reconnaissance pour l'étape et l'échéance suivantes ?

Je ne connais pas bien les procédures au niveau de la reconnaissance de l'UNESCO, mais je pense qu'elle est par paliers et qu'elle nécessite un certain nombre d'opérations pour le maintien pendant la période suivante.

Mme la Présidente. - Monsieur le Ministre, souhaitez-vous répondre ou voulez-vous que M. Bellot repose une autre question ?

La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - En l'occurrence, il y a une nécessité de pouvoir répondre à un cahier des charges minimal pour éviter d'être déclassé. D'ailleurs, le seul élément sur lequel j'ai des inquiétudes par rapport à cela, le cas échéant à défaut de trouver le budget, ce serait le canal du Centre. Pour les autres, pas particulièrement.

Il y a surtout une nécessité de montrer que les efforts sont faits pour pouvoir conserver le niveau. On est plus dans l'obligation de moyens que de résultats, même si on ne peut pas non plus nier que des résultats doivent être palpables et tangibles, sans quoi l'UNESCO ne va pas se satisfaire d'intentions ou de promesses. Il était important que l'UNESCO soit convaincu, à travers la validation de ce plan d'action par le CWAPAM, de la prise en charge par la Région de la mise en valorisation, la maintenance et le déploiement des différents sites labellisés UNESCO, en identifiant un plan d'action, un calendrier, un timing et des financements. Mais ces financements ne pourront se débloquer qu'à la lumière des crédits disponibles.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bellot.

M. Bellot (MR). - Merci, j'ai reçu les éclaircissements que je souhaitais.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Kapompole.

Mme Kapompole (PS). - Je remercie le ministre pour ses éclaircissements. En tant qu'ancienne échevine du tourisme et de l'urbanisme à Mons, ville qui a quand même du patrimoine UNESCO, j'ai justement eu l'occasion de participer à des comités de pilotage concernant les éléments UNESCO de notre ville. Je ressentais la nécessité d'avoir un suivi très clair des actions préconisées et d'avoir des actions de haut niveau. C'est tout l'intérêt d'avoir ces comités scientifiques, comité de gestion, comité de pilotage. On sent une volonté de travailler très sérieusement sur la question.

J'étais aussi très intéressée par la réflexion de M. le Ministre, plutôt l'information qu'il nous donnait concernant le centre d'ingénierie touristique de Wallonie, parce qu'il regroupe une grande partie des intercommunales de développement économique. On voit là aussi le lien important qu'il y a à développer une politique de patrimoine importante, parce que cela a des répercussions sur le développement économique d'une région.

Je terminerai par la nécessité de travailler encore plus sur l'appropriation des citoyens, de travailler sur les générations futures. Vous avez évoqué les nouvelles technologies. Parfois, quand on parle d'innovation, on est dans des logiques d'innovation sociale. Par exemple, à Mons on a une structure que l'on appelle Dynamusée qui est l'outil, le service de pédagogie muséale et patrimoniale et qui amène des générations de Montois et de Montoises à être en phase avec leur patrimoine, leur folklore, la ducasse. Ce sont aussi des éléments intéressants.

Sans doute, dans ces comités de pilotage, peut-on avoir des échanges de bonnes pratiques. Je l'avais ressenti notamment par rapport au beffroi.

Merci pour les réponses apportées et à très bientôt pour ce dossier qui vous passionne et nous aussi.

(Mme Kapompole, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
DÉVELOPPEMENT DU « CROWDFUNDING » ET
LE MÉCÉNAT EN WALLONIE »**

**QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
CROWDFUNDING EN WALLONIE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine :

- de M. Bouchez, sur « le développement du « *crowdfunding* » et le mécénat en Wallonie » ;
- de Mme Leal Lopez, sur « le *crowdfunding* en Wallonie ».

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

M. Bouchez (MR). - Monsieur le Ministre, je vous ai déjà interrogé l'une ou l'autre fois en ce qui concerne le mécénat et, à chaque fois, vous vous êtes montré très ouvert et très favorable à cette méthode de financement alternatif en ayant en plus comme volonté de pouvoir développer des outils propres à la Wallonie, sans devoir attendre des évolutions venant d'autres niveaux de pouvoir, puisqu'une partie du mécénat, sur le plan fiscal, relève du Fédéral.

En parallèle à cela, récemment, on a pu voir une opération de *crowdfunding* qui est une alternative originale au mécénat ou une évolution du mécénat sous une forme plus moderne qui a fonctionné pour le château de Thozée. J'ai d'ailleurs pu lire sur votre site que vous vous en réjouissiez. J'ai donc cru comprendre que, dans la veine des réponses que vous m'aviez d'ores et déjà faites sur la question du mécénat, vous étiez favorable à une telle structure. Ma question est donc assez simple et se décline en trois volets.

Premièrement, qu'en est-il du *crowdfunding* ? Quand vous parliez du mécénat, c'est un des vecteurs que vous essayez de privilégier également qui a des avantages par rapport au mécénat traditionnel, puisqu'il peut être ouvert à toutes les bourses, il peut se faire de manière très simple, très souple, même pour des projets plus petits. Cela pourrait donc être aussi un levier sur lequel on pourrait agir. D'ailleurs, votre collègue, M. le Ministre Marcourt, pourrait également jouer un rôle dans son plan numérique, puisque le *crowdfunding* se fait essentiellement via Internet. Il y a donc également, à ce niveau-là, un vecteur à aller chercher pour le promouvoir.

Deuxième aspect important également, c'est le calendrier des outils que vous souhaitez mettre en

œuvre. Si j'avais bien compris vos dernières réponses, vous étiez vraiment avec une volonté d'arriver avec des outils wallons d'aide au patrimoine, en particulier via le mécénat et on verra pour le *crowdfunding* ou pas. Avez-vous donc un calendrier sur ces travaux ?

Troisièmement, pourriez-vous déjà nous indiquer des balises par rapport à vos intentions, par rapport à ces différents outils que sont le *crowdfunding* ou le mécénat ?

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

Mme Leal Lopez (cdH). - Monsieur le Ministre, en septembre dernier, à l'occasion des Journées du patrimoine, vous aviez exprimé votre volonté d'explorer toutes les pistes concrètes de financement alternatif susceptibles de soutenir la restauration et la valorisation de notre patrimoine.

À votre initiative, la Wallonie a lancé une première opération de mécénat participatif, appelé plus communément *crowdfunding*.

L'objectif de cette première opération consistait à récolter des fonds en vue de réimplanter un atelier de gravure au sein château de Thozée, connu comme lieu de résidence du peintre namurois Félicien Rops. Cette première récolte de fonds a été couronnée de succès. Si un montant de 3 000 euros avait été estimé nécessaire pour cette restauration, au final, ce sont 3 215 euros qui ont été récoltés en trois mois.

Vu les limites des finances publiques régionales en ces temps de crise, ce mode de financement est une alternative intéressante en vue d'amplifier les initiatives publiques. Cette première expérience en appelle d'autres.

Pouvez-vous m'indiquer si l'opération sera répétée ? Dans l'affirmative des dossiers ont-ils déjà pu être identifiés ? Sur quels critères ? De quelle manière l'administration du patrimoine sera-t-elle associée au suivi de ces dossiers ? Pouvez-vous faire le point sur les autres pistes explorées ? Des contacts ont-ils été pris avec le niveau fédéral afin de mettre en place ou renforcer des incitants fiscaux en faveur d'investissements en matière patrimoniale ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame et Monsieur les députés, je vous remercie pour vos questions.

C'est effectivement un sujet qui m'intéresse, mais je vais inévitablement vous frustrer. Je comprends le souhait des parlementaires sur chacun des dossiers sur lesquels on pourrait travailler, de vouloir que tout soit

réglé après deux mois. En l'occurrence, je ne vais pas vous faire l'injure de rappeler que les crédits de cabinets ont eux-mêmes diminué et donc le personnel aussi. Ce sont les mêmes trois ou quatre personnes qui doivent s'occuper de tous les dossiers à dimension patrimoniale. Inévitablement, ce ne sera donc pas possible, deux mois après l'annonce, de venir avec un processus sorti d'un chapeau. Cela prend du temps à réfléchir, à concerter et, pour éviter de sortir d'un chapeau un lapin à cinq pattes, soit un projet qui ne tiendrait pas la route, il doit aussi être soumis à l'avis d'une série d'organes tiers, et cetera.

Ce sont des mécanismes sur lesquels on travaille, mais je ne suis pas aujourd'hui, Monsieur Bouchez, en capacité de vous dire : « Voilà le système qui sera mis en œuvre, voilà les balises. ». Je pense que cela ne doit pas être loin d'être le tout premier courrier que j'ai signé comme ministre. C'était courant du mois d'août ou début septembre, j'ai adressé un courrier à ce qui s'appelait les deux négociateurs fédéraux pour leur demander que, dans le programme du Gouvernement fédéral, on prévoie un mécanisme de type *tax shelter* pour le Patrimoine. Nous sommes en février et je n'ai toujours pas reçu de réponse, même pas un accusé de réception. Si jamais vous pouvez le glisser à l'oreille de gens qui vous sont plus proches, n'hésitez pas. Je ne me fais plus guère d'illusion sur la possibilité d'obtenir gain de cause. Toujours est-il qu'il me semblait, au-delà de toute considération partisane, que cela pouvait être un élément intéressant à envisager.

Maintenant, le contexte budgétaire fédéral ne se prêtait guère non plus à des faveurs de cette nature et je peux intellectuellement le comprendre.

Toujours est-il que je ne me satisfais pas simplement de cela, mais je cherche dans les leviers qui sont ceux de la Wallonie, mais on avance par essais erreurs entre certaines idées que l'on a et puis qui sont invalidées en disant : « Non, vous n'avez pas la compétence. Sur tel aspect, cela reste du Fédéral et autre ». On réfléchit et mon souhait est de pouvoir, dans les mois... Sera-ce un an ou deux ans, je l'ignore, mais mes collaborateurs savent qu'ils ont, sur leur bureau, une farde avec mes instructions en la matière. Je sais qu'ils essayent d'y consacrer du temps à chaque fois qu'ils en ont l'occasion quand ils ne sont pas submergés par 70 questions toutes les deux semaines.

Par contre, pour ce qui concerne le mécénat d'entreprise, vous n'ignorez pas que ce concept n'a pas de définition légale en Belgique. Dans le cas des personnes morales, les donateurs ont le choix entre les libéralités et les dépenses et charges professionnelles. Un des axes sur lequel nous travaillons, en collaboration avec les autres régions et communautés, c'est précisément d'établir une proposition commune définissant légalement le mécénat, ainsi que son champ d'application ; ce qui serait déjà, en soi, une belle avancée.

À ce stade, il nous a semblé plus pertinent de faire remonter une proportion concertée et structurée avant de la soumettre au Fédéral. Sur la question du mécénat, soulignons que près de six propositions de loi ont été déposées par différents députés ces dernières années, mais qu'aucune n'a été suivie. J'imagine qu'il y a probablement aussi une raison. Cela nécessite donc d'être analysé. L'idée serait de combiner les meilleurs aspects de chacune de ces propositions afin d'avoir un projet qui soit à la fois simple, lisible et applicable. Ce projet est en cours et on espère qu'il puisse aboutir dans les mois qui viennent.

Par contre, pour ce qui concerne le système du *crowdfunding* à proprement parler, il est vrai que le château de Thozée a été le premier à bénéficier de cette technique, à l'impulsion de l'Institut du Patrimoine wallon.

Parlant de l'Institut du patrimoine wallon, je fais une incise. Madame la Présidente, je ne sais plus si nous avons fixé à l'agenda le moment où l'on allait pouvoir discuter, au terme d'un repas convivial, avec l'IPW et le SPW pour voir qui est compétent et sur quoi en matière patrimoniale.

Mme la Présidente. - Oui.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Toujours est-il que cela me semble être une pratique à poursuivre. Soyons clairs, nous n'allons pas pouvoir faire du *crowdfunding* pour des projets de rénovation à 500 000 euros. Cela restera, soit pour des projets spécifiques d'un ensemble plus large, soit pour le petit patrimoine populaire wallon. Ce serait aussi quelque chose d'intéressant pour les potales, chapelles et autres, pour lesquelles des budgets sont aussi prévus, mais qui sont parfois insuffisamment mobilisés. On pourrait avoir aussi une forme alternative de levée de fonds de la sorte et qui responsabilise aussi, par la participation, les citoyens qui contribuent financièrement à ces projets.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bouchez.

M. Bouchez (MR). - Effectivement, la mandature a démarré il n'y a pas tellement longtemps. Le Fédéral a d'ailleurs commencé encore plus tard, mais quand j'ai vu votre collègue, M. Fourny, en train de se plaindre, je me suis dit : « Ils estiment qu'au bout de quelques semaines, tout devrait déjà être fait ». Je me suis dit que ce qui valait pour le Fédéral devait valoir ici.

Plus sérieusement, votre cabinet est peut-être victime de votre enthousiasme : vous avez fait beaucoup d'annonces et maintenant ils doivent suivre.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je pense qu'ils ne seront pas nombreux, dans mon cabinet, à vous démentir.

M. Bouchez (MR). - Plus sérieusement, l'enjeu – et je crois que l'on partage en tout cas l'objectif – est de pouvoir revenir rapidement là-dessus avec un outil spécifique pour la Wallonie. Tout à l'heure, je l'indiquais dans ma question : le *crowdfunding*, ce sera vraiment sur des petits projets ou alors sur des projets d'initiative populaire qui peuvent justement rallier l'adhésion de la population.

Je crois que, de façon générale, c'est un mécanisme qui devrait pouvoir être suivi, c'est d'inviter, pourquoi pas, de plus en plus les citoyens à participer à des projets dédiés selon une série de critères.

Nous avons bien compris le message de laisser un petit peu de temps, mais je crois que, d'ici la fin de l'année, par exemple, on pourra revenir pour refaire le point sur la situation. Notre volonté était toutefois aussi de montrer l'intérêt sur ce dossier que l'on espère voir aboutir dans les prochains mois.

Laissons quelques mois de travail, mais nous y reviendrons prochainement.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Leal Lopez.

Mme Leal Lopez (cdH). - Monsieur le Ministre, je n'ajouterai pas plus d'informations, puisque mon collègue l'a fait avec beaucoup d'éloquence.

Néanmoins, je trouve qu'il serait bien d'avoir des petits groupes de travail, pouvoir en tirer des pistes et proposer aux communes des projets pour travailler dans ce sens. Je pense notamment à la plateforme communale des quartiers où il y a aussi l'aspect de cohésion sociale et, là, on peut aussi réaménager ou restaurer des potales ou des chapelles. Chez nous, sur Sambreville, nous avons des chapelles qui sont en ruine et je pense qu'une participation citoyenne serait intéressante et du moins peut-être proposer, avec des balises bien claires, un projet. Je pense que les citoyens seraient preneurs.

**QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
MAISON DU MARICHAU À BOHAN-SUR-
SEMOIS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la maison du Marichau à Bohan-sur-Semois ».

La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

Mme Leal Lopez (cdH). - Monsieur le Ministre, mon attention a été attirée par la récente décision de la Commune de Vresse-sur-Semois de renoncer à la restauration d'un immeuble classé, situé au cœur du village très touristique de Bohan, à cause des exigences de l'administration des Monuments et Sites pour les travaux qu'elle souhaitait réaliser.

Ce renoncement n'est pas le premier dans ce dossier. Le précédent propriétaire privé de la maison avait, il y a 11 mois, également abandonné l'idée de la restaurer. Il avait vendu le bien à la commune. Ce renoncement venait précisément du fait des exigences de la même administration des Monuments et Sites.

Ce bien, datant du XVIII^e siècle et classé en 1977 ne manque pourtant pas d'atouts. Ancienne maison de maréchal-ferrant, il possède une architecture remarquable et témoigne du passé des Ardennes. Malheureusement, au fil des années et faute d'entretien, il s'est de plus en plus dégradé au point que, aujourd'hui, l'expert géomètre mandaté par la commune a estimé la valeur maximale du bien à 15 000 euros et indique que, vu ce prix, il serait plus approprié de démolir l'immeuble et d'aménager un espace parking à sa place. Il en effet douteux, vu l'intransigeance des Monuments et Sites, de trouver un candidat acheteur.

Le plus affligeant dans ce dossier est que, tant le propriétaire privé que la commune avaient développé des projets afin de mettre en valeur le bien et d'en faire un point d'attraction touristique, mais toutes leurs propositions se sont heurtées à l'opposition ferme de l'administration des Monuments et Sites.

Monsieur le Ministre, comment expliquer cette intransigeance de l'administration des Monuments et Sites ? Ne devrait-elle pas, au contraire, plus accompagner les projets afin de permettre de trouver des solutions ? Ne devrait-elle pas avoir une obligation de résultat ? Il est déplorable de constater que, dans le cas de Bohan, le bien va purement et simplement disparaître.

Avez-vous connaissance d'autres cas de cette nature ? Dans l'affirmative, ne conviendrait-il pas de mettre les acteurs autour de la table pour trouver des solutions avant que d'autres témoins de notre patrimoine disparaissent ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, mes réponses sont très claires. D'abord, je m'inscris totalement en faux par rapport à ces accusations selon lesquelles ce sont les services publics de Wallonie qui constituent un frein à la réhabilitation de cette maison. Je vais même m'autoriser à dire qu'il y a eu, à mon estime – et si je le dis, c'est parce que j'ai

des éléments qui permettent de l'attester – probablement de la négligence dans le chef de l'administration communale dans le suivi de ce dossier.

Je tiens d'ailleurs à continuer cette remise à l'heure des pendules par rapport à ce qui a circulé dans la presse, à la suite du Conseil communal de Vresse-sur-Semois, en particulier en ce qui concerne la mise en cause de l'administration du patrimoine.

Dans ce dossier, le patrimoine a tout tenté – et je vais vous en donner les détails – pour encourager le propriétaire à gérer son bien en bon père de famille, conformément à l'article 211 du CWATUPE.

J'ai personnellement été saisi de ce dossier en octobre 2014 à la suite d'une demande de déclassement de la part de la Commune de Vresse-sur-Semois, propriétaire de cette maison à colombages typique de l'architecture ardennaise, dont vous soulignez, à raison, la qualité patrimoniale et qui est devenue un spécimen rare.

C'est pour cette raison que j'ai refusé le déclassement, mais ai demandé à un de mes collaborateurs de rencontrer, sur place, le collègue communal, afin d'examiner des pistes de solution ; ce qui a eu lieu récemment.

La demande de déclassement par la Commune de Vresse-sur-Semois est intervenue alors qu'un certificat de patrimoine a été octroyé en décembre 2012. En décembre 2012, on a octroyé un certificat de patrimoine concrétisant l'accord sur un projet de restauration et, d'autre part, que le permis d'urbanisme a été délivré en avril 2013. Depuis 2013, ils ont le permis et le certificat de patrimoine. Il est donc totalement erroné de dire que les propositions des propriétaires successifs se sont heurtées à une opposition ferme de l'administration du patrimoine.

Je crois donc utile de refaire effectivement ce bref historique du dossier.

La maison du Marichau, classée en 1973, a fait l'objet d'un premier certificat de patrimoine en 1999. Le bien appartenait alors à un particulier. À cette époque, l'administration du patrimoine a établi des relevés complets et des essais de restitution mis à la disposition du propriétaire pour encourager une restauration qui assure une stabilité durable à l'édifice et le respect de ses qualités patrimoniales.

L'Institut du patrimoine wallon a assisté ce propriétaire de 1999 à 2001. Finalement, celui-ci a renoncé à son projet de travaux. Il faut dire qu'il était question d'installer une cabine à haute tension et une aire de stockage pour le magasin voisin impliquant des modifications de baies. Ce propriétaire parvient à revendre ensuite le bien à la commune, mais continue, jusqu'à ce jour encore, à stocker des bacs, des chariots et

des caisses sur la voie publique, contre le bien classé, ce qui a un impact dévalorisant.

La Commune de Vresse-sur-Semois rachète donc la maison du Marichau avec une subvention publique à concurrence de 80 %, en vue d'en faire une maison du tourisme et entame alors un certificat de patrimoine en 2004. Un long travail de concertation débute, car la commune ne prend pas les mesures conservatoires nécessaires pour préserver le bien, ne vient pas toujours aux réunions et tarde à faire avancer le projet.

Malgré tout, en mai 2008, l'administration, constatant le blocage de toute initiative communale, rappelle qu'une subvention, non de 60 %, mais de 80 %, est possible. Quelques mois plus tard, elle rappelle l'urgence de prendre des mesures de protection pour enrayer la dégradation. Une réunion de concertation est alors organisée par l'administration, à Jambes, en juin 2010.

À la lecture du dossier, il n'apparaît pas que c'est l'intransigeance de l'administration qui aurait empêché le dossier d'évoluer.

Concluons : la commune n'envisage pas autre chose aujourd'hui que de vendre la maison du Marichau. Je ne m'y oppose pas, à condition que cette vente soit encadrée par l'Institut du patrimoine wallon pour s'assurer que l'acquéreur entreprendra bien la restauration qui s'impose. J'examine parallèlement la possibilité pour la Région de faire placer elle-même une protection sur la toiture, aux frais du propriétaire.

Vous voyez que non seulement on a subsidié à l'époque pour l'acquisition, on a accompagné, on a délivré les certificats de patrimoine, on a délivré les permis d'urbanisme, mais il n'y a jamais eu de suivi opéré par l'administration communale et ses autorités lors des législatures successives, raison pour laquelle, maintenant, si la commune veut vendre à tout prix, c'est d'accord, mais on veut encadrer cela, parce qu'il y a toujours un intérêt patrimonial à conserver cette maison du Marichau à Bohan-sur-Semois.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Leal Lopez.

Mme Leal Lopez (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour toutes ces précisions.

Il était important de recentrer le problème et de remettre l'église au milieu du village.

**QUESTION ORALE DE MME LECOMTE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ÉTAT
DE SANTÉ DES TRAVAILLEURS DE NUIT »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Lecomte à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'état de santé des travailleurs de nuit ».

La parole est à Mme Lecomte pour poser sa question.

Mme Lecomte (MR). - Monsieur le Ministre, un Belge sur dix travaille la nuit, selon le SPF Économie qui cite le chiffre de 515 627 personnes, soit un homme sur six et une femme sur quinze.

Les horaires de nuit ont une incidence sur la santé des travailleurs qui y sont soumis. Le travail de nuit favoriserait en effet l'obésité, les troubles du sommeil, augmenterait les risques cardiaques, à telle enseigne que les personnes s'exposeraient à un risque accru de 11 % de mortalité.

Votre département s'est-il penché sur l'état de santé de ces travailleurs ? Dans l'affirmative, a-t-il abouti aux mêmes conclusions ?

Quelles mesures comptez-vous prendre pour endiguer le risque accru de mortalité chez ces travailleurs de la nuit ?

Une campagne de sensibilisation quant aux risques que génère le travail de nuit est-elle envisagée ou envisageable ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, il est vrai qu'une étude de l'*American Journal of Preventive Medicine*, portant sur 75 000 infirmiers soumis au travail de nuit, a récemment mis en lumière une prépondérance de risques de développer un cancer du poumon ou encore des maladies cardiovasculaires chez ces travailleurs.

Toutefois et malgré ces constatations, cette étude, comme d'autres avant elle, ne peut pas établir formellement de lien de causalité entre le travail de nuit et ces problèmes de santé.

Toujours est-il qu'en Belgique, la problématique de la santé des travailleurs, singulièrement en cas du travail de nuit, est prise en charge au niveau fédéral par la Médecine du travail. La Région exerce uniquement une compétence en ce qui concerne les missions d'agrément

et d'inspection des sections médicales des services de prévention et de protection au travail.

En conséquence, la Wallonie ne peut envisager actuellement aucune action spécifique à la problématique du travail de nuit et à horaire décalé, hormis l'une ou l'autre action indirecte, par exemple la promotion d'une alimentation saine dans le cadre du plan nutrition santé.

Je vous invite donc à relayer vos interrogations auprès de Mme la Ministre fédérale.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Lecomte pour sa réplique.

Mme Lecomte (MR). - C'est ce que je ne manquerai pas de faire, d'autant que je pense que la presse citerait, aujourd'hui, que la Belgique est le seul pays d'Europe occidentale à figurer dans le top 10 des pays dont la population se nourrit le moins sainement au monde. L'alimentation a un rôle crucial à jouer dans la lutte contre les maladies non transmissibles qui, en 2020, seront responsables de 75 % des décès. Dont acte.

**QUESTION ORALE DE MME DE BUE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
« BINGE DRINKING » »**

**QUESTION ORALE DE M. EVRARD À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
PROBLÉMATIQUE DE LA CONSOMMATION
EXCESSIVE D'ALCOOL CHEZ LES JEUNES »**

**QUESTION ORALE DE M. LEFEBVRE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
LUTTE CONTRE LA CONSOMMATION
ABUSIVE D'ALCOOL »**

**QUESTION ORALE DE MME VANDORPE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
PRÉVENTION EN MATIÈRE DE
CONSOMMATION D'ALCOOL CHEZ LES
JEUNES EN WALLONIE**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine :

- de Mme De Bue, sur « le « *binge drinking* » » ;

- de M. Evrard, sur « la problématique de la consommation excessive d'alcool chez les jeunes » ;
- de M. Lefebvre, sur « la lutte contre la consommation abusive d'alcool » ;
- de Mme Vandorpe, sur « la prévention en matière de consommation d'alcool chez les jeunes en Wallonie ».

La question de M. Evrard est retirée.

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

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, le phénomène du *binge drinking* ou, en français, « biture express », est un phénomène bien connu, mais qui prend, malheureusement, toujours plus d'ampleur.

Dernièrement, une série de chiffres a été mise à jour par l'Agence Intermutualiste au sujet de ce phénomène. Elle pointe notamment le fait que pas moins de 2 376 jeunes de 12 à 17 ans se retrouvent à l'hôpital en état d'intoxication alcoolique et cela, pendant l'année 2013.

Il y a une augmentation importante du phénomène entre 2008 et 2013, puisque le nombre de 12-17 ans arrivant à l'hôpital dans un état d'ébriété très avancé a augmenté de 7,6 % et qu'environ 7 % des jeunes se retrouvent à l'hôpital plus d'une fois par an pour ce motif.

Les chiffres sont en augmentation et il faut aussi rappeler les conséquences du *binge drinking* pour les jeunes qui peuvent être multiples, notamment au niveau du système nerveux. Cela engendre de moins bonnes performances mentales et aussi des séquelles qui peuvent être irréversibles. Les jeunes sont plus vulnérables en ce qui concerne les accidents sur la voie publique, ils peuvent aussi adopter des comportements sexuels à risque et être aussi plus soumis à des comas mortels.

C'est un phénomène dont on parle beaucoup. Dans la presse de ce jour, on peut quand même citer l'article de *Vers l'Avenir* qui rappelle le litige qui oppose Guido à l'association des étudiants concernant l'échange d'une adresse courriel contre une Smirnoff. *Le Soir* publie tout un dossier sur des conseils que peuvent donner les parents et les proches aux adolescents qui sont confrontés à ce phénomène d'alcool.

Au niveau de la Région wallonne, on a plusieurs volets d'actions possibles comme la sensibilisation et la prévention. Je crois que c'est une question qui touche tout le monde dans la société : les autorités publiques, les pouvoirs publics, mais aussi les parents, les associations, les clubs sportifs, les mouvements de jeunesse.

Quel peut être le rôle exercé par la Région wallonne pour lutter contre ce phénomène, accompagner les

jeunes ? Avez-vous aussi, de votre côté, Monsieur le Ministre, des chiffres ou une méthode pour évaluer ce phénomène qui, comme je l'ai déjà dit, prend de plus en plus d'ampleur dans notre société ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. Lefebvre pour poser sa question.

M. Lefebvre (PS). - Monsieur le Ministre, c'est effectivement un sujet intéressant.

En 2013, le Gouvernement fédéral, en collaboration avec les entités fédérées, a tenté de mettre sur pied le plan Alcool 2014-2018, mais faute d'un accord entre les différents Gouvernements, celui-ci n'a pas vu le jour.

La lutte contre la consommation abusive d'alcool reste un véritable enjeu de santé publique. Douze pour cent des Belges consomment quotidiennement de l'alcool, tandis que le Belge consomme en moyenne 11 verres de boissons alcoolisées par semaine.

Les chiffres publiés en 2013 dans le « Thermomètre Solidaris : comment vont nos ados ? » sont encore plus inquiétants puisque ce sont 27 % des ados qui déclarent boire pendant les heures scolaires et 23 % lorsqu'ils sont seuls.

Avec la sixième réforme de l'État, la Wallonie a hérité de nouvelles compétences en matière de prévention et de promotion de la santé.

En décembre dernier, vous confirmiez qu'aucun plan stratégique n'était, à ce jour, planifié en Wallonie, mais que la question serait débattue au sein de la conférence interministérielle santé.

Pourriez-vous être plus précis quant aux axes que la Wallonie développera dans la prévention des risques liés à la consommation abusive d'alcool ?

La question d'un nouveau plan Alcool interfédéral a-t-elle été débattue dans le cadre de la Conférence interministérielle et de la Cellule générale de politique drogue ? Dans l'affirmative, quelles pistes ont été dégagées ?

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Vandorpe pour poser sa question.

Mme Vandorpe (cdH). - Monsieur le Ministre, mon collègue, M. Lefebvre, parlait du plan Alcool 2014-2018 qui avait été mis au centre des débats en 2013. À l'époque, la Wallonie avait contribué à ce projet par des fiches thématiques relatives à des axes qu'elle souhaitait développer, notamment au niveau de l'offre de formation pour les professionnels susceptibles d'être confrontés à des enfants ou à des proches de personnes alcooliques.

Notre Région étant dorénavant compétente en matière de prévention et de promotion de la santé,

pouvez-vous me faire part de vos actions à venir pour lutter contre ce phénomène qui n'est finalement plus un phénomène, mais bien un problème urgent ?

De quels leviers d'action disposez-vous aujourd'hui pour lutter contre cette consommation d'alcool problématique, puisque toujours plus importante chez nos jeunes ? On parlait aussi de la Conférence interministérielle, cela ne devrait pas figurer, de manière prioritaire, à l'ordre du jour d'une prochaine conférence ?

En Belgique, la législation est plus souple que dans d'autres pays européens, puisqu'elle interdit de vendre ou de servir une boisson alcoolisée aux jeunes de moins de 16 ans et un spiritueux aux jeunes de moins de 18 ans alors que 20 pays de l'Union européenne appliquent déjà l'interdiction d'alcool aux moins de 18 ans.

Mme Maggie De Block a indiqué qu'elle n'avait pas l'intention de travailler à ce niveau-là, mais je pense quand même qu'il y a pas mal de choses à faire au niveau de la prévention.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mesdames et Monsieur les députés, merci pour vos questions sur ce sujet. Vous soulevez tous avec des tonalités différentes et des titres distincts la même problématique, celle du *binge drinking*.

Une enquête récente sur ce sujet réalisée par l'agence Intermutualiste met en lumière ce phénomène inquiétant qui connaît aujourd'hui, et il faut le regretter, une popularité certaine, mais dont l'importance reste encore difficilement mesurable.

Cette étude a répertorié le nombre d'assurés de 12 à 17 ans qui ont été accueillis durant l'année aux urgences ou hospitalisés une nuit et pour lesquels la concentration d'alcool dans le sang a été analysée le même jour. L'enquête révèle que 2 376 jeunes en état d'intoxication alcoolique présumée se sont retrouvés à l'hôpital en 2013.

En comparaison, leur nombre s'élevait à 2 209 en 2008 ; une variation qui n'est pas la plus significative, dirons-nous. Ce ne sont là que des chiffres indicatifs, dans la mesure où les cas de *binge drinking* qui mènent à une hospitalisation ne sont évidemment pas la norme.

Sur le plan de la prévention, vous savez sans doute que la Région wallonne et la Fédération Wallonie-Bruxelles subventionnent, chacune selon ses compétences, l'ASBL Modus Vivendi ainsi que différents services qui bénéficient du soutien logistique de cette association, notamment dans le cadre des Quality Nights. Il s'agit d'un projet qui vise à améliorer le bien-être des personnes qui sortent dans les lieux de

fête à Bruxelles et en Wallonie. On y trouve divers services préventifs : distribution d'eau gratuite pour limiter les consommations de bière ou d'alcool, préservatifs et bouchons d'oreilles à prix modique – j'adore l'association qui est faite dans la phrase... – brochures d'informations sur la santé, alertes rapides en cas de circulation de drogue à haut risque, personnel sensibilisé à la réduction des risques et aux premiers secours, et cetera.

Chaque lieu labellisé est reconnaissable à sa borne présente à l'entrée. En signant officiellement une charte de bien-être en milieu festif, les responsables de ces organisations ont choisi de s'engager, sur base volontaire, à en faire plus pour les personnes qui fréquentent leurs soirées.

Mon souhait est de poursuivre et de consolider le soutien aux associations qui se destinent à l'information et à la limitation des risques liés à la consommation abusive d'alcool et à la consommation de drogues.

La prévention et la promotion de la santé, sous forme d'information régulière et directe, sont l'un des meilleurs moyens à pouvoir activer et sont des enjeux particulièrement importants.

La problématique de la consommation excessive d'alcool chez les jeunes est singulièrement préoccupante. On le voit d'ailleurs bien autour de nous.

La réforme de l'État a prévu d'attribuer aux Régions les compétences en matière de promotion de la santé et de prévention, sauf pour les mineurs d'âge. Je rappelle aussi que ce sont les assurés entre 12 et 17 ans qui ont fait l'objet de la statistique dont on a parlé tout à l'heure.

La Fédération Wallonie-Bruxelles reste bien compétente, s'agissant des moins de 18 ans.

Dès lors, cet état de fait nécessite une concertation importante, davantage encore que par le passé, entre les différentes autorités. Actuellement, la Wallonie soutient financièrement le travail de l'ASBL Univers Santé qui déploie des activités spécifiquement en lien avec la consommation d'alcool par les jeunes.

L'ASBL réunit, au sein d'un réseau pilote appelé « Jeunes, Alcool et Société », 12 associations actives auprès des jeunes. Au sein de ce groupe se définissent des stratégies et des actions visant à faire connaître le problème et proposer des solutions comme celle qui était notamment dans le plan à l'école.

Par ailleurs, les associations de prévention d'assuétudes offrent aux institutions qui en ont besoin – pensons aux écoles, aux maisons de quartier, et cetera – des formations, des accompagnements de projets et des outils pour travailler la question des consommations avec les jeunes. La Wallonie en finance plusieurs dont l'ASBL Infor Drogue, Citadelle, le Service prévention

de la Ville de Mons, Nadja, Prospective Jeunesse, et j'en passe.

J'ai bien conscience de la gravité du problème, mais aussi de sa complexité. Il me semble en effet qu'il y a lieu de travailler à tous les niveaux de pouvoir, entre institutions, pour se concerter, et avec le terreau associatif, pour être efficace – puisque c'est lui qui est le plus à même d'être en contact avec celles et ceux qui sont concernés – pour avoir un travail de prévention le plus efficace possible, singulièrement pour ce qui concerne la consommation abusive d'alcool chez les jeunes.

Mon souhait est donc de pouvoir concerter, avec mes collègues des autres entités, les différentes actions qui doivent être poursuivies et menées. Il n'est pas exclu que ce point figure prochainement à l'ordre du jour d'une conférence interministérielle de la santé.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Décidément, dans ce pays, rien n'est simple puisque nous apprenons que la prévention pour les moins de 18 ans relève de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Effectivement, ce phénomène démarre bien avant 18 ans puisque déjà, dès 12 ans, on est face à des cas de *binge drinking*. Une concertation est donc vraiment très importante, vous l'avez souligné.

On constate que la consommation globale d'alcool reste stable chez les jeunes, mais elle démarre plus tôt et elle est plus intense chez les plus jeunes par rapport à l'ensemble de la population totale des jeunes, avec toutes les conséquences dramatiques que cela peut entraîner.

Je ne peux que vous encourager à poursuivre différentes actions de prévention, de soutenir toutes ces associations et de poursuivre également des coordinations avec les pouvoirs qui sont compétents pour qu'il y ait un impact réel puisque, malgré tout, ce phénomène n'est pas nouveau. En effet, je l'ai aussi étudié quand j'étais au Fédéral, il concerne malheureusement les jeunes de plus en plus jeunes ; il faut donc vraiment pouvoir y faire face avec beaucoup d'efficacité.

Je vous remercie, en tout cas, pour les indications que vous avez bien voulu donner.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Lefebvre.

M. Lefebvre (PS). - Je rejoins Mme De Bue : on ne peut qu'appuyer la concertation entre les différents niveaux de pouvoir. Je pourrais peut-être vous demander d'insister pour que cela figure à l'ordre du jour d'une prochaine conférence interministérielle. De notre côté, je suppose que nous interpellons la Communauté française pour toucher justement ce public qui est davantage concerné par la problématique.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Vandorpe.

Mme Vandorpe (cdH). - Merci pour vos réponses et vos précisions. On a déjà eu, en tout cas Mme De Bue et moi-même, l'occasion d'interpeller aussi au niveau de la Fédération Wallonie-Bruxelles, notamment Mme Milquet pour ce qui se passe dans les écoles lors des soirées.

J'entends également le système de charte, mais il faut quand même penser aussi au fait que les jeunes boivent souvent avant d'arriver aux soirées ; ils arrivent parfois aux soirées dans un état pitoyable.

Comme mes collègues, on insistera sur la concertation avec les autres entités et la manière prioritaire de mettre à l'ordre du jour ce point lors d'une prochaine conférence interministérielle.

QUESTION ORALE DE MME VIENNE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA PRÉVENTION EN MATIÈRE DE CONSOMMATION DE STUPÉFIANTS »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la prévention en matière de consommation de stupéfiants ».

La parole est à Mme Vienne pour poser sa question.

Mme Vienne (PS). - Monsieur le Ministre, une nouvelle fois, la présence de drogues synthétiques dans les soirées que fréquentent les jeunes fait la une des journaux.

Il s'agit d'une recrudescence inquiétante, car il semble que ces pilules de type *ecstasy* sont non seulement présentes partout, dans toutes les grosses soirées que fréquentent les jeunes, mais également très faciles à se procurer pour qui voudrait « danser toute la nuit ». Une pilule d'*ecstasy* coûte entre 4 et 10 euros en fonction de la quantité achetée, du lieu et de la qualité du produit.

C'est bien la qualité des produits qui circulent qui rend le phénomène encore plus inquiétant. Au Royaume-Uni où l'on compte déjà quatre décès, aux Pays-Bas ou encore en Espagne, une nouvelle molécule chimique est apparue dans la composition de ces pilules : la PMMA, la Para-Methoxy-MethylAmphétamine à haute dose. Cette molécule est beaucoup plus dangereuse que la MDMA, la Méthylène-Dioxy-MethAmphétamine, car l'effet de la substance active se manifeste beaucoup plus tard.

Une personne qui se serait habituée à la MDMA serait donc tentée de prendre un deuxième comprimé avec les effets d'accélération du rythme cardiaque, de fortes hausses de la température et des spasmes respiratoires que l'on connaît, avec des conséquences dramatiques.

Les associations de prévention sont très inquiètes de voir arriver cette nouvelle drogue en Belgique. Est-il possible d'obtenir un état des lieux du Plan stratégique de lutte et de prévention lié à la consommation de stupéfiants en Région wallonne ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, les drogues synthétiques qui sont présentées aux participants de certaines soirées demeurent incontestablement – pour les parents que nous sommes – un souci majeur, car leur composition chimique ne cesse d'évoluer, avec des effets d'une grande dangerosité, et parce qu'elles touchent un grand nombre de jeunes.

Vous me demandez l'état des lieux du Plan stratégique de lutte et de prévention lié à la consommation de stupéfiants en Région Wallonne. Il n'existe pas, à ma connaissance, un tel plan.

Si vous faites référence au volet « assuétudes » de l'ancien Plan stratégique transversal, je vous rappelle que celui-ci a été intégré, en 2012, au cadre réglementé des services d'aide et de soins spécialisés en assuétudes agréés et des services de santé mentale.

Les actions menées dans le cadre de ce plan ont donc été pérennisées – c'est l'essentiel. Peu me chaut de la terminologie, l'essentiel est le fond. Il reste toutefois un certain nombre de projets avec subvention facultative, en dehors de ce cadre, tels que le réseau WAB – Wallonie-Bruxelles – Modus Vivendi, le projet TIC du CRéSaM, et cetera.

La problématique des assuétudes dans les versants de promotion de la santé, de la prévention ou de la prise en charge thérapeutique est aujourd'hui réunie dans le cadre régional grâce à la réforme de l'État. Il s'agit d'une bonne chose, un paquet beaucoup plus homogène de compétences. Cela permettra, avec tous les acteurs de terrain, de préparer une meilleure approche de l'accompagnement thérapeutique des jeunes aux prises avec une consommation de stupéfiants.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Vienne.

Mme Vienne (PS). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE DE MME VIENNE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA CRÉATION DU PÔLE WALLON CONTRE LE CANCER »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la création du pôle wallon contre le cancer ».

La parole est à Mme Vienne pour poser sa question.

Mme Vienne (PS). - Monsieur le Ministre, l'un des grands défis en matière de santé au cours de ce XXI^e siècle sera inévitablement la lutte contre le cancer. L'Organisation européenne des institutions du cancer et l'OMS n'hésitent d'ailleurs pas à parler d'épidémie du XXI^e siècle et la perspective des chiffres qu'avance cette dernière n'est guère rassurante.

En effet, dans un rapport mondial sur le cancer, datant de 2014, du World Cancer Report 2014 IARC, on peut lire que le cancer est l'une des principales causes de morbidité et de mortalité dans le monde.

En 2012, on comptait approximativement 14 millions de nouveaux cas et 8,2 millions de décès liés à la maladie. Se projetant dans deux prochaines décennies, l'OMS affirme que le nombre de nouveaux cas de cancer devrait augmenter de 70 %.

La Wallonie ne sera pas épargnée. Les chiffres 2012 de la fondation « Registre du Cancer » indiquent plus de 22 500 cas de cancer dans notre Région.

Les médecins oncologues, les chercheurs, comme le Professeur Martine Piccart, chef du service médecine de l'Institut Bordet ou le Docteur Dominique de Valeriola, Présidente de l'OECI – Organisation of European Cancer Institutes – appellent à plus de synergie afin d'augmenter la qualité de la prise en charge et les inégalités entre les patients. Un pôle wallon contre le cancer verra le jour, en 2018, sur le site du Sart Tilman à Liège.

Pourriez-vous nous détailler les actions qui y seront menées ? Impliqueront-elles les centres hospitaliers régionaux ? Quelles répercussions aura la création de ce pôle sur ces derniers ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, vous avez raison de dire que l'un des grands défis en matière de santé, au cours du XXI^e siècle, sera la lutte contre le cancer.

En même temps, avec le progrès des techniques médicales, à l'égard desquelles l'accessibilité pour les patients est un élément indispensable, le cancer devient une maladie chronique. Parallèlement aux centres hospitaliers de pointe, une politique intégrée de prise en charge des aspects chroniques de cette maladie s'impose désormais.

Le Pôle wallon contre le cancer se concrétise pour l'instant par un centre intégré d'oncologie, dont la construction a débuté au CHU de Liège. Il consiste avant tout en un projet du Centre hospitalier universitaire de Liège qui, comme vous le savez, est un hôpital exploité sous la forme d'un OIP de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Il relève donc de la compétence de cette dernière, non pas de la Région. Cet établissement a entrepris le développement de ce centre intégré d'oncologie dans le cadre de sa fonction d'hôpital universitaire.

Il s'agit d'un centre oncologique intégré orienté sur l'évolution ambulatoire de la prise en charge du cancer, et ce, en garantissant d'emblée l'interdisciplinarité auprès du patient.

Certains chiffres relatés dans la presse sont inexacts. Actuellement, par an, le CHU du Sart Tilman fait 40 000 consultations oncologiques et traite en moyenne 2 780 nouveaux cas de cancer. En termes de taille, prenant comme indicateur la consommation de cytostatiques, avec 31 000 préparations annuelles, le CHU s'aligne sur le niveau d'activité de l'Institut Bordet ou des Cliniques universitaires Saint-Luc à Bruxelles.

L'infrastructure mise en chantier comprend un étage de consultations, un étage d'hospitalisation de jour, un étage de recherche clinique, un étage pour l'enseignement – des auditoriums – et le laboratoire de thérapie cellulaire et génique et un étage conciliant l'imagerie médicale et la radiothérapie.

Le projet coûte 80 millions d'euros pour l'infrastructure et 40 millions d'euros pour l'équipement, soit 120 millions d'euros en tout, étalés jusqu'en 2018. Un important programme portant sur la recherche de qualité y est associé.

Le projet, typiquement universitaire et donc relevant de la Fédération Wallonie-Bruxelles, n'intègre pas pour l'instant de façon particulière d'autres hôpitaux de Liège, ni d'ailleurs. En revanche, il est souhaitable qu'une coordination des initiatives dans le secteur spécifique de l'oncologie voie rapidement le jour entre hôpitaux liégeois. C'est d'ailleurs ce que prévoient les normes d'agrément des programmes de soins d'oncologie. C'est également ce qui est prévu tant par la DPR que par la DPC, dans leur partie consacrée aux collaborations interhospitalières.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Vienne.

Mme Vienne (PS). - Vous avez répondu adéquatement, Monsieur le Ministre.

(Mme Vienne, doyenne d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME KAPOMPOLE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA POLITIQUE DE PRÉVENTION DU VIH »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la politique de prévention du VIH ».

La parole est à Mme Kapompole pour poser sa question.

Mme Kapompole (PS). - Monsieur le Ministre, la Belgique est tristement classée en troisième position au niveau des pays européens ayant les incidences d'infection au VIH les plus élevées. Selon certains médecins, ce phénomène pourrait notamment s'expliquer par le manque de centres références Sida : quatre à Bruxelles et deux en Wallonie, Liège et Charleroi.

Parmi les mesures phares du premier Plan national de lutte contre le sida figurait le dépistage démedicalisé. Apparemment, c'est un nouveau paradigme de prévention dont l'objectif est de briser la chaîne des infections sexuellement transmissibles tout en améliorant la prise en charge. Ce mécanisme a déjà pu faire ses preuves dans d'autres pays. Le secteur ne comprend d'ailleurs pas le retard belge en la matière, donc aussi wallon, relatif à la mise en œuvre de ce premier pilier. Pour ce faire, il faut aussi savoir que le cadre légal devrait être modifié.

Des projets pilotes ont été mis en œuvre, parmi lesquels le « Ex-Aequo Test-Out ». Il s'agit d'un projet pilote de dépistage du VIH rapide, délocalisé et partiellement démedicalisé, financé par l'INAMI, qui a touché entre janvier et août 2014, 273 hommes avec des pratiques homosexuelles, montre bien que quand on n'est pas nécessairement à l'aise, dans le cadre d'un dépistage médicalisé ou en milieu hospitalier, on peut tout de même avoir un besoin en la matière.

Soixante-sept pour cent d'entre eux se situent hors des recommandations internationales de dépistage du VIH préconisant au moins un dépistage annuel pour ce groupe de population. Et parmi ces 67 %, 15 % n'ont jamais fait de test VIH dans leur vie et près de 40 % n'ont jamais fait de dépistage d'IST.

Ce constat impose toute une série de questions.

Comment envisagez-vous de financer et pérenniser le projet pilote mené comme celui d'« Ex-Aequo Test-Out » – et je sais qu'une délégation a été reçue par votre cabinet ?

Comment pouvez-vous financer à long terme l'ASBL Ex-Aequo et Test-Out ?

Quel calendrier peut-on tenir eu égard à ce que vous nous avez expliqué dans le cadre d'autres réponses à des questions préalables, à savoir un cabinet plus réduit, des matières, des nouvelles compétences, et cetera ? Quel calendrier pourrait-on envisager ?

Quelles mesures concrètes entendez-vous adopter pour consolider la politique régionale en la matière ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, l'avantage de ces successions de questions au gré de nos commissions, c'est qu'elles permettent de préciser les contours exacts de la réforme de l'État et donc, des responsabilités des entités diverses de notre magnifique lasagne institutionnelle qu'est la Belgique.

La réponse que je vous livrerai s'inscrira hélas dans le même mouvement.

Rappelons tout d'abord que, comme j'ai eu à le faire dans d'autres interventions, la question de la démedicalisation du test VIH reste une compétence fédérale.

(Rires)

Je n'y peux rien.

Comme j'ai eu aussi à le dire à différents acteurs de la lutte contre le VIH, rencontrés à différentes occasions, je redis ma volonté de poursuivre la discussion sur les moyens concrets pour arriver à cette décentralisation et démedicalisation du test qui est d'ailleurs l'une des recommandations du plan VIH 2014-2019, à savoir, je cite : « Soutenir le dépistage décentralisé, démedicalisé en adéquation avec les réglementations existantes. Le dépistage décentralisé et démedicalisé doit être développé en vue de cibler les groupes prioritaires ainsi que les contextes présentant une prévalence élevée et où l'on peut s'attendre à une proportion élevée de diagnostics tardifs ».

Il faudra pour cela un cadre juridique national, puisque jusqu'à aujourd'hui, seul un médecin est habilité à demander un test de dépistage. Sur ces questions, il faudra donc trouver un accord entre les différentes entités et singulièrement les entités fédérées.

Sur votre question plus précise concernant la poursuite du soutien au projet pilote Test-Out de l'ASBL

Ex-Aequo, en tout cas pour 2015, je ne puis ici aussi que renvoyer ses responsables à l'INAMI avec lequel l'ASBL a passé une convention puisque, paradoxalement, bien qu'il s'agisse de prévention, ce projet pilote n'a pas été transféré aux entités fédérées jusqu'ici, justement eu égard à l'aspect médico-légal du test démedicalisé qui, comme je l'ai dit, reste une compétence fédérale.

Voilà, Madame la Députée, ce que je me devais d'apporter comme éclairage à votre question.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Kapompole.

Mme Kapompole (PS). - C'était un éclairage, Monsieur le Ministre, mais il faut bien avouer que les personnes qui lisent les comptes rendus, nos questions et à la fois les réponses, doivent sans doute, à un moment donné, se demander dans quel monde on vit. Il est vrai que, pour des matières comme celles-là et des problématiques comme celles-là qui sont tellement difficiles à appréhender. Je vous le dis par rapport à une expérience que j'ai eue d'avoir voulu organiser une conférence autour du sujet. J'ai vraiment senti un réel tabou dans ma ville et dans ma région pour réunir des personnes de différentes communautés d'ailleurs. J'ai vraiment ressenti cette difficulté-là. Avoir autant de freins finalement alors que l'on sait qu'il y a des solutions qui doivent être apportées, mais que, finalement, on n'arrive pas à les mettre en œuvre de façon pertinente, cela me semble vraiment compliqué.

À ce niveau-là, je reviendrai peut-être vers vous, avec une analyse de votre réponse plus approfondie pour voir comment on peut tout de même avancer dans le cadre des coopérations qui doivent intervenir dans notre lasagne. Même si l'on a un système complexe, on doit quand même essayer de travailler les uns avec les autres et dans des matières comme celle-là encore plus.

Je reviendrai donc sans doute vers vous et puis aussi, en prenant contact avec des collègues qui travaillent au niveau fédéral.

(Mme Kapompole, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA RECRUESCENCE DE L'HÉPATITE A »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la recrudescence de l'hépatite A ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME DE BUE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
MALADIE DE HUNTINGTON »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la maladie de Huntington ».

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

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, en Belgique, plus ou moins 1 000 personnes sont victimes de cette maladie héréditaire qui se traduit par une dégénérescence neurologique provoquant d'importants troubles moteurs et cognitifs.

D'après les associations, il y a manque d'appui auprès des familles. En effet, pour ne prendre que l'exemple de la Wallonie, seuls 40 lits sont disponibles. Aucune structure d'accueil n'existe dans le Hainaut ni dans le Luxembourg.

Quelle est la marge de manœuvre de la Région wallonne pour faire face à ce manque de places ? Y a-t-il une possibilité de créer des places, notamment dans le Hainaut ou le Luxembourg pour accueillir ces personnes ?

Compte tenu du transfert de compétences ou du contexte dans lequel on évolue sur le plan institutionnel, avez-vous déjà pu rencontrer les ASBL qui travaillent sur cette maladie et qui aident les personnes à pouvoir y faire face dans les meilleures conditions possibles ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, la maladie de Huntington est, comme vous le signalez, relativement peu répandue. Sa prévalence est de 1 par 10 000 habitants. Mais cette maladie à évolution progressive apparaît statistiquement plus chez les personnes plus jeunes, entre 35 et 45 ans, contrairement à d'autres types de démence comme, par exemple, la maladie d'Alzheimer.

Votre question porte sur la prise en charge de ces personnes, donc plus jeunes, atteintes de cette maladie.

De façon plus large, la question de la prise en charge de jeunes personnes atteintes de maladies neurodégénératives se pose effectivement en Wallonie.

Les maisons de repos et de soins répondent peu aux besoins de ces personnes. Nous pouvons cependant constater que, faute d'alternatives, des hébergements pour personnes âgées acceptent d'accompagner ces

« jeunes personnes » atteintes d'une maladie neurodégénérative.

En matière de soutien aux personnes atteintes de la maladie de Huntington, la Région wallonne subventionne, depuis plusieurs années, la ligue Huntington francophone belge dans son rôle d'information sur la maladie, d'accompagnement psychosocial des malades et des familles ou encore de formations des professionnels.

Dans le cadre de cette subvention, la ligue tient plusieurs demi-journées de permanences hebdomadaires et l'ASBL procède également, chaque année, à plusieurs demi-journées d'information et de formation à destination des professionnels, des proches ou bien des malades eux-mêmes.

Je ne manquerai évidemment pas de sensibiliser mes collaborateurs et mon administration à veiller à ce que les besoins des personnes souffrant de la maladie, comme celle de Huntington, puissent aussi être pris en compte dans le cadre des réflexions qui sont menées pour proposer, dans le cadre de cette législature, un nouveau plan d'action 2015-2019 à partir du programme d'action d'Alzheimer et maladies apparentées du Gouvernement wallon et qui date de 2010.

Je m'autoriserai à compléter la réponse, en disant que c'est certainement un enjeu à devoir prendre en considération dans le cadre des réflexions à venir sur le plan Grande Dépendance parce que, là, incontestablement, on est aussi dans ce type de cas de figure.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Merci Monsieur le Ministre, pour déjà avoir dressé le contexte et donné quelques pistes d'action.

C'est vrai que ce n'est pas parce que c'est une maladie dont la prévalence est assez faible qu'il ne faut pas agir. Les personnes qui sont concernées, ce sont vraiment des cas de détresse immense. Je compte sur vous pour effectivement intégrer aussi cette maladie dans différents plans d'action et j'espère voir des actions concrètes le plus rapidement possible.

**QUESTION ORALE DE MME DURENNE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
SENSIBILISATION AUX ATTITUDES SAINES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la sensibilisation aux attitudes saines ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

Mme Durenne (MR). - Monsieur le Ministre, entre 2005 et 2010, en Fédération Wallonie-Bruxelles, le Plan de promotion des attitudes saines avait vu le jour pour sensibiliser particulièrement les jeunes à bouger et à bien manger. Cela s'était traduit également par la mise en place du site internet mangerbouger.be.

Le but de ce plan était de mettre sur pied une stratégie globale et transversale pour changer les habitudes d'alimentation et d'exercice physique avec, pour finalité, l'amélioration de la santé et du bien-être des enfants et adolescents.

Aujourd'hui, la question de la sensibilisation en matière d'attitudes saines fait partie des compétences « santé » de la Wallonie.

Une récente étude en France avance que près d'un enfant de 0 à 18 ans sur deux mange moins d'un fruit et d'un légume par jour.

L'étude montre que ce sont les enfants ayant un âge situé entre 0 et 5 ans qui mangent le plus de fruits et légumes. Six jeunes enfants sur dix consomment au moins un légume par jour, souvent pour le déjeuner. Trois enfants sur quatre mangent un fruit au goûter. Mais la tendance se réduit pour les enfants entre 6 et 12 ans où déjà un enfant sur trois n'en mange plus alors qu'ils ne sont plus qu'un sur quatre à en manger entre 13 et 18 ans.

Monsieur le Ministre, à ce propos, existe-t-il une telle étude pour la Wallonie ? Si oui, qu'en ressort-il ?

Cette étude peut être, dans une certaine mesure, transposable à la Belgique et révèle la nécessité d'agir pour améliorer les bonnes habitudes en matière d'alimentation des enfants, des jeunes, mais aussi des parents.

Les questions sur le sujet sont vraiment très multiples.

Un tel plan global, entre les différents acteurs concernés, est-il prévu à l'échelle de la Wallonie ?

Si oui, quels en seront les axes, les objectifs, les modes de communications, les acteurs impliqués ? Quand ce plan verra-t-il le jour ?

Comment intégrer les écoles et les structures d'accueil d'enfants dans un tel plan ? De même, comment intégrer les structures sportives ?

Sinon, quelles en sont les raisons ? Par exemple, cela est-il dû à une évaluation finalement négative du plan de la Fédération Wallonie-Bruxelles ? Est-ce dû à un manque de moyen ou autres ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, il existe, pour la Belgique, deux enquêtes qui fournissent des informations sur les déterminants de la santé, dont les attitudes saines.

Il s'agit de l'enquête HBSC, menée dans les écoles de la Fédération Wallonie-Bruxelles, tous les quatre ans. Il s'agit d'une enquête basée sur un protocole international de l'OMS. Cette enquête s'adresse aux enfants de 11 ans à 20 ans qui fréquentent l'école. Elle est menée dans plusieurs pays du monde. En Fédération Wallonie-Bruxelles, c'est le service SIPES qui s'en charge.

Les résultats de la dernière enquête 2014 pour la Fédération paraîtront en 2016.

L'enquête de santé par interview, réalisée par l'Institut de santé publique est commanditée par les entités fédérées et le Fédéral. La dernière date de 2013 ; une partie des résultats ont été publiés et sont accessibles sur le site de l'ISP. Cette enquête concerne les personnes à partir de 15 ans.

Il n'existe pas d'enquête reprenant les informations sur les comportements de santé avant la sixième primaire.

L'enquête HBSC de 2010 montrait des résultats encourageants en matière d'alimentation des jeunes. On constate notamment que nos enfants mangent plus de fruits et de légumes que leurs homologues européens, environ 50 % des adolescents en mangent au moins un tous les jours et que le niveau de surcharge pondérale est stable depuis 1994, un jeune sur sept. Il faut noter que cette proportion est inférieure à la moyenne des proportions des autres pays participants à l'étude.

Le rapport sur l'étude mentionne également que la fréquence de l'obésité chez les enfants et les adolescents a tendance à se stabiliser, notamment en Europe, même si objectivement l'on ne peut guère se satisfaire d'une seule stabilisation en la matière. On sait qu'il y a de plus en plus précocement des problèmes de surpoids, voire d'obésité, chez nombre de nos jeunes et adolescents.

Il y a eu plusieurs initiatives menées par la Fédération avant le transfert de la compétence « promotion de la santé » vers les Régions. Rappelons le Plan de promotion des attitudes saines, vous l'avez évoqué, dont un des points d'orgue était le site mangerbouger.be. Ce plan est une collaboration entre les ministres de la Santé, de l'Enfance, des Sports, de l'Enseignement et la ministre-présidence.

Il n'est pas possible d'établir un lien direct entre les actions du plan et l'état de santé des enfants. Je pense d'ailleurs qu'il serait assez fallacieux de considérer parce

que l'on a lancé le site web et fait la publicité que tout d'un coup la courbe descend.

Néanmoins, le plan, dans son ensemble, avait été bien accueilli et son évaluation montrait de nombreux gains organisationnels dans les écoles.

Enfin, la diffusion d'un cahier des charges aussi pour une alimentation saine, savoureuse et durable, rien que le titre était lui-même savoureux. Espérons que son action sera durable. Le cahier des charges était à destination des collectivités accueillant des enfants de 2,5 ans à 18 ans. Cette diffusion a fait l'accompagnement par les hautes écoles de diététique qui a permis à plus de 30 écoles de modifier l'offre alimentaire au sein de leur établissement – c'est peu et beaucoup à la fois.

De nouvelles initiatives wallonnes verront le jour en collaboration avec les services de l'ONE et mes collègues de la Fédération Wallonie-Bruxelles et de la Cocof, car l'efficacité d'un tel plan doit élargir le champ d'action au-delà de la seule compétence de la santé.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Durenne.

Mme Durenne (MR). - Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour ces réponses.

C'est effectivement dès le plus jeune âge que l'on apprend les bons réflexes : il faut manger sainement.

Quand on dit qu'il faut manger un fruit, deux fruits, trois fruits et légumes par jour – effectivement il faut en manger plus qu'un ou deux – il ne faut pas dire que c'est bon pour la santé, il faut dire que c'est un plaisir de manger. Je pense qu'il faut lier l'alimentation avec le plaisir. Il y a des actions qui peuvent être menées, selon moi, autour du plaisir, du goût. Il y a aussi beaucoup l'aspect qui entre en ligne de compte parce que l'on remarque que beaucoup d'enfants mangent plus de fruits parce que c'est sucré, parce que c'est coloré, qu'un légume est moins attirant quelque part.

Maintenant, vous me disiez qu'il n'y a pas d'enquête avant la sixième primaire. Dans l'enquête qui avait été réalisée en France, on constatait que c'étaient les enfants de 0 à 3 ans qui mangeaient le plus de fruits et légumes. Je dirais que c'est logique.

Pourquoi ? Parce que les enfants sont en crèche. À ce moment-là, on introduit les panades de fruits et de légumes. Cela reflétait vraiment en fonction de l'âge des enfants, mais il faut continuer à travailler là-dessus parce qu'il faut les sensibiliser, depuis le plus jeune âge, durant toute la durée de leur scolarité, parce qu'après les habitudes des mamans se reportent effectivement sur les enfants.

QUESTION ORALE DE MME LECOMTE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA LUTTE CONTRE L'INTOXICATION AU MONOXYDE DE CARBONE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Lecomte à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la lutte contre l'intoxication au monoxyde de carbone ».

La parole est à Mme Lecomte pour poser sa question.

Mme Lecomte (MR). - Monsieur le Ministre, chaque année en Belgique, plus de 40 personnes meurent d'une intoxication au monoxyde de carbone.

Le 4 février 2015, une marche était organisée, dans les rues d'un village de ma région, à la mémoire d'un petit garçon de 9 ans, décédé un an plus tôt d'une intoxication au CO₂. Le petit frère et le papa s'en étaient sortis miraculeusement.

Dans plusieurs pays, des campagnes d'information et de sensibilisation relatives aux dangers de ce gaz sont organisées de manière récurrente à l'entrée de l'hiver.

Les recommandations émises sont éminemment importantes, mais constituent-elles une arme suffisante face à ce bien nommé tueur silencieux qu'est le monoxyde de carbone ?

Ne franchirait-on pas une étape supplémentaire en termes de prévention consistant à rendre obligatoire le détecteur de fuite de gaz ? Après plus de quatre années de purgatoire, cette proposition pourrait-elle être reconsidérée ? Cette idée pourrait-elle enfin faire son chemin ?

Seriez-vous disposé à diligenter une étude sur la fiabilité de ce type d'appareils ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, il y a plusieurs années, dans notre pays, la Communauté française a contribué, en collaboration avec le Centre antipoisons et l'ASBL Cultures & Santé, à la rédaction d'une brochure concernant la lutte contre l'intoxication au monoxyde de carbone.

Selon le Centre antipoisons, plutôt que de promouvoir le placement de détecteurs de CO₂, qui ne sont pas des détecteurs de fuite de gaz, la lutte contre l'intoxication au CO₂ devrait bien plus se concentrer sur les causes de l'intoxication, à savoir :

- prévoir une installation correcte des appareils fonctionnant sur des combustibles carbonés, y compris cheminée et apport d'air frais, et en prévoyant un entretien régulier ;
- en favorisant l'installation des appareils étanches ;
- en exigeant que tout autre appareil soit équipé d'un dispositif de sécurité intrinsèque qui interrompt le fonctionnement de l'appareil lors de refoulement des gaz brûlés.

Le Centre antipoisons qui reste le principal référent dans ce domaine a commencé l'enregistrement annuel des intoxications au CO₂ en 1995. Il constate une tendance générale à la baisse de l'incidence depuis le début de la période d'enregistrement.

L'incidence totale a ainsi diminué de 16,6 cas par 100 000 habitants en 1995 à 11,3 cas par 100 000 habitants en 2013. Cette baisse est probablement le résultat de plusieurs facteurs.

D'une part, le remplacement de vieux appareils pour production d'eau chaude par les appareils avec sécurité intrinsèque et d'autre part, la diminution du nombre d'incidents par poêle à charbon qui a diminué de 134 en 1995 à 57 en 2013.

Comme le parc d'appareils pour production d'eau chaude, le parc de poêles à charbon se renouvelle aussi très graduellement. Comme le montrent les chiffres ci-dessus, le nombre d'accidents diminue d'année en année, et cette diminution est largement due à une baisse du nombre d'accidents par chauffe-eau, chauffe-bain et poêles à charbon.

Contrairement au remplacement des installations de chauffages vétustes, l'installation d'un détecteur de CO₂ n'empêche malheureusement pas la survenance d'une intoxication. Le détecteur CO₂ ne permet de découvrir le problème que trop tard.

Au moment où le détecteur de CO₂ produira une alarme sonore, la victime ne sera plus capable de réagir et de se sauver. L'installation d'un détecteur de CO₂ peut même donner un faux sentiment de sécurité aux personnes qui l'installent. En outre, de nombreuses caractéristiques techniques de détecteurs de CO₂ font qu'il n'est pas garanti, à ce jour, que ces derniers fonctionnent en toutes circonstances, par exemple, dans un environnement très humide de salle de bain, en cas d'exposition aux fumées de cuisine ou aux poussières.

En ce qui concerne la fiabilité des détecteurs de CO₂, le SPF Économie a réalisé, en 1999, une étude. Et selon celle-ci, seulement 2 des 11 détecteurs testés étaient jugés conformes à la norme européenne en vigueur. Trois détecteurs ont été retirés du marché et la vente de cinq détecteurs a été interrompue.

Comme vous l'aurez compris, au vu des différents éléments, c'est sur la poursuite des campagnes de sensibilisation au grand public – évidemment les primes peuvent aider au renouvellement aussi du parc – que l'accent doit être mis et en se basant sur ce qui a déjà été fait en la matière et qui semble avoir porté ses fruits jusqu'à présent.

Mme la Présidente. - La parole est à Madame Lecomte.

Mme Lecomte (MR). - Monsieur le Ministre, vous savez très bien que les causes d'intoxication sont accentuées par les conditions sociales : habitat vétuste, recours à des chauffages d'appoint de fortune. Donc, effectivement, l'entretien annuel qui est préconisé n'est évidemment jamais effectué.

Deuxième élément, quoi que démontrent les chiffres des enquêtes successives, le monoxyde de carbone est l'une des principales causes d'intoxication accidentelle en milieu domestique. Le problème n'est pas mineur, un enfant qui décède c'est un enfant de trop.

Alors peut-être que l'enquête du SPF concernant la fiabilité des appareils, en 1999, démontre que ceux-ci n'étaient pas ad hoc, mais nous sommes en 2015. On me rapporte même qu'il y a des détecteurs qui combinent la détection incendie et la détection CO₂ qui sont sur le marché aujourd'hui.

Cela ne vaudrait-il pas la peine qu'il y ait une enquête de fiabilité sur ce type d'appareil ?

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, en termes de prévention, les signes cliniques de l'intoxication ne sont pas spécifiques. Il y a même des gens qui vont se plaindre, par exemple, de symptômes grippaux alors que cela relève d'une intoxication. Au CO₂. Ce n'est pas sain, je pense que la prévention, même si elle est bien faite et que l'on distribue des *folders* à tour de bras à l'entrée de l'hiver, ne suffira pas.

Je pense très sincèrement que cette possibilité de détecteurs de CO₂, et non pas de fuites de gaz, est une opportunité, un moyen de rassurer ces familles qui, par négligence, pour un tas de facteurs, ne prennent pas soin de leur environnement parce que, peut-être, il y aurait trop à faire.

Mme la Présidente. - Une information additionnelle.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Oui je n'ai pas de difficulté sur le principe à envisager de diligenter une nouvelle enquête maintenant, 16 ans plus tard.

La première question, le premier écueil, c'est d'abord de savoir si cela relève des compétences régionales désormais et non pas fédérales. Si c'est une matière

fédérale, l'Inspection des finances ne permettra pas de financer de toute manière une étude.

Deuxième élément, vous l'avez relevé vous-même, la plupart de ces intoxications arrivent dans des milieux qui sont moins favorisés, notamment parce qu'il y a négligence sur l'entretien. Si demain, il devait y avoir apposition d'avoir ce détecteur, n'y aurait-il pas la même négligence au sein de ces milieux pour ne pas les installer, alors qu'ils sont les premiers concernés ?

C'est aussi une réalité que l'on ne peut pas écarter d'un revers de main, et donc, est-il pertinent d'imposer cela à tout le monde si le cœur de cible est loupé ?

Mme la Présidente. - La parole est à Madame Lecomte.

Mme Lecomte (MR). - Je vous entends bien, Monsieur le Ministre. Simple information, ce type de détection « nouvelle génération » est de l'ordre, quant au coût, de 25 euros. Quand on voit les entretiens annuels des divers appareils avec le déplacement de personnel, et cetera, je pense que c'est quand même plus onéreux

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
VOLONTÉ DU GOUVERNEMENT DE
TRANSFORMER LES INTERCOMMUNALES
HOSPITALIÈRES EN ASBL »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la volonté du Gouvernement de transformer les intercommunales hospitalières en ASBL ».

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, j'avais adressé la question à M. le Ministre Furlan, mais la Conférence des présidents l'a redirigée vers vous et je l'entame donc avec plaisir puisque nous pourrions ainsi faire le point.

Le Gouvernement fédéral, comme on le sait, a décidé de soumettre les intercommunales, toutes les intercommunales, à l'impôt des sociétés.

Le ministre des Affaires intérieures a déjà été interrogé à ce sujet et le Gouvernement a saisi le Comité de concertation.

Selon la presse, le Gouvernement discuterait avec le Gouvernement fédéral d'un compromis visant à accorder une immunité de cette fiscalité à l'égard des intercommunales qui se transformeraient en ASBL.

J'ai été très étonné par cette intention prêtée au Gouvernement wallon et je voulais faire le point avec vous sur ce dossier.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous cette volonté d'encourager une telle transformation ?

Une telle hypothèse présente, en effet, une série d'inconvénients. J'en vois trois sortes, si je puis dire. D'une part, il y a le sens même de l'intercommunalité qui serait interrogée par une telle évolution, a fortiori, si elle était quelque part contrainte par le régime fiscal, et qui induirait une privatisation du régime juridique. Nous passerions d'un régime de droit public à un régime de droit privé.

D'autre part, il y a l'affaiblissement inéluctable du contrôle public et également du contrôle démocratique que cela représenterait puisque les intercommunales ont aujourd'hui encore un certain nombre de limites, nous les connaissons bien, il y a encore des réformes à faire. En tout cas, elles assurent une prépondérance dans la gestion et dans la direction aux communes et aux associés publics ; elles prévoient également un contrôle de tutelle, bien évidemment. Il y a aussi les garanties de transparence, de pluralisme démocratique, bref le régime de droit public.

Troisièmement, cela poserait une série de questions techniques, puisqu'une telle évolution passerait, le cas échéant, par une liquidation des sociétés intercommunales actuelles, avec toutes les questions que cela pose en termes de continuité juridique, de droit et autres.

Dès lors, j'en reviens à mon étonnement, le Gouvernement mesure-t-il ces inconvénients ? Comment entend-il y répondre ? A-t-il prévu des initiatives en la matière ?

Et puis, regardant aussi les choses - et cela a ajouté à mon étonnement - sous l'angle juridique, puisque l'association des hôpitaux publics, Santhea, entend déposer un recours contre cette décision à la Cour constitutionnelle.

En la matière, la jurisprudence de la Cour constitutionnelle n'est pas sans intérêt. Nous pensons notamment à l'arrêt du 6 décembre 2012, relatif au régime fiscal des intercommunales et régies communales autonomes, arrêt 148/2012, dont nous avons pu parler avec votre collègue en charge des pouvoirs locaux. C'était sous la précédente législature, mais c'est toujours le même. Cet arrêt établissait un raisonnement sur base d'une certaine forme de neutralité du statut juridique pour retenir davantage l'enjeu de l'activité.

En synthèse, il disait que, même si le législateur n'a établi l'exonération de l'impôt des sociétés que pour les intercommunales - et pas pour les régies communales

autonomes – il y a là une violation de l'égalité, dès le moment où les régies communales autonomes, qui ne sont pas en concurrence avec le privé – c'était le critère que retenait la cour – devraient aussi, selon la cour, bénéficier de ce régime d'exonération. De la sorte, elle considèrerait que la législation, se faisant, violait l'égalité. Elle a, dès lors, impacté et a conduit à une réforme en cours de jurisprudence de cette matière.

Je vais prendre encore un extrait en la matière : « Dès lors que le législateur a estimé qu'il s'indiquait que les intercommunales et les structures de coopération intercommunale soient exemptées d'impôts, dans la mesure où les communes n'y étaient pas soumises elles-mêmes ». La base de la logique de l'exonération de l'impôt des sociétés., c'est que la commune quand elle travaille toute seule, elle n'est pas soumise à cet impôt.

Il y a donc une absurdité à concevoir qu'une fois que la commune s'associe avec d'autres, elle se retrouve soumise à l'impôt, alors que l'activité peut être conduite par la commune elle-même. Même si, en matière hospitalière, ce n'est plus le cas aujourd'hui nulle part, il reste que le fondement juridique est celui-là.

Je ferme ma parenthèse et je reprends la lecture de l'arrêt : « Il n'est pas raisonnablement justifié d'exclure les régies communales autonomes de l'exemption de l'impôt des sociétés pour les activités qui, lorsqu'elles sont exercées soit par la commune elle-même, soit par une intercommunale ou une structure de coopération intercommunale, sont exemptées de manière générale de l'impôt des sociétés ».

Au-delà de mon interrogation, de mon étonnement quant au fond et quant aux options que le Gouvernement, s'il confirmait ce que lui prête la presse, établirait, il y a aussi un choix de stratégies qui est questionné. Pourquoi le Gouvernement n'envisage-t-il pas de porter recours, de se joindre au recours de Santhea, à la Cour constitutionnelle, sur base de cet argument et d'attaquer, ainsi, avec fermeté, cette disposition de la loi-programme du 19 décembre 2014 qu'il dit, par ailleurs, combattre ? C'est, en tout cas, le discours du Gouvernement. Une telle action n'est-elle pas plus adéquate ?

Voilà, Monsieur le Ministre, pour vous permettre de faire la lumière sur ce dossier important. On sait l'importance des intercommunales hospitalières dans notre Région.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, je serai plus court que tout à l'heure pour vous répondre.

En l'espèce, les négociations en cours ne portent absolument pas sur ce sujet spécifique des hôpitaux. La

négociation porte, en effet, sur l'imposition à l'impôt des sociétés, de toutes les intercommunales, quel que soit leur objet.

La demande du Gouvernement wallon est d'exempter toutes les intercommunales. Parmi celles-ci figurent, évidemment, des hôpitaux, mais, à ce jour, il n'y a pas de négociation spécifique sur une exemption pour les hôpitaux.

De toute façon, soyons clairs, le statut public des hôpitaux publics relève de la réglementation wallonne. Si une réflexion devait avoir lieu sur leur forme juridique, elle aurait d'abord lieu au niveau régional, avant d'être éventuellement discutée au CODECO.

Le Gouvernement wallon n'a donc pas, dans l'immédiat, pris le pli d'attaquer les dispositions de la loi-programme du 19 décembre 2014, mais il est clair que si jusqu'à présent nous ne l'avons pas fait parce que nous privilégions la procédure de concertation afin d'aboutir à un résultat, si d'aventure, cela ne devait pas aboutir favorablement, c'est effectivement une option que nous nous réservons le droit d'activer.

Actuellement, la volonté est, d'abord, d'essayer d'obtenir un résultat sur l'exemption de l'ensemble des intercommunales et c'est probablement la raison pour laquelle vous aviez, d'ailleurs, d'abord adressé cette question au ministre des Pouvoirs locaux.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Hazée.

M. Hazée (Ecolo). - Comme M. le Ministre m'y invite, je suis d'autant plus étonné que ma question ait été renvoyée vers lui, alors que je m'adressais au ministre compétent pour l'ensemble des intercommunales. J'aurais aimé qu'il en dise alors un peu plus.

Je note, comme vous l'avez dit, que le Gouvernement souhaite encore aujourd'hui exempter toutes les intercommunales. Je suppose que derrière ce libellé que vous avez lu avec prudence, je dois entendre, qu'à ce stade, le Gouvernement n'envisage pas d'exempter les intercommunales, uniquement si elles changeaient de forme juridique. Nous verrons, parce que cette négociation sur une évolution de la forme juridique pose alors – et vous avez alors évoqué très indirectement l'affaire – l'enjeu des balises qui continuent à subsister une fois que l'on a cette évolution.

Vous me renvoyez vers la réglementation des hôpitaux publics, certes, mais nous savons que, derrière la forme d'une association intercommunale – même si c'est moins bien écrit – derrière la forme de l'association inter-CPAS, il y a des garanties de droit public auxquelles nous sommes fortement attachés, parce qu'elles nous paraissent tout à fait essentielles dans un régime démocratique.

J'entends que le Gouvernement continue à privilégier le dialogue. Je n'ai pas de difficulté sur cette voie, dès le moment où l'exigence de fond reste maintenue. Force est de redire que nous serons attentifs à l'évolution de ce dossier parce qu'il y a là des enjeux assez importants.

**QUESTION ORALE DE M. TZANETATOS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
SOLUTIONS ALTERNATIVES AUX MAISONS DE
REPOS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les solutions alternatives aux maisons de repos ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE M. TZANETATOS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
CONSOMMATION DE CIGARETTES CHEZ LES
JEUNES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la consommation de cigarettes chez les jeunes »

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME TROTTA À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
PRÉVENTION ET LA PRISE EN CHARGE DE
L'ANOREXIE MENTALE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Trotta à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la prévention et la prise en charge de l'anorexie mentale ».

La parole est à Mme Trotta pour poser sa question.

Mme Trotta (PS). - Monsieur le Ministre, en octobre dernier, je vous interrogeais au sujet de la politique de prévention et de prise en charge de l'anorexie mentale mise en œuvre en Wallonie.

Il y a quelques semaines, cette problématique est revenue à nouveau, à la une de la presse, puisqu'une députée de votre parti, d'ailleurs, a déposé une proposition de loi dans le but, je cite, de : « combattre l'incitation à l'anorexie au travers de la diffusion d'images corporelles retouchées ».

Il s'agit concrètement d'imposer, dans les publicités, la mention « photographie retouchée afin de modifier l'apparence corporelle des personnes représentées ». Cela procède de la même démarche que celle qui soutient la résolution adoptée, au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, pour mieux prévenir cette pathologie. Par cette résolution, nous avons notamment voulu dire stop aux photos trop modifiées qui donnent une image irréaliste du corps et, en particulier, du corps de la femme.

Mais et on est bien d'accord, Monsieur le Ministre, si la prévention est primordiale, l'accompagnement et la prise en charge des personnes concernées, le sont tout autant. À ce jour, la résolution adoptée par le Parlement wallon n'a pas connu de suites. Et pourtant la problématique demeure et prend même de l'ampleur.

Je tiens à rappeler que l'anorexie mentale voit sa fréquence augmenter chez les plus jeunes, en particulier chez les filles.

Je voulais aussi souligner que, selon les observations des spécialistes, le phénomène se manifeste de plus en plus tôt.

Enfin, n'oublions pas que la maladie a un fort potentiel de chronicité, avec des conséquences potentielles particulièrement graves et qu'elle présente le taux de mortalité suicidaire le plus important de tous les troubles psychiatriques.

La mise en œuvre de ce texte reste donc importante. Ce qui est fondamental dans le traitement de la maladie, c'est qu'une prise en charge arrive le plus tôt possible. Je pense que nous pouvons être d'accord sur ce point.

Parmi les mesures envisagées, le Parlement invitait notamment le Gouvernement à mettre en place un numéro vert pour les personnes souffrant de troubles alimentaires et leurs proches, dont l'objectif est l'écoute, le soutien et l'orientation vers des structures de soins adaptées.

Monsieur le Ministre, quand je vous interrogeais en octobre dernier, vous aviez conclu en disant, je vous cite : « Incontestablement, c'est un champ d'action dans lequel nous devons nous impliquer, surtout quand on voit à quelle proportion cela affecte notre jeunesse ». Oui, c'est vous qui l'avez dit.

Aujourd'hui, je reviens vers vous pour savoir, concrètement, ce que vous comptez mettre en place. Comment allez-vous répondre à cette résolution qui a été votée au Parlement ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vous remercie de m'interroger à nouveau sur la suite réservée à la résolution concernant l'anorexie mentale et votée par le Parlement wallon, lors de la précédente législature.

Le Parlement recommandait au Gouvernement de créer un numéro vert pour les personnes souffrant de cette maladie ainsi que pour leurs proches, en vue d'y offrir une écoute, un soutien et des conseils d'orientation, de créer un outil internet sur les troubles du comportement alimentaire, comportant notamment un volet destiné aux adolescents, aux parents et aux médecins, de mener une campagne d'information grand public pour faire connaître le numéro vert et l'outil internet.

Via la mission de recueil de données socioépidémiologiques des services de santé mentale, l'idée était aussi d'arriver à mieux évaluer l'ampleur de ces maladies en Wallonie.

Enfin, il s'agissait de mener une large concertation afin d'élaborer des pistes d'amélioration de la prise en charge de la maladie et des autres troubles du comportement alimentaire et renforcer la cohérence et la continuité des soins.

J'ai demandé au CréSaM, le Centre de recherches pour la santé mentale, d'élaborer et de présenter un projet nous permettant de mieux saisir et cerner la problématique de l'anorexie.

Un premier temps consistera, probablement, à chercher à établir la prévalence de cette maladie en Wallonie.

Sur base des données que nous obtiendrons, nous serons en mesure d'évaluer plus finement la pertinence de créer ou non un numéro vert, un site internet ou toute autre initiative.

En effet, nous savons que l'anorexie mentale est une problématique complexe et certainement multifactorielle avec des éléments personnels, environnementaux et sociétaux.

Une meilleure connaissance de l'ampleur de cette pathologie nous aidera à prendre des mesures adaptées.

Pour moi, la réponse à cette première étape est indispensable pour pouvoir prendre les bonnes mesures face à cette problématique. Croyez bien que ce n'est qu'une première étape et que je compte poursuivre dans les actions, notamment pour pouvoir mettre en œuvre cette recommandation qu'il ne faut pas faire à l'aveugle, mais avec pertinence.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Trotta.

Mme Trotta (PS). - Monsieur le Ministre, c'est une première étape qui me réjouit. Si d'autres suivent, cela me réjouira d'autant plus. Je pense qu'il est indispensable de prendre cette problématique à bras le corps dans une société où les jeunes femmes se sentent de moins en moins bien dans leur peau et dans leur corps. D'autant plus, que si l'on prend en charge cette problématique assez tôt, nous pouvons éviter le pire, Monsieur le Ministre.

Je vous remercie encore et je reviendrai prochainement vous réinterroger sur la question.

QUESTION ORALE DE MME BROGNIEZ À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA SURCONSOMMATION MÉDICAMENTEUSE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Brogniez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la surconsommation médicamenteuse ».

La parole est à Mme Brogniez pour poser sa question.

Mme Brogniez (MR). - Monsieur le Ministre, un article de *La Libre Belgique* nous a fait part récemment d'une étude américaine démontrant un lien entre la prise à dose élevée et pendant une période prolongée de médicaments anticholinergiques relativement peu connus et pourtant retrouvés dans des médicaments couramment utilisés, tels que les somnifères, hypotenseurs, antidépresseurs, antihistaminiques, dont certains sont vendus sans prescription médicale.

Cette étude relate que le fait d'avoir pris de tels médicaments à fortes doses et durant un certain temps accroît le risque de développer un syndrome démentiel. Cela n'atteste pas un lien de causalité entre la démence et ces médicaments, mais cela attire l'attention sur leur effet nocif notamment sur les capacités de la mémoire.

Ce qui est inquiétant, Monsieur le Ministre, c'est que dans notre société actuelle dès que l'on a un petit Bobo, un léger problème de sommeil, un petit cafard, nous recourons trop vite aux médicaments. Ils deviennent un produit de consommation banalisé. Cette consommation non pertinente de médicaments peut entraîner un danger pour la santé.

Y a-t-il des initiatives en cours pour promouvoir une utilisation plus rationnelle, plus responsable des médicaments ?

L'automédication est également pratique courante. Qui n'a jamais regardé en premier lieu ce qu'il y a dans la pharmacie familiale, consulté Internet plutôt que d'aller chez le médecin ?

Monsieur le Ministre, existe-t-il des campagnes de sensibilisation dédiées à ces problématiques ? Les médecins généralistes y sont-ils conscientisés ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je tiens tout d'abord à rappeler que l'utilisation rationnelle des médicaments ainsi que la promotion de cette utilisation rationnelle sont restées du domaine de compétence de l'entité fédérale.

Depuis 2009, l'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé, AFMPS, a pour mission de veiller à la qualité, la sécurité, l'efficacité des médicaments et des produits de santé en Belgique.

L'agence est aussi active en matière de bon usage des médicaments et s'assure notamment que les professionnels de la santé et les patients disposent d'informations pertinentes pour assurer que les médicaments soient utilisés de manière rationnelle et sûre. Elle est aussi chargée du contrôle de la publicité pour les médicaments et les produits de santé. Toutes les informations sont d'ailleurs disponibles sur le site de l'agence, je vous invite à les consulter.

Elle réalise aussi des campagnes de sensibilisation destinées au grand public, notamment les deux campagnes suivantes bien connues : « Médicaments par Internet, ne surfer pas avec votre santé » et « Un médicament n'est pas un bonbon ».

Elle a aussi mis en ligne une banque de données des médicaments autorisés en Belgique et publie sur son site les notices de ces médicaments. Décidément, on n'a jamais fait autant de publicité du Fédéral lors des commissions wallonnes.

Le SPF Santé publique, pour sa part, produit également des campagnes grand public pour un bon usage du médicament ; on peut notamment citer les récentes campagnes : « Somnifères et calmants, réfléchissez avant de consommer » et « Les antibiotiques, prenez-les comme il faut, uniquement quand il faut » ainsi que les campagnes plus anciennes comme : « Anxiété, stress et troubles du sommeil » et « Soyez maître de votre repos ».

Le SPF Santé publique offre aussi aux médecins généralistes des brochures d'informations pour la bonne utilisation des médicaments. Le rôle central du médecin généraliste est essentiel évidemment dans la sensibilisation des patients à une bonne utilisation des

médicaments et dans la prévention des effets néfastes liés à une mauvaise utilisation.

Ils sont formés pour cela, ils bénéficient d'ailleurs d'une formation continue en la matière. Tous les autres acteurs de la santé, intervenant au sein de la première ligne de soins, ont eux aussi leur rôle à jouer et en premier lieu le pharmacien qui délivre les médicaments et qui peut déjà, à son niveau, prodiguer les conseils, alerter le patient sur le mauvais usage des médicaments et même former le patient à la bonne utilisation, comme dans le cas des aérosols doseurs pour le traitement de l'asthme. Je pense aussi à tout le travail de coordination qui peut être amélioré au niveau des prescriptions de médicaments en Maisons de repos et en MRS entre les médecins généralistes, le personnel infirmier et les médecins coordinateurs de MRS.

C'est dans le cadre d'une bonne concertation entre tous ces acteurs de première ligne que du côté des prestataires de soins, la lutte contre la surconsommation pourra se révéler la plus efficace.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Brogniez.

Mme Brogniez (MR). - Je remercie M. le Ministre pour ses réponses et je suis heureuse de voir que le Fédéral est proactif en la matière.

**QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'INTERDICTION DE FUMER DANS UNE
VOITURE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'interdiction de fumer dans une voiture ».

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

M. Bouchez (MR). - Monsieur le Ministre, une étude américaine récente a prouvé qu'en fait, pour les passagers d'une voiture, le fait qu'un des membres fume en son sein était beaucoup plus nocif, puisque la combustion des différents composants de la cigarette s'avérait beaucoup plus dangereuse pour les personnes présentes que pour la personne qui, elle-même, est fumeuse, puisque cela va directement sur les poumons avant même la combustion.

De ce fait, sachez qu'une personne qui serait exposée dans un tel lieu contigu, pendant plus de cinq heures par semaine, à l'exposition d'une cigarette, serait au-delà des seuils de tolérances en matière de pollution. Il y a donc véritablement un enjeu de santé publique,

particulièrement à l'égard des jeunes enfants, souvent victimes, je dirais, de telles pratiques.

Ma première question vous sera adressée sur le plan de la santé publique et du Plan wallon de lutte contre le tabac. Qu'est-il fait, à ce niveau-là, en ce qui concerne ce Plan wallon à l'égard des professionnels pour pouvoir favoriser la prévention en la matière et responsabiliser particulièrement les parents, face à une telle pratique, lorsqu'il y a des enfants particulièrement en bas âge dans le véhicule ?

Je crois que c'est une façon où le Plan wallon pourrait être totalement utile puisque, l'on peut passer par des professionnels de l'enfance, de la petite enfance pour sensibiliser les parents et les inviter à changer de comportement.

Ce débat amène une autre question, celle beaucoup plus spécifique, non pas d'un occupant du véhicule, mais de son conducteur plus précisément, qui par ailleurs est un occupant. Là, sous l'angle du Code de la route. Nous avons beaucoup discuté, nous avons beaucoup parlé, en ce qui concerne les GSM, pour arriver à leur interdiction, c'est l'article 8.4 du Code de la route, qui interdit très expressément l'usage du GSM au volant. C'est assez surprenant de spécifier cette interdiction-là en sachant qu'il existe déjà l'article 8.3 qui prévoit que tout conducteur doit être apte à conduire son véhicule et à prévoir tout obstacle qui pourrait se présenter sur sa route.

De ce fait là, à chaque fois que vous n'avez pas les deux mains sur le volant, vous êtes potentiellement en état d'infraction, par rapport au Code de la route. Cela peut aller très loin, c'est celui qui règle son GPS en roulant, son autoradio. Mais fondamentalement, quelqu'un qui fume en conduisant, quand vous essayez d'éviter que les mégots tombent sur votre pantalon, par exemple, vous n'êtes pas en mesure d'être pleinement concentré sur la route.

Je voudrais votre position en tant que ministre compétent en la matière, puisque avec la sixième réforme de l'État, le Code de la route demeure ce qu'il est tant que les Régions ne prennent pas d'initiatives. Ce serait peut-être l'occasion de découvrir cette nouvelle compétence attribuée aux Régions, en précisant la législation en la matière. À l'heure actuelle, je le précise, les policiers seraient toujours habilités et compétents pour verbaliser. Mais dans la pratique, force est de constater que ce n'est pas le cas. Je souhaiterais connaître votre position sur la question et si des modifications législatives sont à attendre.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, selon une étude récente de l'Université de

Californie à laquelle vous faites référence, les occupants d'un véhicule sont effectivement soumis à un important tabagisme passif quand un de ses occupants au moins fume.

De nombreux pays légifèrent actuellement ou projettent de le faire en matière de tabagisme en voiture. Chez nos voisins, la France et la Grande-Bretagne envisagent également d'interdire le tabagisme dans les véhicules transportant des mineurs.

Je suis désolé de vous décevoir ainsi que nos amis de la presse qui attendaient cette réponse, mais en la circonstance, s'il devait y avoir une interdiction de fumer au volant édictée par le Code de la route, cela reste une compétence fédérale de Mme Galant. Je ne suis pas habilité à prendre moi-même l'initiative en la matière, mais je ne doute pas que vous en ferez le relais là où nécessaire.

Par contre, je peux vous répondre sur le Plan wallon sans tabac. En Wallonie, c'est vrai, les actions menées dans la lutte contre le tabagisme sont coordonnées dans le cadre du Plan wallon sans tabac que vous aviez évoqué. Pour rappel, ce plan est avant tout un dispositif permettant la mise en réseau des différents acteurs. Ce réseau informe et incite les professionnels à intervenir de manière plus efficace dans l'aide au sevrage tabagique.

La démarche est multidisciplinaire et grâce à ce travail commun, entamé en 2004 au niveau régional, les acteurs sont parvenus à une position cohérente dans les actions proposées. Les membres du comité de pilotage du Plan wallon sans tabac sont la Fedito wallonne – la Fédération des institutions pour toxicomanes – les services et réseaux d'aide et de soins spécialisés en assuétudes, le département de médecine générale de l'Université de Liège, le Fonds des affections respiratoires, la Fédération des maisons médicales, le Service d'études et de prévention du tabagisme, la Société scientifique de médecine générale et la Direction des soins ambulatoires du Service public de Wallonie.

Au travers du comité de pilotage du PWST, la Wallonie soutient la sensibilisation et la formation des professionnels. Dans le cadre du transfert de compétences, la Région s'impliquera également dans la promotion de la santé et veiller à renforcer le suivi et l'optimalisation du Plan wallon sans tabac, notamment en y intégrant des projets qui bénéficieraient d'un subventionnement du Gouvernement fédéral via le Fonds « assuétudes-tabac », fonds sur lequel je suis désormais compétent.

Si vous voulez connaître mon point de vue personnel, je pense que c'est effectivement peu judicieux d'intoxiquer singulièrement les enfants avec ce tabagisme passif. Mais ce n'est, hélas, pas de mon

ressort de légiférer en la matière d'après les informations qui m'ont été adressées.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bouchez.

M. Bouchez (MR). - Monsieur le Ministre, néanmoins par rapport à la question de la prévention de la santé, à chaque fois la réponse que vous me faites dès que l'on vient sur une question au niveau du tabac, c'est : « Ce plan wallon a pour vocation de former les professionnels ». Je l'ai d'ailleurs moi-même dit dans la question, j'ai dit : « Ne peut-on pas former les professionnels à la prévention spécifiquement pour de tels cas ? ». Là, vous pouvez être compétent en la matière.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est ce que je viens de répondre.

M. Bouchez (MR). - Quand vous m'indiquez que vous n'êtes pas compétent pour légiférer, là je suis d'accord. C'est pour cela que sur l'aspect de santé publique, je suis venu avec l'idée de la prévention.

C'est essentiel de pouvoir axer la prévention en la matière. Via des hôpitaux, maternités et l'ensemble des professionnels du secteur de l'enfance, on pourrait procéder à cette information pour que les parents soient conscients. Pour la plupart des gens, c'est surprenant de dire que l'occupant s'intoxique beaucoup plus que le fumeur. Rien que le dire, je crois que cela ne tombe pas nécessairement sous le sens. C'est le premier aspect.

En ce qui concerne le Code de la route, il est pour le moment compliqué de s'y retrouver en matière de mobilité dans ce transfert de compétences. Les vitesses sur les axes routiers, c'est bien vous, on est d'accord ? Ce sont bien les Régions sur certains tronçons.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Qui ne sont pas autoroutiers.

M. Bouchez (MR). - Qui ne sont pas autoroutiers, exactement. Rien que cela vaudrait une journée de séminaire pour savoir qui peut faire quoi.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - On a eu un excellent débat ce matin, pendant trois heures et demie. Je vous invite à relire le compte-rendu intégral si vous le souhaitez.

M. Bouchez (MR). - Sur la sécurité routière. Par contre, sur ce point il y a le comité de concertation qui peut être un lieu où l'on peut en débattre. Sur vos bons conseils, je ne manquerai pas d'en parler à mon estimée collègue et maintenant ministre, Mme Galant.

QUESTION ORALE DE MME BONNI À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES SERVICES D'AIDES FAMILIALES NON HABILITÉS À PRATIQUER DES SOINS TECHNIQUES INFIRMIERS »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bonni à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les services d'aides familiales non habilités à pratiquer des soins techniques infirmiers ».

La question de Mme Bonni est retirée.

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA POURSUITE DU SOUTIEN AUX ENTREPRISES DE TRAVAIL ADAPTÉ EN WALLONIE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la poursuite du soutien aux entreprises de travail adapté en Wallonie ».

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

M. Desquesnes (cdH). - Monsieur le Ministre, 9 000 personnes travaillent aujourd'hui dans l'une des 53 entreprises de travail adapté de Wallonie. C'est donc à la fois un enjeu économique et un enjeu humain. Un enjeu économique, puisque c'est derrière de l'emploi et de la valeur ajoutée. Sans doute que si nous n'avions pas ces ETA, le travail serait fait ailleurs, je veux dire en dehors de notre Région. C'est aussi une plus-value humaine, puisque cela permet à des personnes qui ont des difficultés à s'insérer facilement sur le marché du travail.

Les entreprises de travail adapté ne peuvent pas émerger aux aides à l'expansion économique et peuvent un peu émerger, sous certaines conditions, à des prêts à l'investissement que propose la Sowecsom – la Société wallonne du crédit social marchand –, mais il existe un régime d'aides prévu dans le cadre des crédits AWIPH pour les investissements de ces entreprises.

L'un des axes de la Déclaration de politique régionale dans un contexte budgétaire difficile, c'est d'épargner le secteur de l'intégration des personnes handicapées. Mais il a fallu serrer ceinture sur une série d'éléments. Un moratoire est prévu, en 2015, pour les aides à l'investissement pour les entreprises, préservant ainsi les aides aux personnes.

Le secteur est inquiet, il espère que ce moratoire ne sera que passager. Monsieur le Ministre, ce moratoire sera-t-il effectivement levé en 2016 ? Très pragmatiquement, les dossiers peuvent-ils déjà être introduits en 2015 pour permettre de rentrer dans le jeu en 2016 ?

Un autre débat a trait à la concurrence que le secteur des entreprises de travail adapté subit de la part des travailleurs qui sont des personnes incarcérées. Il semble que depuis quelque temps le Fédéral ait décidé de lancer une politique commerciale relativement agressive en engageant une série de personnes chargées de démarcher les entreprises, plusieurs entrepreneurs m'en ont fait part. Malheureusement, les conditions dans lesquelles le travail se fait – à la fois salariales et sociales – dans les prisons, font que les prix proposés par les gestionnaires de ces prisons, les personnes qui commercialisent les services en prison, cassent totalement les prix du marché. On est à des prix 50 % inférieurs à ceux que pratiquent les entreprises de travail adapté qui, elles, sont soumises à une législation sociale, à la législation sur le droit du travail, et cetera.

Monsieur le Ministre, est-ce un sujet que vous avez déjà pu aborder lors de la conférence interministérielle ad hoc ? Il me semble que cette concurrence non loyale, cette concurrence agressive de la part des gestionnaires de prisons pose problème et risque de mettre en difficulté les entreprises de travail adapté. Il y a de la place pour tout le monde, mais il faut que les règles de concurrence soient saines et que ce type de travail qui peut être similaire, avec une manutention relativement simple, puisse s'opérer dans des conditions loyales de concurrence.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, même si le volet économique a pris une place de plus en plus importante dans le secteur des ETA, j'ai toujours bel et bien l'intention de poursuivre le soutien de la Wallonie aux entreprises de travail adapté. Qu'il n'y ait aucun doute là-dessus. Celles-ci sont en effet confrontées aux critères de rentabilité, de qualité et de respect des délais de production, vous l'avez rappelé. La professionnalisation du secteur, l'instauration du salaire minimum garanti, ont fait des anciens ateliers protégés de véritables entreprises – entreprises qui, étant réservées aux personnes handicapées, constituent des entités à la fois sociales et économiques.

En ce qui concerne les subsides d'aides à l'investissement, je ne peux que rappeler les éléments récemment communiqués au Parlement wallon, notamment lors du débat budgétaire. Le comité de gestion de l'AWIPH a voté son budget 2015, en incluant diverses mesures d'économie et en veillant à ce que les

mesures prises ne touchent pas directement l'emploi, particulièrement celui des personnes handicapées.

Pour répondre à votre question précise, je vous informe que j'ai l'intention de rétablir, dès 2016, le régime d'aides à l'infrastructure tant pour la partie appel à projets que pour la partie forfaitaire. Nous n'avons jamais caché d'ailleurs que c'était uniquement un saut d'une année, en 2015, pour essayer de participer à l'effort de guerre, si je puis dire, quant aux économies à devoir réaliser, mais qu'il n'était pas question que cela devienne une attitude pérenne. Dès 2016, les moyens seront à nouveau au rendez-vous.

J'aborde à présent le second volet de votre question, à savoir la concurrence des prisons. L'important est de permettre à chacun de s'intégrer dans la société par le travail. Une mesure fédérale vise ainsi à donner du travail aux prisonniers, l'article 30^{ter} du Code pénal prévoit que « tout condamné correctionnel et criminel est mis au travail dans le but de contribuer à sa rééducation et à son reclassement, ainsi que de promouvoir sa formation professionnelle ».

La régie du travail pénitentiaire, constituée en 2001, fait partie du SPF Justice et est l'un des services de l'État à gestion séparée. La régie est chargée de l'offre et de l'organisation du travail des détenus ; elle examine les demandes de mise à disposition des mains d'œuvres pénitentiaires ou de production et conclut les conventions nécessaires avec les clients externes.

Les trois fédérations d'ETA du pays, dont l'EWETA, pour notre Région, avaient signé, en 2011, une convention avec la régie pénitentiaire. La volonté de toutes les parties n'était nullement de dire qu'un secteur fait de la concurrence à l'autre, mais bien de s'unir. Chacun reconnaissait que le travail est un vecteur d'intégration ou de réintégration dans la société, tout aussi utile pour les travailleurs handicapés que pour les détenus.

Cette convention a toutefois été dénoncée auprès de l'auditorat du travail du Conseil de la concurrence belge. Prisons et ETA se trouvent souvent en concurrence sur les mêmes marchés, tout particulièrement sur les marchés de manutention simple – très recherchés par les entreprises de travail adapté pour leur population la plus handicapée, mais aussi par les prisons, car ils sont les plus faciles à mettre en œuvre avec une population peu qualifiée. Ces derniers marchés sont cependant en constante diminution.

La récente politique commerciale adoptée par la régie des prisons et le coût très attractif de cette main-d'œuvre risquent, comme vous le soulignez, de mettre en danger les activités des ETA.

Pour cette raison, les ETA ont de nouveau interpellé les médias et plusieurs interlocuteurs sur ce problème de concurrence déloyale, au point de relancer le débat au

sein des organisations syndicales qui proposent de mener une réflexion sur le statut des travailleurs prisonniers, avec des partenaires tels que la Ligue des droits de l'homme et l'Observatoire international des prisons. Je me réjouis, a priori, de cette initiative.

Il me semblerait logique que la régie n'accepte pas un marché, en sachant qu'il a été repris à une entreprise de travail adapté. L'inverse est également vrai.

Je demande donc qu'ETA et prisons collaborent ensemble pour assurer plus de transparence sur certains marchés où elles sont amenées à pratiquer.

J'interpellerai prochainement le ministre de la Justice pour lui rappeler ce principe de saine collaboration qui doit prévaloir sur l'intérêt et la concurrence.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Desquesnes.

M. Desquesnes (cdH). – Je remercie M. le Ministre. Il nous rassure. On parle bien de moratoire pour 2015 et que, dès 2016, les budgets seront là.

J'attire vraiment son attention sur le fait de rendre possible le dépôt par les opérateurs, par les entreprises de travail adapté, de dossiers dès 2015 pour ne pas se retrouver, en 2016, avec un délai technique tel qu'il n'y ait finalement pas de décision et donc que les choses soient bien effectives.

Par ailleurs, j'ai bien noté sa réponse circonstanciée sur la situation de concurrence anormale par rapport aux prisons. Je le remercie pour l'initiative qu'il prend vis-à-vis du ministre de la Justice. Je pense que d'autres interpellations seront également menées au Fédéral pour conjuguer les efforts de façon à faire bouger les lignes.

**QUESTION ORALE DE MME BONNI À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
SUICIDE CHEZ LES AÎNÉS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Bonni à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le suicide chez les aînés ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME DEFRAIGNE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'APPLICATION DU DÉCRET SUR
L'ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES
HANDICAPÉES ACCOMPAGNÉES DE CHIENS
D'ASSISTANCE DES ÉTABLISSEMENTS
OUVERTS AU PUBLIC »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defraigne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'application du décret sur l'accessibilité aux personnes handicapées accompagnées de chiens d'assistance des établissements ouverts au public ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
MAINTIEN À DOMICILE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le maintien à domicile ».

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, grâce, notamment, aux services d'aide à domicile, des personnes lourdement handicapées peuvent vivre en autonomie plutôt que d'être institutionnalisées. Ces services s'occupent notamment de tous les gestes quotidiens que la personne ne peut accomplir seule, à savoir se nourrir, boire, se vêtir, et cetera.

Suite à une décision du Collège des directeurs de l'aide et de soins à domicile du 1er juillet 2014, les aides familiales ou les gardes à domicile ne peuvent plus nourrir des personnes ayant des problèmes de déglutition – dysphagie – sur base d'un certificat médical. En cas de dysphagie confirmée, cela nécessiterait un soin infirmier, mais cela n'est pas envisageable, car il n'y a pas d'honoraires prévus par la nomenclature INAMI.

À titre d'exemple, un service d'aide à domicile aurait signifié, du jour au lendemain, à une personne myopathe que les aides familiales et gardes malades ne pourraient plus la nourrir, prétextant un problème de dysphagie sur base d'un certificat médical indiquant une dysphagie modérée, alors que la personne n'aurait jamais eu de problème de déglutition devant l'aide-soignante. Depuis lors, le médecin a modifié le certificat conformément au fait que la personne n'a pas de problème de dysphagie.

Cependant, le service d'aide à domicile, au moment où j'avais introduit cette question, n'avait toujours pas recommencé à nourrir la personne myopathe, soit plus d'une semaine après le nouveau certificat médical, ce qui posait problème, vous le comprendrez.

Depuis, ce problème s'est réglé, puisque les prestations ont repris le 14 février 2015. Néanmoins, cela interpelle comme situation. La décision du service ASD était-elle légale, en sachant qu'un certificat médical comportait une erreur ? Cela avait été indiqué oralement, et puis cela a été corrigé par la suite, mais il y a eu, pendant ce temps-là, suspension de la prestation.

Quelles sont les limites du travail des aides et gardes malades ? Qui décide, finalement, d'interrompre l'alimentation de la personne ? Est-ce un chef de service ? Existe-t-il des solutions alternatives et/ou transitoires, ce qui, dans le cas précis, aurait permis d'éviter une interruption de prestations ?

Comment expliquer la lenteur de la reprise de l'aide après l'envoi du nouveau certificat médical ? Comment le Gouvernement concrétise-t-il sa volonté de favoriser au maximum le maintien à domicile ? Quelle est la prise en charge réelle pour garantir l'autonomie à domicile des personnes lourdement handicapées ? Quelle est la formation des aides à domicile aux « fausses-routes » que peuvent présenter les personnes handicapées ?

Depuis lors, il y a un nouvel élément et donc je vous l'indique, Monsieur le Ministre – je ne vous en voudrais pas si vous ne me répondez pas précisément à cet élément de question – le service d'aide à domicile dont j'ai indiqué qu'il reprenait les prestations le 14 février, a indiqué que, suite au fait que cette personne ait fait savoir qu'elle n'était pas contente – notamment par des articles de presse et au travers de mandataires – qu'il mettait fin au service deux mois plus tard, non pas pour cause d'indication médicale, mais pour rupture de confiance de la relation d'aide. Est-ce bien normal de mettre fin à des prestations, non pas pour des éléments médicaux, mais pour des éléments de mauvaise entente ?

Ici, j'ai pris un exemple pour illustrer, mais un fait m'interpelle plus largement : n'y a-t-il pas lieu d'apporter des modifications de réglementation de manière à éviter ce type de situation à l'avenir ?

Notre objectif, c'est, lorsqu'il est possible d'avoir un maintien à domicile, lorsque cela est souhaité par les personnes et leur famille, qu'il n'y ait pas, ou le moins possible, d'obstacles à ce maintien à domicile, parce que c'est la volonté des personnes. Je pense que pouvoir favoriser le maintien à domicile, c'est aussi la volonté et l'intérêt de la société.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, la problématique que vous amenez concerne la prise en charge des personnes souffrant de troubles de la déglutition, notamment dans l'aide qui leur est apportée pour le repas.

La situation précise dont vous parlez, qui a été rapportée dans les médias récemment, cache des dizaines de situations complexes, similaires, vécues au domicile, que ce soit par rapport aux troubles de déglutition ou à d'autres problématiques, d'ailleurs.

Bien que ces situations soient difficiles, il existe des législations. Un service peut-il demander à ses aides familiales et/ou gardes à domicile d'outrepasser ces législations et courir, dès lors, le risque d'être poursuivis en justice pour des actes posés pour dépanner ou parce que les infirmières n'ont pas le temps ?

Une circulaire a été adressée, fin décembre, aux services d'aide aux familles et aux aînés, par l'administration, en accord avec mon cabinet. Elle fait suite à la demande de plusieurs d'entre eux de clarifier la situation. Ladite circulaire ne fait que rappeler une législation, à savoir que la prise en charge des personnes souffrant de troubles de la déglutition est actuellement un acte infirmier.

Cette situation met surtout en évidence la nécessaire évolution des métiers. Les fédérations représentatives, que ce soit du secteur infirmier ou de l'aide au domicile, planchent sur la question depuis de nombreux mois.

Par ailleurs, un protocole d'accord concernant la collaboration entre les métiers de l'aide et les professionnels de la santé, dans leurs activités à domicile, a été signé le 24 février 2014, par les différents ministres compétents en matière de santé, au Fédéral et dans les entités fédérées.

Il prévoit qu'une série d'actes pourront être délégués aux services d'aides aux familles sous réserve de la modification de l'arrêté royal 78 de 1967 et de l'arrêté royal du 18 juin 1990 ; ce qui n'a pas encore été réalisé à ce jour, en sachant également que les troubles de la déglutition ne sont actuellement pas concernés par ce protocole.

Les aides familiales, comme vous le savez, présentent un ensemble d'activités allant d'activités de soins aux personnes, de soutien dans les tâches ménagères, d'accompagnement et de soutien psychosocial et pédagogique. Elles sont présentes de manière intense dans certaines situations qui le demandent plusieurs fois par jour et, parfois, plusieurs heures d'affilée. Cependant, les aides familiales ne présentent aucun acte infirmier. Il ne peut être question de mettre en danger la vie des patients, ni de rendre responsables les aides familiales d'accidents qui pourraient découler d'actions non autorisées.

Il existe des forfaits infirmiers pour la prise en charge de personnes fortement dépendantes. La revalorisation financière de ces forfaits ou de certains actes de nomenclature devrait être, idéalement, envisagée par Mme la Ministre fédérale de la Santé, Mme De Block, dans le contexte de finances publiques que nous connaissons et de pénurie de personnel infirmier.

En ce qui concerne la situation particulière que vous citez et à la lumière de ce que je viens de partager, vous comprendrez aisément que le service d'aide aux familles concerné peut légitimement se poser des questions quant à la reprise des aides pratiquées jusque-là, vu l'existence, de surcroît, de deux certificats médicaux aux conclusions apparemment contradictoires, pour la même situation – sans parler des échanges et du contenu des articles de presse qui ont relaté le conflit.

Ne relève-t-il pas, prioritairement, du médecin traitant d'envisager l'évolution de la prise en charge, tant des soins infirmiers à prescrire, que de l'aide à donner, voire des alternatives au maintien à domicile ?

Les limites des interventions des différents professionnels des soins et de l'aide sont à mettre en balance avec l'intérêt de la personne aidée et soignée. Celle-ci a droit à la continuité de l'aide et des soins et à des interventions de qualité, en toute sécurité, dans le milieu le plus adéquat et dans la mesure des possibilités existantes dans la communauté.

Je n'ai pas de solution toute faite ou magique à proposer, pour ces multiples situations difficiles. Elles doivent, bien entendu, s'envisager au cas par cas. Les centres de coordination ont un grand rôle à jouer afin de rassembler les acteurs dont, évidemment, le médecin traitant, autour du patient, et d'évoquer, ensemble, dans le respect de chacun, les solutions possibles.

Pour favoriser le maintien à domicile dans les meilleures conditions possible, il est important de développer une concertation entre les secteurs concernés. C'est, bien entendu, ce à quoi je m'emploie comme ministre de la Santé, en Wallonie.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Daele.

M. Daele (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

En effet, pouvoir évoluer dans un cadre réglementaire, le plus clair, le plus accessible, le plus lisible possible pour tout un chacun, tant les services, pour qu'ils sachent très précisément ce qu'il est possible de faire et ne pas faire, de même que pour les personnes bénéficiaires, est excessivement important.

D'autre part, on voit que l'on est dans une situation à la limite de l'acte d'aide à domicile et de l'acte infirmier. Cela, face à une situation d'incompréhension, de problèmes qui s'enchaînent et d'un effet boule de neige

qui crée une rupture entre un service et un bénéficiaire, alors qu'à la base, aucun problème ne se posait. Il y a eu un malentendu sur un certificat médical qui a été corrigé par la suite et on voit qu'il y a rupture totale, non pas pour acte médical, mais pour mauvaise humeur, d'une prestation.

Je pense que cela, c'est à regretter. En tout cas, je pense qu'il faut pouvoir, chaque fois que c'est possible, mettre de l'huile dans le rouage et simplifier, clarifier au maximum, de manière à ce que le maintien à domicile soit une solution facile et non un chemin de croix.

Ce n'est pas facile. Je ne suis pas en train de vous dire, Monsieur le Ministre, que vous ne voulez rien faire, je sais que c'est difficile. Mais il faut, à un moment, se poser les questions, mettre aussi les choses à plat et peut-être prendre un moment, au sein de ce Parlement, pour se pencher plus profondément sur cette question de l'aide à domicile. Je pense qu'il y a un travail à faire à ce niveau pour y voir plus clair et étudier les améliorations qu'il y a lieu d'y apporter, afin qu'un maximum de personnes puissent, lorsqu'elles le souhaitent, lorsque cela est possible, rester à domicile.

**QUESTION ORALE DE M. MARTIN À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'INSTAURATION D'UN RÉGIME
D'ASSURANCE AU BÉNÉFICE DES PERSONNES
ÂGÉES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Martin à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'instauration d'un régime d'assurance au bénéfice des personnes âgées ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME MOINET À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
CONDAMNATION DE L'AWIPH PAR LA COUR
D'APPEL DE LIÈGE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Moinnet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la condamnation de l'AWIPH par la Cour d'appel de Liège ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

Mme Moinnet (cdH). - Monsieur le Ministre, en octobre dernier, je vous interpellais au sujet d'un jeune handicapé qui souffrait d'un double diagnostic, c'est-à-dire d'un handicap mental lié à des troubles du comportement.

L'ASBL « Point d'eau », qui l'hébergeait depuis six ans, ne pouvait plus faire face à sa situation, l'état mental du jeune homme s'étant considérablement aggravé en quelques mois. Sa maladie mentale nécessitait dorénavant des soins psychiatriques adaptés que Point d'eau ne pouvait malheureusement pas lui offrir. Plusieurs centres psychiatriques avaient, eux aussi, estimé que la personne ne répondait pas suffisamment aux normes que pour pouvoir être prise en charge dans leur établissement.

Se sentant démunie face à cette situation, l'ASBL avait donc poursuivi l'AWIPH en justice et le tribunal civil d'Arlon avait prononcé, en référé, en octobre 2014, une ordonnance à l'encontre de l'Agence. Celle-ci était condamnée à tout mettre en œuvre pour trouver à ce jeune homme un centre d'hébergement aussi adapté que possible à son état.

Elle fut, par ailleurs, condamnée à payer, à titre d'astreinte et à dater de six semaines après la signature de l'ordonnance, la somme de 300 euros par jour de retard à la mise en exécution de cette condamnation avec un maximum de 60 000 euros.

Soutenant qu'aucun pouvoir de contrainte ne lui avait été attribué par le Gouvernement wallon sur les services qu'elle agréé et subventionne, l'AWIPH avait interjeté appel du jugement.

La Cour d'appel de Liège vient de refermer ce dossier, en se basant sur le Code wallon de l'action sociale. L'Agence a, ainsi, été condamnée à trouver au jeune handicapé un centre d'hébergement « aussi adapté que possible à son état ».

Monsieur le Ministre, si je ne m'abuse, c'est une première pour l'AWIPH que d'être confrontée à une telle condamnation. Quelle incidence celle-ci va-t-elle avoir sur la politique d'accueil de l'Agence et de ses services ?

En Belgique, ce sont en effet 150 000 personnes qui présentent un handicap mental et 50 000, soit le tiers, seraient touchées par des troubles psychiatriques avec des crises courtes, mais d'une violence relativement élevée.

Ces personnes à double diagnostic ne trouvent encore que trop rarement des lieux d'hébergement spécifiques, les structures AWIPH n'étant pas adéquates en matière de soins psychiatriques et les structures psychiatriques étant peu adaptées aux personnes porteuses d'un handicap.

Quelle sera, dorénavant, la position de l'AWIPH face à ce type de situations ? Je souhaiterais savoir si l'arrêt

rendu fera jurisprudence et s'il forcera l'Agence et, le cas échéant, son homologue flamand, à plus de réactivité, à l'avenir, vis-à-vis des institutions d'hébergement qui rencontrent des problèmes avec certains de leurs pensionnaires lourdement handicapés.

Pouvez-vous me dire si ce dossier est aussi susceptible d'entraîner une modification réglementaire ?

Enfin, Monsieur le Ministre, pourrais-je savoir où en sont les réflexions menées en collaboration avec des représentants du secteur handicap et du secteur psychiatrique, pour outiller les intervenants des services existants en vue d'éviter des exclusions d'office ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, l'AWIPH a, effectivement, été condamnée par la cour d'appel à trouver, à la personne handicapée concernée, un centre d'hébergement adapté à son état et à une astreinte de 300 euros par jour si une solution n'était pas trouvée dans les délais requis.

Il est à signaler que si la cour dit l'appel « non fondé », elle tempère, néanmoins, les attendus du jugement de première instance, puisqu'elle reconnaît qu'il n'y a pas d'obligation de résultat dans le chef de l'AWIPH, mais qu'il y a bien une obligation de moyens.

Une audience a été fixée le 10 février et la cour a constaté l'exécution de son jugement. Son arrêt sera rendu dans quatre semaines, mais il s'agira d'un arrêt purement formel déclarant l'affaire sans objet. Vu l'exécution, l'AWIPH n'aura donc pas d'astreinte à payer.

Par ailleurs, il est exact que cette affaire est exemplative de la difficulté, parfois énorme, de la prise en charge des personnes dites à double diagnostic dont un certain nombre d'entre elles présente des troubles très graves du comportement qui mettent profondément à mal les équipes chargées de leur prise en charge, tant au niveau du secteur AWIPH que du secteur psychiatrique. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, il m'a semblé opportun que l'on puisse approfondir la question au travers, notamment d'une expertise parlementaire et de rapports spécifiques sur le sujet. Je remercie déjà son auteur.

Depuis plusieurs années, le manque de solution pour ces personnes de grande dépendance est pointé tant par les associations que par l'administration et les professionnels de terrain qui font face à des situations de plus en plus complexes et de plus en plus nombreuses.

En effet, l'administration a pu constater que les troubles du comportement important que manifestent la plupart de ces personnes en double diagnostic amènent les services d'accueil et d'hébergement à refuser ou à

stopper une prise en charge. En fait, ils ne se sentent pas suffisamment outillés par rapport aux difficultés spécifiques liées à l'encadrement de tels profils.

Par conséquent, les personnes sont accueillies, soit en hôpital psychiatrique où elles peuvent rencontrer de grandes difficultés à cause d'une certaine vulnérabilité liée au handicap et où peu d'activités adaptées peuvent leur être proposé, exception faite des unités spécialisées telles que celle de Manage, mais qui manque cruellement pour faire face à toutes les demandes, soit en famille, laquelle se trouve dans une grande détresse et manque d'autant plus de ressources et de relais que les institutions.

Le risque est dès lors important que des drames familiaux émergent.

C'est pour ces raisons que l'AWIPH mène, dans le cadre de la réalisation d'actions de son plan d'entreprise, une réflexion concernant les personnes à besoins complexes, visant à apporter des réponses concrètes à ces situations au travers de deux volets. D'une part, en envisageant la création d'unités à encadrement renforcé, pouvant accueillir des personnes à double diagnostic présentant de façon permanente ou récurrente en raison de leur profil ou de leur pathologie, des troubles très graves du comportement. D'autre part, en soutenant les unités de crise, ces services ambulatoires visent une réduction des symptomatologies grâce à un apaisement de la personne et permettent à l'entourage de retrouver les ressources internes indispensables à la reconstruction d'une prise en charge adéquate.

Il est également évidemment nécessaire d'outiller les intervenants des services existants, afin d'éviter les exclusions d'office.

Ces réflexions sont menées en collaboration avec les représentants du secteur du handicap et du secteur psychiatrique.

Aujourd'hui, il existe sept cellules mobiles d'interventions pour les personnes présentant un double diagnostic. Celles-ci ont pour mission de soutenir le milieu de vie, que ce soit l'institution, l'hôpital ou la famille, dans la prise en charge des personnes à double diagnostic et leurs actions s'étendent de la prévention à l'analyse et au traitement des situations complexes.

Ces cellules font aussi le lien avec le secteur de la santé mentale et les hôpitaux psychiatriques.

Pour ce qui concerne l'AWIPH, je peux vous assurer que celle-ci met tout en place, dans le respect du cadre légal et de l'indépendance des ASBL agréées, pour soutenir ces dernières lorsqu'elles rencontrent des difficultés avec des usagers présentant un double diagnostic.

Elle finance notamment, à cet effet, les programmes de formation permettant d'outiller davantage les services en vue d'éviter un maximum les exclusions.

Je vous informe, enfin, que j'ai demandé de mettre cette question du double diagnostic à l'ordre du jour de la prochaine conférence interministérielle Santé publique afin que nous puissions ensemble réfléchir à une approche plus globale du problème.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Moinnet.

Mme Moinnet (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour tous ces éléments d'information. Je ne peux évidemment que me réjouir qu'une solution ait été trouvée pour le cas individuel qui avait fait l'objet de ma question orale, en octobre dernier.

Au-delà de ce cas particulier, réjouissons-nous plus encore qu'un plan d'action soit mis en place pour améliorer la prise en charge des personnes affectées par ce double diagnostic.

Comme vous l'avez dit, l'AWIPH envisage la création d'unités à encadrement renforcé. Comme vous l'avez évoqué, l'unité spéciale de Manage, si je ne m'abuse, comporte 25 lits. Mais également, soutenant les unités de crise, je pense que ces cellules mobiles sont essentielles aussi bien pour les personnes présentant de larges troubles, que pour les familles qui entourent ces personnes.

Je ne manquerai pas, toutefois, de revenir vers vous, dans les prochains mois, pour savoir comment l'AWIPH mène ses réflexions dans ce domaine, notamment au niveau des programmes de formation permettant d'éviter les exclusions qui sont toujours très difficiles à vivre pour tous les acteurs.

Compte tenu de la complexité de ce dossier et des moyens à y consacrer, j'aurai toutefois la correction de vous laisser le temps nécessaire pour examiner cette question du double diagnostic, puisque vous avez demandé sa mise à l'ordre du jour de la prochaine conférence interministérielle Santé publique

**QUESTION ORALE DE MME GÉRADON À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
PROBLÉMATIQUE DE L'ÉGALITÉ DES
CHANCES POUR LES FEMMES
CÉLIBATAIRES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Gérardon à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la problématique de l'égalité des chances pour les femmes célibataires ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'ANTISÉMITISME »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'antisémitisme ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
« TESTS GENDER » »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les « tests gender » ».

La parole est à Mme Baltus-Möres pour poser sa question.

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, le 5 février dernier, lors du Comité d'avis pour l'égalité des chances entre les hommes et les femmes, nous avons pu suivre ensemble la présentation des axes principaux de votre politique en matière d'égalité des genres. Une partie de cette présentation était consacrée à l'arrêté Test Gender, premier acte posé par ce Gouvernement, suite à l'adoption du décret Gender Mainstreaming, action que je tiens, bien évidemment, à saluer.

En effet, vous nous avez informés qu'un arrêté Test Gender avait été pris. Sous réserve d'une validation en troisième lecture au Gouvernement, ce test consisterait, lors de chaque décision du Gouvernement wallon, à mesurer et évaluer l'impact en termes de genres de ladite décision. Il s'agirait d'une grille composée de quatre questions clés qui devraient être posées et complétées avant le dépôt d'un point au Gouvernement par les cabinets ministériels.

Bien que la présentation du plan Gender Mainstreaming se fait le 6 mars prochain au Parlement wallon, permettez-moi toutefois de m'interroger sur le niveau de compétence des personnes qui seront chargées de compléter ce test, mais également sur le niveau de transparence de la procédure.

Ces collaborateurs ne seraient-ils pas, à un moment donné, à la fois juges et parties ? Au-delà du manuel informatif que vous nous aviez confié être en cours de rédaction avec le SPW et compte tenu de la complexité du thème global – renforcer l'égalité des femmes et des hommes, ici abordée – je me demande si les personnes au sein des cabinets en charge de l'application de ce *test gender* seront bien formées à compléter de manière ad hoc le questionnaire et, surtout, si elles seront capables de reconnaître les éventuels avantages, voire inconvénients, que ces notes et politiques pourraient avoir à court, moyen et long terme sur le sujet ?

Est-il éventuellement envisageable d'intégrer ou d'associer l'administration au remplissage de ce questionnaire ? Les résultats de ces *tests gender* seront-ils accessibles ? Dans l'affirmative, quand et comment seront-ils communiqués ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, comme vous le mentionnez, le *gender test* ne sera d'application que lorsque l'arrêté d'exécution le mettant en œuvre sera validé en troisième lecture au Gouvernement.

Ce *gender test* a été conçu à partir de l'expérience fédérale, mais adapté par les services, et donc par l'administration wallonne pour son application en Région wallonne. Il s'agira effectivement d'une grille composée de quatre questions clés qui devront être posées et complétées pour chaque projet d'acte législatif et réglementaire.

Ce sont donc les membres des différents cabinets ministériels, en collaboration avec leur administration respective, qui répondront à ces questions préalablement à toute présentation de projet au Gouvernement wallon.

Le *gender mainstreaming* étant une matière complexe, nous souhaitons bien entendu former les membres des différents cabinets ministériels et l'ensemble des agents de l'administration qui sont et seront amenés à travailler sur ces projets. Cela se fera en étroite concertation.

Nous avons aussi sollicité l'Institut pour l'égalité entre les femmes et les hommes pour réaliser cette formation.

Différentes pistes sont étudiées pour que le *gender test* ne soit pas une pure formalité, mais qu'il soit réellement efficace et suivi d'effet. Je vous confirme ainsi que la DGO5 termine actuellement l'adaptation du manuel fourni par l'Institut de l'égalité des femmes et des hommes au *gender test* wallon.

Je puis vous affirmer aussi que la sensibilisation et la formation des membres des cabinets d'administration sont déjà en cours.

Ainsi, le 13 février dernier, pour sa première réunion, le groupe interdépartemental de coordination qui, comme je l'ai déjà souligné à plusieurs reprises, doit contribuer à la mise en œuvre de l'intégration de la dimension du genre dans les politiques wallonnes et rassembler des représentants de tous les ministres et de leur administration, du secrétaire général du SPW, de la direction générale transversale du budget, de la logistique et l'éthique du SPW, de l'Institut wallon de l'évaluation de la prospective et de la statistique, et cetera.

Ce groupe a reçu l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes qui lui a fait état de l'expérience fédérale en matière de *gender mainstreaming*. Le 26 février, dans quelques jours, mon cabinet interviendra, pour la seconde fois, dans le cadre d'une formation plus large sur la lutte contre les discriminations et la promotion de la diversité auprès des fonctionnaires du réseau Égalité pour les sensibiliser à la dimension du genre.

Enfin, comme vous l'avez signalé, le 6 mars prochain, à l'avant veille de la journée internationale des femmes, le plan wallon Gender Mainstreaming sera présenté au terme d'une matinée d'étude, de sensibilisation et de formation qui se tiendra ici même au Parlement wallon.

Vous y êtes cordialement invitée, comme tous les parlementaires, les associations de femmes et tous les fonctionnaires du réseau Égalité. L'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes y relatera, une nouvelle fois, à l'attention de tous, l'expérience fédérale d'un *gender mainstreaming* et l'IWEPS évoquera l'importance du genre dans les statistiques wallonnes.

Quant à la publication des résultats de ce *test gender*, le groupe interdépartemental de coordination mis en place pour l'application du décret Gender Mainstreaming pourra utilement se pencher sur cette question.

Il en est en tous cas tenu de coordonner un rapport intermédiaire et un rapport de fin de législature sur la politique menée, conformément aux objectifs de la quatrième conférence mondiale sur les femmes, tenue à Pékin en septembre 1995. Rapports qui seront bien évidemment transmis au Gouvernement et au Parlement.

Le *test gender* constitue en effet une pièce maîtresse de la politique d'intégration de la dimension de genres dans la gouvernance et je me réjouis que l'on ait pu aboutir dans des délais aussi courts. Rappelons tout de même que le Gouvernement fédéral a mis sept ans pour mettre en œuvre sa loi de *gender mainstreaming* de 2007 et d'autre part, que la Belgique a été le premier

pays au monde à avoir appliqué les résolutions de Pékin, adoptées il y a 20 ans. C'est toujours utile de le rappeler, sans fausse modestie, mais nous n'avons pas à rougir des efforts accomplis et nous faisons toujours figure de précurseurs en la matière.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Baltus-Möres.

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, je vous pose la question parce que cette problématique me tient beaucoup à cœur. Normalement, l'égalité des chances pour les femmes et les hommes ne devrait plus poser question dans un pays comme le nôtre, en 2015. Malheureusement, il y a toujours des inégalités, aussi en Région wallonne, à commencer par les différences salariales, mais aussi concernant les clichés et les préjugés existant dans la société. Vous avez déjà évoqué les dates du 6 et du 7 mars ; nous parlerons beaucoup de ces inégalités.

Cette problématique est vraiment importante. Je suis contente d'entendre que, dans les cabinets, les gens sont spécialement formés – c'est important – et que ce groupe se concertera encore sur la publication de ces tests. J'ai un peu peur que ces tests ne soient obligatoires. Je crains que les résultats soient ignorés. C'est important d'avoir une garantie. Si une injustice venait à être constatée, que l'on puisse intervenir le plus rapidement possible pour la neutraliser. C'était le but de cette question.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je vous en prie, Madame la Députée.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
PANNÉAUX DÉTECTEURS DE BROUILLARD »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « Les panneaux détecteurs de brouillard ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, l'évolution technologique doit aider la sécurité routière. Je pense que l'on a, année après année, à se réjouir de ce que les véhicules soient de mieux en mieux équipés pour faire face à ces problèmes de sécurité routière. Il en va même, nous le pensons, des infrastructures qui se doivent aussi d'évoluer, de manière telle que la sécurité soit plus grande encore sur les routes wallonnes. Avec attention, nous avons apprécié l'installation de panneaux

détecteurs de brouillard sur l'E42, sur un tronçon entre Hingeon et Daussoulx ainsi que sur le viaduc de Beez.

Cette installation a été appréciée par celles et ceux qui ont pu la constater. Mais malgré des résultats dits positifs, vous ne comptez pas en installer dans d'autres lieux de Wallonie.

J'aimerais connaître les raisons puisque l'on évoque ici un essai positif. Ces raisons sont-elles principalement liées aux coûts de ces panneaux ? Ou y a-t-il d'autres raisons qui font que l'on n'aille pas dans cette direction, qui nous semble intéressante et pour laquelle nous aurions aimé plus de réalisations concrètes, plus d'essais sur le terrain, de manière telle à se rendre compte si ces panneaux détecteurs de brouillard pouvaient être utiles pour la sécurité de ceux qui utilisent nos voiries ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, je crois savoir que c'est bel et bien une question qui ressort de mes compétences, puisque je crois savoir que vous m'avez cité à de nombreuses reprises lors de votre conseil communal. Je m'en voudrais de ne pas vous faire le plaisir de répondre à cette question.

Les installations de détection du brouillard et de signalisation dynamique adaptée, situées entre Hingeon et Daussoulx et à hauteur du viaduc de Beez, datent de la fin des années 1970.

Ces installations étaient très modernes, à cette époque. Même si elles sont entretenues et renouvelées régulièrement, force est de constater qu'elles ne sont plus vraiment à la pointe des technologies de nos jours.

De plus, les risques mêmes de brouillard ont changé, surtout en ce qui concerne le viaduc de Beez. En effet, la présence d'un rejet de fumée et d'éléments en suspension d'une activité économique locale pouvait générer un brouillard dense et très localisé. Ce n'est plus le cas actuellement, et depuis d'ailleurs plusieurs années, l'utilisation du système s'avère dès lors fort réduite. Il pourrait être un local de l'étape, je peux vous dire que je n'ai pas assez de doigts sur la main pour me souvenir de la dernière fois où j'ai vu ces lampes allumées depuis quelques années déjà.

Aucune autre zone localisée de brouillard systématique n'a par ailleurs été relevée sur notre réseau et il n'est pas prévu que ce type de système soit étendu à l'avenir.

M. Dodrimont (MR). - Vos compétences sont tellement étendues, Monsieur le Ministre, c'est normal que l'on vous cite de temps à autre dans les conseils communaux. On sait que vous avez énormément de

pouvoir et vous suscitez de la part des élus locaux pas mal d'intérêt.

Cela étant, merci pour la réponse que vous avez formulée.

S'il y avait des infrastructures auxquelles je pense aujourd'hui qui mériteraient peut-être l'attention de la Wallonie, je pourrais en trouver sur ma commune et certainement dans d'autres aussi.

En tous les cas par rapport à ceci, j'entends vos explications et comprends les raisons du retrait de ces panneaux.

**QUESTION ORALE DE M. ONKELINX À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
ZONES 30 AUX ABORDS DES ÉCOLES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Onkelinx à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les zones 30 aux abords des écoles ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE M. DESTREBECQ À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
BILAN DU « CONTAINER SHUTTLE » ENTRE
LA LOUVIÈRE ET ANVERS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le bilan du « container shuttle » entre La Louvière et Anvers ».

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

M. Destrebecq (MR). - Monsieur le Ministre, dans le cadre de sa relance économique, La Louvière a misé lourd sur la trimodalité. On en parlait début d'après-midi. Dans un contexte où la mobilité des biens et des marchandises est un des éléments stratégiques dans la gestion d'une entreprise, j'ai la conviction qu'il s'agissait dans la chef de la ville, de toute une région, d'une preuve de lucidité économique.

Ceci étant, il est évident que la ville n'est pas le seul acteur concerné par la mise en œuvre de cet objectif.

On peut par exemple citer le PACO – Port autonome de Centre et de l'Ouest - qui se charge des

infrastructures fluviales et qui a récemment inauguré le *shuttle* reliant le centre à Anvers ; un atout de plus en termes de stimulation des exportations.

Après presque un an de fonctionnement quelles leçons pouvons-nous tirer de l'expérience ?

Quelle a été la fréquence moyenne des liaisons entre les deux villes ? Y a-t-il eu des pics ou la situation est-elle restée stable tout au long de l'année ?

L'impact économique du *shuttle* a-t-il été mesuré ? A-t-on enregistré une hausse des exportations au départ de La Louvière et de la région du Centre – même si je conçois qu'il est très difficile de tirer déjà de grandes leçons après une période comme celle-ci ?

Cette liaison a-t-elle permis une création d'emplois ?

Je crois savoir que l'objectif de la plateforme trimodale, que j'appellerai plutôt multimodale est à court terme la gestion de 4 000 containers par an et plus de 15 000 par an à long terme. Où en sommes-nous à ce jour ? Quelle est l'évolution de ces dernières années ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, le *shuttle container* entre le terminal multimodal de Garocentre et Anvers a été initié en janvier 2014. Il tourne aujourd'hui à deux départs par semaine en basse saison – janvier-février et juillet-août – et trois départs par semaine sur le reste de l'année.

La saisonnalité est fonction des cycles des clients importateurs et exportateurs. En 2014, 6 300 EVP – équivalents 20 pieds, c'est la taille standard d'un container de 6 mètres de longueur – ont été transbordés via le terminal et 5 500 EVP l'ont été par voie d'eau ; le solde l'a été par camions. Il faut savoir que six personnes travaillent aujourd'hui sur le terminal et ont été formées sur place à ce métier spécifique.

Le terminal prend position sur la carte de transport maritime en Belgique. Le terminal de Garocentre est, par exemple, intégré dans le réseau de terminaux partenaires de PSA – Port of Singapore Authority.

Duferco Wallonie, exploitant du terminal de Garocentre, entend poursuivre activement le développement de ce service en développant une offre intégrée pour les chargeurs de l'axe Bruxelles-Charleroi-La Louvière. Duferco a pris, à ce titre, en charge l'exploitation du terminal container de Bruxelles qui vient, de ce fait, compléter et renforcer l'offre régionale. Nous devons nous réjouir de cette nouvelle offre multimodale en matière de transport de marchandises.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Destrebecq.

M. Destrebecq (MR). - Ma réplique sera courte. Merci, Monsieur le Ministre, pour ces informations précises. C'était une avant-question pour celles qui suivront.

QUESTION ORALE DE M. DESTREBECQ À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA CONNEXION FERROVIAIRE DE LA PLATEFORME TRIMODALE DE GAROCENTRE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la connexion ferroviaire de la plateforme trimodale de Garocentre ».

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

M. Destrebecq (MR). - Monsieur le Ministre, comme son nom l'indique, le principe d'une plateforme trimodale est de combiner en un seul point des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires afin de faire de la plateforme un point de départ incontournable pour la distribution et l'exportation de biens.

Force est de constater qu'à Garocentre, on ne peut pas réellement parler de trimodalité. Certes, les infrastructures fluviales sont bien développées ; certes, le réseau routier est présent ; certes, la combinaison des deux existe grâce à la collaboration entre Duferco Logistique et TFM, mais qu'en est-il du transport ferroviaire ?

Vous m'objecterez qu'il existe une gare de marchandises à dix minutes à peine du terminal – devrais-je dire – bimodal. Dix minutes, ce n'est pas grand-chose quand on va faire ses courses, mais c'est une éternité lorsqu'il s'agit d'acheminer des biens d'un point à un autre. Dix minutes, cela implique nécessairement de faire transiter des biens par la route. Or, si les camions ont été chargés, pourquoi se donner la peine de les décharger à quelques kilomètres de là – à dix minutes à peine – et de recharger des trains spécialement affrétés qu'il faudra à nouveau décharger ? Cela ne sert à rien, si ce n'est à perdre du temps, de l'énergie et donc de l'argent.

Il manque à mon sens une vraie connexion ferroviaire dont le terminus se situerait au sein même du terminal. De cette manière, les trois modes de transport seraient pleinement complémentaires et efficaces.

En 2003, le Gouvernement wallon avait fait valoir à la SNCB que la liaison ferroviaire de Garocentre faisait partie des investissements prioritaires. Malheureusement, à l'époque, la SNCB a reporté une

série d'investissements, faute de moyens suffisants ; Garocentre faisait partie de ceux-là. En 2003, c'était il y a 12 ans.

En 2007, le groupe Duferco finalisait une étude de faisabilité de la liaison ferroviaire et avait trouvé un partenaire pour la réalisation du projet.

Les années ont passé, Duferco a fermé ses portes et il est difficile de ne pas se souvenir de certains articles de presse de l'époque qui mentionnaient notamment que « La plateforme logistique servirait d'une part de lieu de réception des brames en provenance du sidérurgiste russe Novolipetsk et d'autre part à l'envoi des pièces destinées au secteur automobile ».

Difficile de ne pas regretter que cette finalisation du projet ne soit jamais intervenue et que l'entreprise, alors florissante, n'ait pas pu se renforcer par ce biais.

Monsieur le Ministre, la région du Centre est à bout de souffle. J'ai l'amère conviction que la situation que nous connaissons, aujourd'hui, ne serait pas aussi dure, aussi violente, si une solution était intervenue plus tôt pour assurer cette liaison ferroviaire, donc l'intérêt et la valeur ajoutée pour toute une industrie, pour toute une économie de cette région du Centre.

Aujourd'hui, où en sommes-nous ? Ce projet est-il définitivement tombé aux oubliettes ? Fait-il toujours partie des priorités rentrées par la Région auprès de la SNCB ? Quel est le besoin de financement pour la réalisation du projet ?

Ne serait-il pas envisageable que la Région développe avec la SNCB le montant, ou une partie du montant, nécessaire en conditionnant ce prêt à la réalisation du projet ? Allez-vous agir en ce sens, si ceci fait encore partie de vos priorités ?

Enfin, je souhaiterais savoir quel est le tonnage de biens qui partent de Garocentre par voie ferroviaire par an.

Vous devez impérativement intervenir au plus vite, car, si cette liaison ferroviaire était cruciale, il y a dix ans, elle est aujourd'hui devenue vitale pour la survie économique de toute une région.

Vous avez cité quelques chiffres précédemment. Les questions ici sont peut-être un peu plus spécifiques, mais je pense qu'elles sont tout aussi importantes et intéressantes les unes que les autres.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, il convient tout d'abord de faire une rétrospective au sujet de la plateforme de Garocentre. L'inauguration de celle-ci a eu lieu le 7 octobre 2011.

Elle a été construite afin de mettre à disposition de la région du Centre et de ses zonings d'activité une infrastructure de qualité et ainsi accélérer la reconversion de la région.

Ses sources de financement ont été le plan Marshall, le fonds européen FEDER et les fonds du port autonome du centre et de l'ouest.

Il est à rappeler également la situation idéale de cette plateforme :

- au niveau fluvial d'abord, à proximité immédiate de l'intersection entre le canal du Centre à grand gabarit et celui de Charleroi-Bruxelles, lesquels s'inscrivent dans le réseau fluvial du nord de l'Europe, permettant de rejoindre les grands ports maritimes ;
- au niveau routier ensuite, à proximité immédiate des autoroutes E42 et E19 reliant respectivement Dunkerque-Liège et Paris-Bruxelles-Anvers ;
- enfin, au niveau ferroviaire, en lien direct avec la gare industrielle de La Louvière, ce qui permet un accès direct aux principaux couloirs ferroviaires européens de marchandises.

Actuellement, le terminal est géré par le PACO et le concessionnaire et opérateur logisticien actif sur la plateforme est Duferco Wallonie.

Plus de 300 000 tonnes de produits ont transité, en 2014, par le biais de cette plateforme. Ensuite, sans la connexion ferroviaire de la plateforme, opérationnelle depuis novembre 2011, entre la plateforme Duferco et le site du groupe NLMK, plus de 12 000 camions par an seraient nécessaires pour effectuer le *first* et le *last mile*.

D'autre part, en vue d'accroître encore l'empreinte ferroviaire de cette plateforme, le PACO et Duferco Wallonie participent à un projet de redynamisation du fret ferroviaire local sur le territoire du cœur du Hainaut. Ce groupe, composé des forces vives de la région, dont le chef de projet est l'intercommunale IDEA, a pour mission de trouver un opérateur ferroviaire de proximité.

Dans le cadre de ce projet de redynamisation du fret ferroviaire sur le territoire du Hainaut, un accord-cadre sera signé dans les prochaines semaines entre les partenaires privés et publics. Ce qui laisse encore augurer, à court et moyen termes, de nouvelles perspectives de développement du fret ferroviaire via la plateforme de Garocentre, ce qui est de nature à nous réjouir.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Destrebecq.

M. Destrebecq (MR). - Les nouvelles que M. le Ministre me donne ont l'air positives. Je n'ai en tout cas pas entendu un « *niet* ». Au contraire, nous avançons.

Nous n'avançons jamais aussi rapidement qu'on le souhaiterait, mais si l'on garde déjà le cap et si l'on a la volonté d'y arriver, si l'on continue à estimer que ce qui se développe aujourd'hui, qui est déjà très important, peut encore l'être beaucoup plus demain, je pense que pour l'économie, pour le développement de cette région, c'est un outil que l'on ne peut absolument pas mettre de côté. Je ne vous cacherai pas que j'y serai extrêmement attentif puisque l'on parle vraiment du bassin de coeur du Hainaut. C'est la région du Centre, mais c'est bien plus large que cela. Comme vous l'avez dit, Monsieur le Ministre, nous sommes idéalement situés pour imaginer encore beaucoup plus de développements que ce que nous avons fait jusque-là.

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
PROPOSITIONS DE RÉFORME DE LA
FORMATION À LA CONDUITE POUR LE
PERMIS B »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les propositions de réforme de la formation à la conduite pour le permis B ».

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

M. Bellot (MR). - Monsieur le Ministre, c'est une question que j'ai beaucoup suivie pendant près de dix ans au Fédéral dont certaines matières ont été transférées.

Les statistiques de décès sur nos routes placent la Belgique parmi les mauvais élèves des pays de l'Union européenne.

Quelle que soit la période de la semaine, les jeunes, victimes d'accidents graves, sont deux fois plus importants que la part qu'ils représentent de conducteurs dans la circulation.

En effet, avec un nombre de morts de 8,1 pour 100 000 habitants sur nos routes, le décès étant pris, selon la définition standardisée reconnue par l'Union européenne, seuls les pays de l'Europe de l'Est se situent dans des statistiques plus défavorables ainsi que le Portugal.

Tous les autres pays de l'ancienne Europe des Quinze sont largement en dessous de ce chiffre.

Parmi ces décès, les jeunes conducteurs sont surreprésentés lors des accidents mortels ou avec des lésions corporelles majeures.

Selon les études, cela résulte en grande partie de l'inexpérience des jeunes conducteurs face à des situations de circulation qui leur paraissent complexes.

Cela signifie aussi que pour viser la diminution du nombre de jeunes décédés sur nos routes, il convient de modifier l'apprentissage à la conduite suivant un système plus performant, d'un apprentissage de base théorique et pratique permettant de se lancer dans le trafic avec une formation suffisante, mais aussi de permettre de réévaluer la situation après une période de conduite réelle minimum.

Cela se pratique d'ailleurs dans un certain nombre de pays, à savoir que le permis définitif ou le postpermis n'est acquis qu'après une période d'observation de minimum deux ans après l'obtention de l'autorisation de circuler.

Au cours des quatre dernières années, les Régions, les Communautés et les services de l'État fédéral ont élaboré un canevas de formation pour les primo-conducteurs, permettant d'améliorer significativement l'apprentissage à la conduite en vue de réduire le nombre d'accidents des jeunes conducteurs.

Dans la DPR, le Gouvernement wallon signale clairement son intention de réduire le nombre d'accidents graves sur notre réseau routier.

Quelle stratégie comptez-vous mettre en œuvre pour faire évoluer les formations à la conduite vers plus d'efficacité et une plus grande aptitude des conducteurs à se lancer dans le trafic ?

Quelle procédure comptez-vous suivre pour mettre en place une nouvelle stratégie de formation ?

Selon quelle échéance ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, une évolution de la formation à la conduite d'un véhicule est souhaitable et souhaitée.

À la demande du Gouvernement wallon, le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière a établi une liste de 76 recommandations en 2012.

Même si l'ordre n'a pas de réelle importance, la recommandation n° 1 est la mise en place d'un groupe de travail sur la formation à la conduite et des centres d'examens.

Le groupe de travail doit se pencher sur cinq éléments :

- une formation à la circulation routière dans le cadre du cursus scolaire ;

- l'intégration des niveaux trois et quatre de la matrice GDE - *Goals for Driver Education* - au sein de la formation à la conduite. Le test sur la perception du risque actuellement proposé aux candidats à l'examen théorique sur base volontaire est certainement une bonne première évolution ;
- l'établissement d'une formation à la conduite plus progressive ou plus étalée, parfois appelé « permis par étapes » ;
- l'intégration de la conduite de nuit ou l'interdiction de la conduite non accompagnée de nuit durant les premiers mois ;
- une réflexion sur la filière libre.

Maintenant que la compétence est régionale et que la continuité du service rendu au public est assurée, ce qui était notre premier impératif, le groupe de travail sera constitué et se penchera sur ces sujets afin d'élaborer des propositions pour fin de l'année 2015.

Une réforme de la formation à la conduite de la moto - permis A - a été réalisée assez récemment. Cela sera une base pour l'évolution de la formation à la conduite pour le permis B.

Je me permets également d'ajouter un élément de la DPR dans cette législature 2014-2019.

Le Gouvernement wallon s'est engagé à développer un système de formation à la conduite régulé et accessible à tous afin que chacun puisse bénéficier d'un apprentissage de qualité.

Enfin, je rappelle également les contacts fructueux pris avec le cabinet de Mme Milquet, Ministre de l'Enseignement obligatoire au sujet de l'intégration de la formation à la conduite dans le cursus scolaire – élément qui fera l'objet d'une autre question de cette commission, de votre collègue, d'ici quelques instants.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bellot.

M. Bellot (MR). - Monsieur le Ministre, j'ai eu l'occasion de lire le mémorandum ou les recommandations qui avaient été fixés par la commission, qui avait été établie par tant le pouvoir fédéral que les Régions.

Ce texte a abouti fin 2014 ou à la mi-2014 – j'ai donc eu l'occasion d'en prendre connaissance – qui propose cette formation réévaluée après deux ans. Il est évident que la commission que vous avez chargée doit aussi tenir compte de l'accessibilité financière à la formation à la conduite. On avait formulé aussi au niveau du fédéral – et c'est repris dans les recommandations – la mise en place d'un site d'auto-évaluation de la connaissance de la signalisation routière. C'est vrai, pas uniquement pour les jeunes conducteurs, mais pour les conducteurs plus anciens. Je sais que la compagnie d'assurances – Assuralia – est tout

à fait prête à disposer et à participer à l'élaboration de cette plateforme importante.

On se rend compte, en tant que bourgmestre ou citoyen, qu'il y a des personnes qui ne connaissent même plus la signification, par exemple, des sens uniques limités – c'est un peu surprenant ! Il y a pas mal de travail, mais que j'imagine que des fonctionnaires qui ont été transférés tant vers la Flandre que vers la Wallonie viendront avec leur expertise, leurs recommandations.

Je suivrai avec beaucoup d'attention, les conclusions de cette commission, à la fois la réforme de la filière libre, car elle est un peu particulière. – elle est aussi source d'accidents, paraît-il –, mais aussi de toute la formation à la conduite qui est importante.

**QUESTION ORALE DE M. DESTREBECQ À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL DE
MARCHANDISES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'évolution du transport fluvial de marchandises ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
QUOTAS DE RADARS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les quotas de radars ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
LÉGISLATION EN MATIÈRE DE VÉLOS
ÉLECTRIQUES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du

Patrimoine, sur « la législation en matière de vélos électriques ».

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

M. Bellot (MR). - Monsieur le Ministre, à l'heure où l'évolution de la société pousse les usagers de la route à opter pour des moyens de transport plus respectueux de l'environnement et plus adaptés à la circulation au sein des centres urbains, je voudrais vous interpellier quant à la problématique des vélos électriques.

Aujourd'hui, le secteur des vélos électriques est en pleine croissance, mais leur sécurité et leur légalité sont remises en question, notamment à cause de la vitesse de certains d'entre eux.

En effet, comme avancé dans la presse le 10 février 2015, ce type de transport ne s'inscrit pas dans une définition juridique très claire, voire se trouve devant un énorme vide juridique.

Ces vélos, plus connus sous le nom d'« *e-bikes* » sont de plus en plus puissants et sont également très utilisés dans les centres-villes que ce soit par les travailleurs, les étudiants ou les touristes.

Ils ont le vent en poupe, non seulement en Belgique, mais aussi dans de nombreuses autres villes à travers le monde.

J'en veux pour preuve que, ce matin, nous avons assisté, avec M. le Ministre Collin, au salon Camp'Air, à Marche-en-Famenne, et un tiers des stands se concentraient sur les vélos électriques, dont un certain nombre, ne sont même pas encore en conformité avec la législation belge.

Toutefois, ils demeurent très différents des simples vélos, en matière notamment du Code de la route.

En effet, ces vélos sont équipés d'un moteur électrique qui fonctionne indépendamment du pédalage, à ne pas confondre donc avec les vélos avec assistance ne pouvant atteindre que 25 kilomètres par heure, les Pedelec.

L'engin électrique, au contraire donc du vélo à assistance, est assimilé à un cyclomoteur de classe B, car la vitesse se règle au moyen d'une poignée au guidon.

La différence réside donc dans le fait que l'*e-bike* peut dépasser les 25 kilomètres par heure, nécessite un casque, un permis de conduire, une immatriculation et une assurance RC moteur obligatoire.

Nous trouvons sur le marché de plus en plus de vélos électriques, alors qu'aucune loi n'existe à ce sujet.

À l'heure actuelle, le terme « vélo électrique » n'est repris à aucun endroit dans la loi ou dans des décrets

régissant le Code de la route. Dès lors, comment savoir quelle assurance doit être appliquée lors de tel ou tel accident impliquant un vélo électrique à assistance ou non ?

La loi sur les assurances diffère du Code de la route. Il est donc urgent d'établir une loi ou un décret sur les vélos électriques mettant ainsi fin à un vide juridique actuel.

La première chose consiste bien sûr à en définir les différentes caractéristiques et les assurances et procédures juridiques s'y rapportant.

Une étude en cours établirait trois catégories distinctes de vélos électriques en fonction de leur vitesse maximum et de leur puissance. :

- la première correspondant aux engins de 0,25 kilowattheure et roulant sous les 25 kilomètres par heure. ;
- la deuxième pour les vélos de 1 000 watts et pouvant aller à plus de 25 kilomètres par heure ;
- et enfin, la troisième pour ceux qui dépassent les 45 kilomètres par heure et de puissance de 4 000 watts ; ce qui est évidemment plus proche du scooter, cyclomoteur que du vélo à proprement parler.

Cette compétence rentre dans le champ des compétences fédérales, mais elle a une incidence sur les compétences régionales, notamment sur le volet prévention, formation et sans doute signalisation.

Monsieur le Ministre, l'évaluation de cette catégorisation est en cours d'élaboration, la législation finale serait attendue pour le printemps, voire l'été 2015. Quel retour avez-vous de la part de l'AWSR, des fabricants et revendeurs au sujet de cette évaluation ?

Quelles formations seront mises en place à l'égard des jeunes et des personnes âgées, à savoir les usagers davantage soumis aux risques d'accident ?

Une campagne de sensibilisation sera-t-elle mise en place afin d'avertir les usagers des obligations en vigueur, afin qu'ils n'omettent pas, par exemple, la possession du permis de conduire sur tel engin ?

Des contrôles chez les vendeurs de ces types de vélos seront-ils envisagés, afin d'empêcher toute fraude quant aux mesures de sécurité ?

L'homologation avant mise en circulation sera-t-elle obligatoire, par exemple, via une attestation certifiant que le véhicule répond aux exigences techniques et administratives lui permettant de circuler sur la voie publique ?

Quelle autorité – régionale ou fédérale – sera chargée de ces contrôles ?

C'est une matière assez complexe, neuve, qui est partagée entre le Fédéral et la Région, mais je pense que l'un ne va pas sans l'autre. À un moment donné, il faudra que les Régions se saisissent du problème en concertation avec le Fédéral.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Merci, Monsieur le Député, pour cette longue question.

Le vélo électrique est effectivement en plein développement et, a priori, nous devons nous en réjouir, car cela contribue au développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Toutefois, il ne faut pas non plus créer une tempête dans un verre d'eau.

Vous parlez de situations pas claires, notamment sur le plan juridique : catégorie de véhicules, règles applicables du Code de la route, assurances, et cetera.

Un vélo à assistance électrique reste un vélo si et seulement si :

- la mise en route du moteur est conditionnée uniquement par le pédalage et doit se couper dès que l'on arrête de pédaler ;
- si l'assistance doit se couper à 25 kilomètres par heure, le vélo pouvant rouler plus vite sans assistance ;
- la puissance terminale du moteur doit être de 250 watts maximum.

Si ces conditions ne sont pas respectées, alors il s'agit d'un cyclomoteur. Par conséquent, vous devrez :

- disposer d'une plaque d'immatriculation ;
- souscrire une assurance de type cyclomoteur ;
- porter un casque motocycliste ;
- disposer du permis de conduire.

Il y a effectivement des adaptations de ces devoirs en fonction qu'il s'agit d'un cyclomoteur de type A ou de type B.

Les cyclomoteurs doivent bien entendu être réceptionnés et conformes à leur réception pour pouvoir circuler sur la voie publique. Il ne faut pas les « kitter », comme on le fait trop souvent chez les jeunes.

On peut effectivement craindre qu'il y ait des véhicules non conformes qui soient vendus sous le label « vélo électrique. » La surveillance du marché est une compétence fédérale. L'évaluation dont vous parlez est, à ma connaissance, là aussi, une initiative fédérale à laquelle les régions n'ont pas encore été invitées à participer.

Récemment, la formation au permis de conduire des cyclomoteurs et motos a profondément été modifiée en conformité avec la directive européenne et je ne compte donc pas modifier cette formation dans l'immédiat.

Au niveau campagne de sensibilisation, je prends note de vos suggestions et je suis sûr que l'Agence wallonne de la sécurité routière – que j'ai par ailleurs le plaisir de présider – traitera du sujet des obligations pour la conduite d'un cyclomoteur.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bellot.

M. Bellot (MR). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Ce matin, j'étais encore plus convaincu de la nécessité de faire quelque chose en termes de prévention, parce que dans les stands, on vous présente le tout sous forme de « vélo électrique » en nous disant : « Dans les campings, prenez cela ; dans les villes touristiques, vous en prenez ». Les gens partent en balade, ils ne doivent pas trop forcer. Mais quand on commence à parler d'assistance ou de vélos typiquement électriques, les gens y voient une certaine confusion.

Je pense qu'il y a des vendeurs et leur métier, c'est forcément de vendre un maximum. Je vais dire qu'il y a l'aspect de sécurité, l'aspect assurance et l'aspect civil et l'aspect pénal. Malgré tout, ce n'est pas parce que c'est un vélo électrique qu'ils sont tous à mettre dans la même catégorie. Comme les motos, il y a une séquence dans les motos, c'est la même chose à mon avis.

Il faudra donc être relativement attentif et peut-être rendre aussi attentif votre collègue qui accorde les subsides à l'acquisition de vélos électriques pour dire que ce sont les vélos sans doute à assistance et pas les vélos assimilés à des scooters de classe A ou B.

(Réaction de M. le Ministre Prévot)

En tous les cas, je pense qu'il faudrait un contact avec le ministre qui accorde les subventions pour l'acquisition. Je ne sais pas si c'est le Ministre Collin ou Di Antonio. En tout cas, il conviendrait d'attirer l'attention sur la définition qu'il faut donner au vélo électrique.

**QUESTION ORALE DE MME DURENNE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ENVOI
DE SMS AU VOLANT »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'envoi de SMS au volant ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

Mme Durenne (MR). - Monsieur le Ministre, une étude menée à l'initiative d'une société française d'autoroute dans dix pays européens révèle que plus de 37 % des Belges envoient ou lisent des SMS ou courriels au volant – ce qui nous situe au-dessus de la moyenne des autres pays analysés qui est d'un sur quatre.

L'IBSR justifie cela par le besoin de « dérivatif » dû aux nombreux bouchons et travaux qui ralentissent parfois fortement la circulation. Monsieur le Ministre, disposez-vous de chiffres actualisés sur le problème pour la Wallonie ?

De manière plus générale, une étude globale sur le comportement des conducteurs wallons sera-t-elle menée par l'AWSR ? Quelles sont les mesures qui seront mises en œuvre pour diminuer ce nombre ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vous remercie pour votre question.

L'utilisation du GSM au volant pose clairement un problème de sécurité routière. Je pense que, là-dessus, il n'y aura pas de doute possible.

Le risque d'être impliqué dans un accident est multiplié par quatre lorsqu'un conducteur téléphone, mais il est carrément multiplié par 23 lorsque le conducteur envoie un SMS.

Quant à savoir si et pourquoi les conducteurs belges ou wallons sont moins disciplinés ou dans la moyenne par rapport aux autres conducteurs, peu importe, finalement. Beaucoup trop de conducteurs utilisent le GSM au volant, c'est un fait, et il faut sensibiliser les usagers, mais aussi contrôler et sanctionner.

L'Agence wallonne pour la sécurité routière a la mission de la sensibilisation des usagers, cela a été rappelé ce matin, et elle traitera donc du sujet dans ses diverses actions de sensibilisation.

La sensibilisation, notamment au sein des écoles, est également un enjeu très important en la matière. Nous y travaillons avec Mme la Ministre de l'Enseignement obligatoire, Mme Milquet.

Par ailleurs, je suis au courant de l'interdiction de l'utilisation de tout dispositif sonore tel qu'oreillette et casque prévu en France.

Voici mon point de vue sur cette orientation prise par nos voisins français.

Même si cette opportunité relève des compétences du Fédéral et notamment de notre chère ministre, Mme Galant, je suis d'abord favorable à ce que l'on

mette à disposition tous les moyens nécessaires aux services de police pour renforcer les contrôles dans le cadre de la législation existante concernant l'utilisation du GSM au volant en Belgique. N'oublions pas la justice aussi, élément essentiel dans cette chaîne de sanction.

Actuellement, il est vrai que la Belgique, comme bien d'autres pays, tolère l'utilisation de l'oreillette, d'un casque, d'une connexion Bluetooth dans le cadre de l'interdiction du GSM au volant. Je pense qu'avant d'interdire certaines de ces aides à la télécommunication au sein des véhicules, il faudrait d'abord que l'on obtienne une diminution plus forte du nombre de conducteurs qui utilisent leur GSM dans la main.

On est, à mon avis, encore loin des niveaux de contrôle et de répression optimale pour se permettre de passer à l'étape supérieure d'interdire l'oreillette et tous les autres types d'aide. Il faut d'abord se concentrer sur cette interdiction d'utiliser le GSM directement en main.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Durenne.

Mme Durenne (MR). - Merci, Monsieur le Ministre pour votre réponse. Je suis d'accord avec vous. Il faut d'abord commencer par renforcer les contrôles de police, puisque l'on sait que c'est une infraction du second degré avec 110 euros d'amende. Maintenant, je sais que l'IBSR avait mené des campagnes. En 2000, il avait mené une campagne ; à l'époque, on utilisait quatre fois moins le GSM que de nos jours.

Ce qu'il faut faire de la part de l'AWSR, ce sont des campagnes de sensibilisation, mais selon moi, des campagnes-chocs, des photos-chocs qui interpellent énormément et qui peuvent faire réagir les conducteurs. Il est vrai qu'à savoir pourquoi ils utilisent le GSM au volant, toujours est-il qu'ils l'utilisent et que, non seulement c'est dangereux pour eux, mais cela met également en danger la vie des autres.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
ATTESTATIONS ET CERTIFICATS
TECHNIQUES DES BATEAUX EN RÉGION
WALLONNE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les attestations et certificats techniques des bateaux en Région wallonne ».

La question est retirée.

QUESTION ORALE DE MME DEFRANG-FIRKET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES CRÈCHES ET DES ÉCOLES »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la sécurité aux abords des crèches et des écoles ».

La question est retirée.

QUESTION ORALE DE MME DURENNE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'éducation à la sécurité routière dans les établissements scolaires ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

Mme Durenne (MR). - Monsieur le Ministre, ce matin, ce fut très intéressant. Je vous pose ma question et je suis sûre que vous allez m'apporter des éléments.

Suite aux États généraux wallons de la sécurité routière organisés à Namur, le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière avait présenté ses recommandations en matière d'éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire, le 15 juin 2012.

Lors de la précédente législature, le ministre compétent avait donné une série de détails sur ce qui avait été fait : rencontre avec la ministre de l'Enseignement, groupe de travail, création d'un référentiel, rencontre avec les unités de police, et cetera.

M. le Ministre Di Antonio mettait en avant qu'une définition des socles de compétences en sécurité routière était envisagée, mais que le travail législatif devrait, alors, être réalisé par l'actuel Gouvernement wallon.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Depuis le début de la législature, les contacts ont-ils été repris avec les différents acteurs concernés, notamment la Fédération Wallonie-Bruxelles ? Qu'en est-il des actions entreprises par le précédent ministre ? Où en est ce travail législatif quant au socle de compétences ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire fait partie de mes priorités pour cette législature, je ne l'ai pas caché.

Outre sa régionalisation récente, j'y porte un grand intérêt, car à long terme, elle contribue incontestablement à améliorer le comportement des usagers sur la route.

En effet, si, dès le plus jeune âge, on veille à une continuité tout au long du parcours scolaire dans l'apprentissage et l'éveil de l'enfant aux multiples facettes de la mobilité et de sa sécurité en lien avec les différents types de déplacement, on obtiendra de meilleurs résultats. C'est, en tout cas, l'une des conclusions majeures du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière.

Dès le début de cette législature, j'ai relancé le groupe de travail sur ce dossier et ai pris contact avec Mme Milquet, Ministre de l'Enseignement obligatoire. Elle a rapidement adhéré à ce projet de continuum pédagogique, à la mobilité et la sécurité routière en milieu scolaire et a donné des instructions à son administration pour y donner les suites dans un calendrier réaliste qui permette une concrétisation et application au sein des établissements scolaires en Fédération Wallonie-Bruxelles, dès septembre 2016.

Ainsi, il est prévu une agrégation par les services d'inspection du référentiel réalisé par ce groupe de travail pour ce qui concerne l'enseignement primaire. Ce référentiel permettra aux enseignants d'identifier la manière avec laquelle ils peuvent aborder la sécurité routière dans leurs cours, que cela soit en étude du milieu, en science, en éducation physique, en géographie, et cetera.

Les socles de compétences actuels le permettent. Dans ce cadre, des outils pédagogiques seront mis aussi à leur disposition et agréés par la Fédération Wallonie-Bruxelles. Une fois cette étape passée, un comité d'accompagnement de la Fédération Wallonie-Bruxelles poursuivra le même objectif avec un référentiel pour l'enseignement secondaire.

L'intérêt d'un tel référentiel est la connaissance, par tous les intervenants – les ASBL spécialisées et les services de prévention et de la police inclus – des compétences attendues permettant d'assurer une homogénéité dans les apprentissages de la mobilité, de la sécurité routière. Cette approche de transversalité des apprentissages au sein des socles existants a déjà été testée pour d'autres matières, comme l'environnement, et cela semble bien fonctionner.

Sachez également qu'avec la DGO2, nous sommes en train d'établir un programme de formation à destination de personnes de référence qui porteront ce projet auprès des enseignants de leur établissement scolaire respectif.

L'objectif est qu'à moyen terme, chaque école de la Fédération dispose, en son sein, d'au moins un conseiller en mobilité et sécurité routière.

Enfin, la DGO2 accordera dorénavant des subventions aux ABSL spécialisées qui respecteront ces référentiels et aux écoles désireuses de proposer des projets s'inscrivant dans la mise en place de ce continuum pédagogique pour la sécurité routière et la mobilité.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Durenne.

Mme Durenne (MR). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre. C'est ce que je voulais entendre, c'était que les contacts avaient été pris avec Mme le Ministre Milquet. Ce matin, on nous avait dit qu'il y aurait un référent mobilité et sécurité routière dans les écoles où des actions seraient menées.

Je prends bonne note que des subventions peuvent être octroyées aux écoles à partir de la DGO2. Il faut continuer dans ce sens.

Je voulais rajouter que certaines communes organisent déjà des concours sécurité routière avec les

zones de police. Cela remporte un succès – je présume qu'à Namur, il doit y avoir cela aussi – et cela motive vraiment les enfants. Ils se battent pour avoir le pourcentage le plus important, ils en retirent quelque chose de très enrichissant – je sais certaines communes ont des lots, tels qu'un vélo – et vous voyez sur leur visage le sourire et la satisfaction d'avoir appris énormément au niveau sécurité routière. Il faut continuer dans ce sens.

**QUESTION ORALE DE MME SALVI À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
MENACE DE DISPARITION DU THALYS
WALLON »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la menace de disparition du Thalys wallon ».

La question est retirée.

Mme la Présidente. - Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 18 heures 15 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

Mme Jenny Baltus-Möres, MR
M. François Bellot, MR
Mme Véronique Bonni, PS
M. Georges-Louis Bouchez, MR
Mme Laetitia Brogniez, MR
M. Matthieu Daele, Ecolo
Mme Valérie De Bue, MR
Mme Virginie Defrang-Firket, MR
M. Patric Derweduwen, Administrateur délégué de l'Agence wallonne pour la sécurité routière.
M. François Desquesnes, cdH
M. Olivier Destrebecq, MR
M. Philippe Dodrimont, MR
M. Jean-Marc Dupont, PS
Mme Véronique Durenne, MR
M. Stéphane Hazée, Ecolo
Mme Joëlle Kapompole, Présidente
M. Philippe Knaepen, MR
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH
M. Patrick Lecerf, MR
Mme Carine Lecomte, MR
M. Bruno Lefebvre, PS
M. Yvon Loyaerts, Directeur général de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2)
M. Olivier Maroy, MR
Mme Isabelle Moinnet, cdH
M. Alain Onkelinx, PS
M. Maxime Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine
M. Patrick Prévot, PS
Mme Graziana Trotta, PS
Mme Mathilde Vandorpe, cdH
Mme Christiane Vienne, PS
M. Jean-Paul Wahl, MR
Mme Véronique Waroux, cdH
M. Étienne Willame, Directeur général f.f. de la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments (DGO1)

ABRÉVIATIONS COURANTES

ABS	Antilock Brack System
AFMPS	Agence fédérale des médicaments et des produits de santé
ASBL	Association Sans But Lucratif
ASD	Aide et Soins à Domicile
AWEx	Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers
AWIPH	Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées
AWSR	Agence wallonne pour la Sécurité routière
CARA	Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules
CCATM	commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité
CETIC	Centre d'Excellence en Technologies de l'Information et de la Communication
CHU	Centre Hospitalo-Universitaire/Centre Hospitalier Universitaire
CO	monoxyde de carbone
CO ₂	dioxyde de carbone
CODECO	Comité de Concertation
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRESAM	Centre de Référence en Santé Mentale ASBL
CSC	Confédération des Syndicats Chrétiens de Belgique
CWAPAM	Comité wallon du patrimoine mondial
CWATUPE	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie
CWEHF	Centre wallon de l'égalité entre hommes et femmes
DG	Direction générale
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DGO2	Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
DGO5	Direction générale opérationnelle des Pouvoirs locaux, de l'Action sociale et de la Santé
DPR	Déclaration de politique régionale
ETA	entreprises de travail adapté
EVP	équivalents 20 pieds
EWETA	Entente Wallonne des Entreprises de Travail Adapté ASBL
FEDEMOT	Fédération des motocyclistes
FEDER	Fonds européen de développement régional
FEDITO W	Fédération Wallonne des institutions pour toxicomanes
FGTB	Fédération Générale du Travail de Belgique
FOREm	Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi
GDE	Goals for Driver Education
GOCA	Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire
GPS	Global Positioning System
GSM	Global System for Mobile
HBSC	Health Behaviour in School-aged Children
HTVA	hors taxe sur la valeur ajoutée
I.P.W.	Institut du patrimoine wallon
IARC	International Agency for Research on Cancer
IBSR	Institut Belge pour la Sécurité Routière ASBL
ICN	Institut des comptes nationaux
IDEA	Intercommunale de Développement Économique et d'Aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre SCRL
INAMI	Institut national d'assurance maladie-invalidité
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
IST	infections sexuellement transmissibles
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
LED	Light-Emitting Diode
MDMA	Méthylène-Dioxy-MethAmphétamine
MRS	maison de repos et de soins
OIP	organismes d'intérêt public
O.N.E.	Office de la Naissance et de l'Enfance
OMS	Organisation mondiale de la Santé
P.A.C.O.	Port autonome du Centre et de l'Ouest s.c.r.l.
P.M.E.	petite et moyenne entreprise
PCM	Plan communal de Mobilité

PEREX	le centre de trafic de la Région wallonne
PMM	Para-Methoxy-MethyPara-Methoxy-MethylAmphétamine à haute dose
PPP	partenariat public-privé
PV	Procès verbal
PWST	Plan wallon sans tabac
RER	Réseau Express Régional
RTBF	Radio-Télévision belge de la Communauté française
RTE-T	réseau transeuropéen de transport
SIPES	Service d'Information Promotion Éducation Santé
SMS	Short Message System
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SOWAFINAL	Société wallonne pour la gestion d'un financement alternatif
Sowecsom	Société wallonne d'économie sociale marchande
SPF	service public fédéral
SPW	Service public de Wallonie
T.E.C.	Société de Transport en Commun
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
VIH	virus de l'immunodéficience humaine
WaB	Wallonie-Bruxelles (réseau pilote supra-local réunissant des services et institutions actifs en matière d'assuétude et issus de la Région Wallonne et de la Région Bruxelloise)
ZAE	zone d'activité économique