

# 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 16 juin 2015

## SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i> .....	1
<i>Organisation des travaux</i> .....	1
<i>Examen de l'arriéré</i> .....	1
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites ou reportées</i> .....	1
<i>Auditions</i> .....	1
<i>La situation financière, les défis et les perspectives de la SOFICO</i> .....	1
<i>Désignation d'un rapporteur</i> .....	1
<i>Audition de MM. Langendries et Dehalu, Président et Administrateur délégué de la SOFICO</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Langendries, Président de la SOFICO, M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO.....	1
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, MM. Bellot, Stoffels, Hazée, Mme Salvi, M. Daele, Mme Leal Lopez, M. Martin, M. Langendries, Président de la SOFICO, M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, M. Jeholet, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, M. Desquesnes.....	8
<i>Confiance au président et au rapporteur</i> .....	34
<i>Reprise de la séance</i> .....	34
<i>Interpellations et questions orales</i> .....	34
<i>Question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'entretien des voiries et marquages en Wallonie »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Tzanetatos, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	34
<i>Question orale de Mme Lecomte à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'engorgement à la sortie 32 de l'E11 aux heures de pointe »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Lecomte, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	35

*Question orale de Mme Lecomte à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le marquage routier à Martelange effectué par une entreprise flamande »*

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

*Question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les bornes d'appel SOS »*

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

*Question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'autonomisation énergétique des zones d'activité économique (ZAE) »*

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

*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 plan Zonings »*

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

*Question orale de M. Sampaoli à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'entretien du patrimoine arboré le long des voiries régionales »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Sampaoli, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 42

*Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les embouteillages quotidiens »*

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

*Question orale de M. Lecerf à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la liaison Tihange-Strée-Tinlot »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Lecerf, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 45

*Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les conséquences du non-remplacement des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération » ;*

*Question orale de M. Onkelinx à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les panneaux de signalisation des agglomérations non renouvelés »*

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Daele, Onkelinx, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 46

*Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la fermeture du Thier de Villers aux véhicules de plus de cinq tonnes »*

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

*Question orale de M. Lecerf à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les passages pour piétons dans les centres-villes »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Lecerf, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 50

*Question orale de Mme Waroux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la ZAE Polaris »*

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

*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 réalisation d'un rond-point au carrefour « Les Quatre Bras » à Bois-de-Villers »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 52

*Question orale de M. Maroy à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la hausse des objets encombrants tombés de véhicules sur la chaussée »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 53

*Question orale de Mme Ryckmans à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les améliorations des ouvrages autoroutiers pour éviter les inondations à Ittre »*

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

*Question orale de M. Henry à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les stations de dégazage pour bateaux en Wallonie »*

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

*Question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le crowdfunding au secours des ascenseurs du canal du Centre »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Destrebecq, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 57

*Question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les biens classés en danger en Brabant wallon »*

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

*Question orale de M. Knaepen à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'avancement du projet du triage-lavoir de Péronnes-lez-Binche »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Knaepen, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 59

*Interpellation de M. Knaepen à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la restauration et la réaffectation des églises classées »*

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

*Question orale de M. Desquesnes à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le projet d'inscription de l'hôpital Notre-Dame à la Rose de Lessines sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO »*

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

*Question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les mères adolescentes »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Destrebecq, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 64

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

Intervenants : Mme la Présidente, M. Destrebecq, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 66

*Question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'impact psychologique des accommodements raisonnables sur la santé »*

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

*Question orale de Mme Lecomte à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'intégration du budget des moyens financiers des hôpitaux dans le périmètre de la dette régionale »*

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

*Question orale de Mme Moinnet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les maladies rares »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Moinnet, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 70

*Question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'accompagnement dans leur milieu de vie des personnes atteintes de troubles mentaux »*

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

*Question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les soins urgents spécialisés du site hospitalier de Bastogne »*

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

*Question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'impact que pourrait avoir le TTIP sur les politiques wallonnes en matière de santé ».....74*

*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 dénutrition dans les hôpitaux »..... 74*

*Question orale de Mme Baltus-Môres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les infections liées aux soins »..... 74*

*Question orale de Mme Baltus-Môres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'usage abusif d'antibiotiques »..... 74*

*Question orale de Mme Trotta à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'approche globale de la problématique des drogues »..... 74*

*Question orale de Mme Waroux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la pénurie de gériatres en Wallonie »..... 74*

*Question orale de Mme Waroux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la problématique des perturbateurs endocriniens »..... 75*

*Reprise de la séance..... 75*

*Interpellations et questions orales (Suite)..... 75*

*Question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la diminution des subsides pour les services de soins palliatifs »*

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

*Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'Internet dans les maisons de repos et de soins »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Durenne, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 76

*Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les services de nuit apportés aux seniors »*

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

*Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la diminution des primes de compensation accordées par l'AWIPH »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Daele, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 78

*Question orale de M. Courard à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les difficultés rencontrées par les services d'aide à domicile en milieu rural » ;*

*Question orale de M. Mouyard à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le secteur des aides à domicile et le projet INTERREG » ;*

*Question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'articulation entre les « titres-services et l'aide à domicile » et le vieillissement de la population »*

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

*Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la présence de gens du voyage près de l'aéroport de Charleroi »*

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

*Question orale de Mme Lecomte à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les lits dormants en maisons de repos »*

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

*Question orale de M. Dufrane à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le placement de jeunes en Service résidentiel pour jeunes (SRJ) »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dufrane, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 86

<i>Question orale de Mme Trotta à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le soutien aux femmes SDF »</i> .....	87
<i>Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la mise en œuvre de l'accord-cadre entre la Wallonie et la France pour l'accueil des personnes handicapées »</i> .....	87
<i>Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la perte des allocations familiales en cas de sanction de l'ONEM »</i> .....	88
<i>Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les aidants proches »</i> .....	88
<i>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 »</i> .....	88
<i>Question orale de M. Dodrimont à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la suppression de conventions nominatives de l'AWIPH pour l'ASBL Toma Stena, foyer d'hébergement pour adultes handicapés »</i> .....	88
<i>Question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le salon Vitaville à La Louvière »</i> .....	88
<i>Question orale de Mme Lambelin à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le harcèlement envers les jeunes femmes »</i> .....	88
<i>Question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'utilisation des données GPS pour améliorer le trafic routier »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Bellot, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	88
<i>Question orale de M. Lecerf à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les tracés pour convois exceptionnels »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Lecerf, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	90
<i>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 d'amendes » ;</i>	
<i>Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la décision du ministre de la Justice de limiter l'action des radars » ;</i>	
<i>Question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'impact du rationnement des procès-verbaux sur la sécurité routière »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, MM. Daele, Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, M. Puget.....	91

*Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le financement de l'organisation du Tour de la Région wallonne 2015 »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Daele, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 96

*Question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'agrément des instructeurs de conduite indépendants »..... 97*

*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 délocalisation des lignes de contrôle technique des poids lourds »..... 97*

*Question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les zones à haut risque sur les routes en Wallonie »..... 98*

*Liste des intervenants..... 99*

*Abréviations courantes..... 100*

Présidence de Mme Kapompole, Présidente

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

- *La séance est ouverte à 9 heures 30 minutes.*

**Mme la Présidente.** - La séance est ouverte.

Je vous propose de démarrer nos travaux en saluant la présence de MM. Langendries et Dehalu. Je voudrais vraiment saluer la présence de M. Langendries tout particulièrement, puisqu'il vient d'éprouver un accident de voiture et il vient tout de même pour cette audition. Je sais que ce n'est pas évident de pouvoir assumer cela aujourd'hui, mais merci beaucoup pour votre présence.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

### *Examen de l'arriéré*

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission. Comme vous pouvez le constater, en examinant l'arriéré, différentes propositions de résolution et de décret peuvent être mises à l'ordre du jour. Y a-t-il des demandes concernant celles-ci ? Non.

Je suppose que je pourrais recevoir vos demandes par écrit, si c'est le cas, pour la prochaine séance de la Commission des travaux publics et de l'action sociale.

### *Interpellations et questions orales transformées en questions écrites ou reportées*

**Mme la Présidente.** - La question orale de Mme Dock à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'état de la route du Condroz (RN63) à Nandrin », est reportée.

## AUDITIONS

### LA SITUATION FINANCIÈRE, LES DÉFIS ET LES PERSPECTIVES DE LA SOFICO

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle les auditions dans le cadre de la situation financière, les défis et les perspectives de la SOFICO.

### *Désignation d'un rapporteur*

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

### *Audition de MM. Langendries et Dehalu, Président et Administrateur délégué de la SOFICO*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Langendries.

**M. Langendries,** Président de la SOFICO. - Merci Madame la Présidente. Merci d'abord pour votre invitation qui, je pense, est toujours un moment particulièrement intéressant en termes de débats que nous espérons constructifs et qui nous donne aussi la possibilité de venir présenter la SOFICO. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que nous avons l'occasion de venir à cette commission. Je dois avouer que nous en sommes, à chaque fois, très heureux.

Jacques Dehalu, notre Administrateur délégué, s'attellera tout à l'heure, après mon exposé, à détailler les contentieux liés à la SOFICO, son bilan comptable 2014 ainsi que son compte de résultat.

Vous avez demandé 20 minutes, je vais donc limiter mon intervention à une durée raisonnable et je ne m'attarderai pas à faire un historique complet de la SOFICO. Je pense que nous avons déjà eu l'occasion de le faire et ce n'est pas nécessairement ce que vous attendez de nous, aujourd'hui.

Rentrons directement, si vous le voulez bien, dans le vif du sujet en vous faisant part de nos divers bilans. Ce sera ma tâche à l'occasion de cet exposé.

D'abord les chaînons manquants. Vous savez que c'est une des missions historiques de la SOFICO, qui lui a été confiée en 1994. Il s'agit donc de la résorption d'un certain nombre de goulets d'étranglement et la réalisation de chaînons manquants du réseau transeuropéen de transport aussi bien sur la voie d'eau que sur le réseau routier.

Vous connaissez, sans doute, aussi, nos premières réalisations qui ont été achevées au début des années 2000 que sont la liaison A25-E40, le tunnel de Cointe, les ascenseurs de Strépy-Thieu ainsi que le dernier tronçon de l'autoroute A8.

Trois chaînons manquants sont en cours de réalisation, à savoir les nouvelles écluses sur les sites de

Lanaye et d'Ivoz-Ramet ainsi que la construction du contournement de Couvin.

En ce qui concerne la quatrième écluse à Lanaye, la construction a démarré en juin 2011, c'est un site totalement stratégique et de toute première importance pour le trafic fluvial dans notre pays et en Wallonie en particulier. Les dimensions sont impressionnantes : 225 mètres de long sur 25 mètres de large. Elle permettra le passage de bateaux jusqu'à 9 000 tonnes et désengorgera les trois écluses actuelles qui arrivaient à saturation. La capacité totale du site sera portée à plus de 50 000 bateaux par an. Ce chantier représente, au 12 juin 2015, un montant global de 160 millions d'euros avec, pour l'instant, un taux d'exécution de 79 %. Mise en marche probatoire dès ce mois d'août, la nouvelle écluse devrait officiellement entrer en service dans le courant du dernier trimestre de 2015.

L'écluse d'Ivoz-Ramet a également été lancée en mai 2011, à peu près en même temps que l'écluse de Lanaye. C'est un ouvrage qui a un gabarit identique à celui de Lanaye. Il permettra également de mettre fin à la saturation des infrastructures existantes qui amenaient des retards extrêmement importants. Au 12 juin 2015, le budget global se chiffre à 72,5 millions d'euros avec un taux d'exécution de 73 %. Même chose, cette écluse entamera sa période de marche probatoire, au début du mois de juin, et sera mise également en service dans le courant du dernier trimestre de cette année.

Madame la Présidente, j'en profite pour faire, sur ce sujet, une proposition à la commission, si elle estime digne d'intérêt le fait de visiter ces deux sites extrêmement importants pour le trafic fluvial dans notre pays. La SOFICO est bien entendu très heureuse d'inviter toute la commission à visiter ces deux sites.

**Mme la Présidente.** - Cette proposition sera soumise aux commissaires et nous vous remercions pour cette invitation.

**M. Langendries**, Président de la SOFICO. - Le contournement de Couvin. La réalisation du contournement de la ville permettra non seulement de désenclaver la région de l'Entre-Sambre-et-Meuse, mais aussi de compléter l'axe européen qui va de Marseille à Rotterdam. C'est un vaste chantier qui vise à construire en trois phases un contournement d'environ 14 kilomètres au gabarit autoroutier. Il a débuté en septembre 2011. La phase 1B, en cours depuis novembre 2013, porte sur la réalisation du tronçon entre Frasnes et le Ry de Rome sur environ 5 kilomètres. Elle devrait s'achever en juin 2016.

Le marché de la deuxième phase, qui porte sur la réalisation d'un tronçon de 8,7 kilomètres, compris entre la Platinerie et la frontière française, vient d'être attribué. Les travaux de cette seconde phase devraient commencer au début du mois d'août 2015. La fin du chantier est donc programmée pour le début de l'année

2018 en fonction bien entendu des aléas de ce chantier et des conditions météorologiques.

La phase 3 concerne la réalisation d'une trémie sous les voies de la SNCB et devrait commencer après la réalisation des études, en 2016, pour se terminer également dans le courant de l'année 2018.

Au 12 juin dernier, ce chantier représentait un budget global de 124 millions d'euros avec un taux d'exécution de 36 %. Note pour le bilan, à ces trois chaînons manquants, nous devons encore ajouter le projet de création d'une nouvelle écluse à Ampsin-Neuville pour lequel les études sont en cours, en vue de démarrer des travaux également en 2018. Ces quatre chaînons manquants ensemble représentent près de 500 millions d'euros, dont près de 60 % sont engagés au 12 juin 2015.

Deuxième grand domaine : notre plan Routes. Depuis 2010, en effet, la SOFICO a eu l'opportunité de mettre en œuvre un vaste plan de réhabilitation du réseau structurant, le plan Routes, qui s'étend sur une période de cinq ans avec comme principaux objectifs de renforcer les structures des chaussées pour améliorer leur durabilité et limiter les coûts d'entretien, d'améliorer la sécurité et le confort des usagers, de diminuer les problèmes de mobilité, d'accélérer enfin la rénovation du réseau concerné en contenant les coûts de réhabilitation et de maintenance.

Parcourons rapidement, si vous le voulez bien, les six corridors routiers qui traversent la Wallonie et les investissements attribués dans le cadre du plan Routes.

Si je prends le premier corridor, le corridor n° 1 qui va de Tournai et de Mons vers Bruxelles, il constitue une liaison capitale vers la France, notamment vers le port de Dunkerque ainsi que la métropole lilloise et son bassin industriel. Long de 689 kilomètres, en cumulant les deux sens de circulation, il comprend essentiellement l'E429 Courtrai-Tournai et l'E19 Bruxelles-Mons. Le plan Routes prévoyait d'en réhabiliter 11 %. Entre 2010 et 2015, il a été réalisé sur ce corridor pour environ 115 millions d'euros de travaux, par exemple : la réfection de la porte d'entrée entre la France et la Wallonie entre Lamain et Kain sur l'E42-E19, la réhabilitation du viaduc de Wauthier-Braine sur l'autoroute E19, la réfection de la voirie entre Saint-Ghislain et Hensies également sur l'autoroute E19.

Ce qui est intéressant à vous dire également, pour chacun de ces travaux sur les différents corridors, c'est le montant des paiements cumulés en décembre 2014 qui s'élevaient à 60 % sur les 115 millions d'euros de travaux prévus.

Le corridor n° 2 qui s'étend entre Arlon et Bruxelles est le plus long du réseau structurant wallon avec ses 1 068 kilomètres, en cumulant les deux sens de circulation. Vingt-deux pour cent de ce corridor

devaient être réhabilités. Les chantiers réalisés représentent un montant global de 72 millions d'euros et parmi ceux-ci, on retiendra la réhabilitation du viaduc de Beez sur l'E411. Vous me direz qu'il est réhabilité tout le temps, en effet, c'est un viaduc extrêmement important sur ce corridor. Il faut donc l'entretenir correctement avec la mise en peinture anticorrosion du viaduc, l'installation de nouvelles glissières de sécurité ou encore le remplacement des joints de dilatation et le renouvellement du revêtement. Toujours sur l'E411, diverses réhabilitations de tronçons tels que Wellin-Houyet, Aische-en-Refail ou encore Sterpenich-Weyler. Les paiements cumulés, en décembre 2014, s'élevaient à 74 %.

En ce qui concerne le corridor n° 3 qui va de Couvin à Bruxelles par l'E420 et la N5 Nivelles-Charleroi-Couvin, 16 % de ce corridor, long de 245 kilomètres en cumulant les deux sens de circulation, devaient être réhabilités pour un montant global de 68 millions d'euros. Parmi les travaux prévus, on retrouve l'important chantier de réfection du Ring 9 de Charleroi, mais aussi la remise à niveau de diverses sections sur la N5, telles que Somzée-Fraire et Philippeville-Samart. Ces travaux sont essentiels dans le cadre de la réalisation du contournement de Couvin dont nous avons parlé, tout à l'heure, dans le cadre des cinq grands chantiers. Les paiements cumulés pour ce corridor s'élèvent à 36 %.

Le corridor n° 4, transversale est-ouest – c'est la grande transversale qui relie pratiquement l'ensemble de la Wallonie – comprend principalement l'E42 qui passe par Saint-Vith, Verviers, Liège, Namur, Charleroi, Mons, Tournai, ainsi que la N90, Liège-Mons. Trente pour cent de ce corridor de 1 200 kilomètres devaient être réhabilités et modernisés pour un montant de 178 millions d'euros. Les objectifs à atteindre pour ce corridor reposaient principalement sur la création d'une troisième bande de circulation sur l'E42-A15 entre Sambreville et Saint-Georges. Dans le cadre de ce plan Routes, cette mise à trois voies a été réalisée en plusieurs phases concomitantes, menées sur plusieurs tronçons à la fois. L'ensemble de ce chantier de mise à trois voies représente près de 75 millions d'euros. Les paiements cumulés, en décembre 2014, s'élevaient à 80 %.

On est maintenant pratiquement au bout de cette mise à trois bandes de circulation.

Le corridor n° 5, entre Aix-la-Chapelle et Bruxelles, comprend 240 km.

Le montant global des chantiers se chiffre à 87 millions d'euros pour réhabiliter 17 % de ce corridor.

Parmi ceux-ci, retenons le vaste chantier de réhabilitation d'élargissement du viaduc d'Herstal. Ceux qui passent par là en savent quelque chose ! Ainsi que la

réhabilitation de plusieurs tronçons sur l'autoroute E40-A3.

Le paiement cumulé en décembre 2014 s'élevait à 68 %.

Enfin le corridor n° 6, entre Arlon et Liège, permet de faire le lien entre les corridors 2, 4 et 5 et compte 500 km. Il se situe sur un axe qui offre la possibilité aux usagers d'emprunter l'itinéraire le plus direct entre des Villes comme Maastricht, Liège, Bastogne, Bouillon et Sedan en France.

Dans le cadre du plan Routes, diverses sections de la E25 sont traitées notamment entre Werbomont et Chaudfontaine. D'importants travaux de réhabilitation et de voirie ont également été réalisés sur la N89 entre Libramont et Charleroi.

En tout, 18 % de ce corridor ont été réhabilités et ont bénéficié d'un montant de 35 millions d'euros ; le paiement cumulé en décembre 2014 s'élevait, chantier terminé, à 100 %.

Au 31 décembre de l'année passée, nous pouvions déjà constater que l'ensemble des projets du plan Routes était en cours ou finalisé.

En effet, 350 millions d'euros de chantier étaient clôturés, ce qui représente plus de trois cinquièmes du programme. Ce programme sera complété dans le courant des années 2015 et 2016 par 207 millions d'euros.

Ce qui nous amène à atteindre l'objectif escompté de 557 millions d'euros qui peuvent s'affecter au programme de 500 millions d'euros approuvés par la Banque européenne d'investissement, et à 57 millions d'euros s'y ajoutant dans les programmes spéciaux de sécurisation des nationales et d'investissement en électromécanique que ne pouvait rencontrer la BEI au regard de ces critères d'attribution.

En conclusion, en cumulant la voie d'eau et le réseau autoroutier, ce sont 900 millions d'euros qui ont été investis sur cinq ans.

Jamais, à ce jour, un plan d'investissement aussi conséquent n'avait été mené en Wallonie.

Il est important de bien retenir qu'il a bénéficié tant à la voie d'eau qu'au réseau routier et autoroutier.

L'apport de la SOFICO depuis sa création atteint les 2 milliards d'euros. Cela veut dire, en 20 ans, donc pratiquement la moitié sur ces cinq dernières années.

C'est une croissance sans surcoût pour le budget régional de 100 millions d'euros par an.

Il est important de pouvoir tirer quelques enseignements de ce premier plan Routes.

D'abord, il faut remarquer que la SOFICO a mis en place des outils de gestion, des organes nécessaires et un encadrement adéquat en termes de personnel pour mener à bien ce plan.

Il a permis aussi de faire face aux principales urgences. Une partie du patrimoine a été réhabilitée. Les résultats sont visibles, mais il convient de poursuivre les efforts.

Les routes wallonnes sont vieilles et subissent un trafic parmi les plus lourds et les plus intenses d'Europe.

La mise à disposition des usagers d'une infrastructure répondant aux exigences minimales de sécurité et de confort nécessite effectivement d'assurer un suivi régulier de son état, de définir et de concrétiser des programmes d'entretien cohérent sur l'ensemble du territoire wallon.

Une première recommandation consisterait donc à mettre l'accent sur l'importance qu'il convient d'accorder à l'entretien préventif. Celui-ci permettant de prolonger significativement la durée de vie des ouvrages pour un coût global moindre. Toutes les études montrent que négliger cet entretien régulier conduira à terme à des dépenses inéluctables de réparation bien plus lourde.

Le coût de cette remise en état s'additionnait aux dépenses de maintenance préventive future.

En vue d'établir une programmation de travaux sur plusieurs années, il était donc indispensable de mettre en place une méthodologie s'appuyant sur plusieurs éléments.

Il est évidemment crucial de disposer pour cela d'une bonne connaissance du patrimoine, notamment sur les différentes composantes de nos infrastructures, accompagnées de l'historique des travaux déjà réalisés sur le réseau. Cela constitue une étape indispensable qui conviendra d'approfondir et de formaliser en vue de compléter une banque de données déjà existantes.

L'auscultation de nos infrastructures permettra aussi de donner des indications sur leurs états, mais également calibrer les modèles d'évolution des dégradations. Pour que le modèle plus fonctionner efficacement, il sera nécessaire de réactualiser régulièrement les données les plus utiles.

La volonté de mettre en place de nouveaux outils de gestion, ou d'aide à la décision, de type PMS, *Pavement Management System*, permettra certainement d'automatiser l'approche en proposant notamment les meilleures stratégies d'entretien sur l'ensemble du réseau ou en donnant des résultats sur l'évolution de l'état de ce réseau dans les prochaines années, et ce, en fonction des stratégies d'entretien retenu et des moyens mis à disposition.

Quel que soit le modèle utilisé, la connaissance du patrimoine reste une étape incontournable et prioritaire dans toute cette démarche.

J'en ai pour ma part terminé, Madame la Présidente. Je propose que Monsieur Dehalu, l'administrateur délégué, puisse continuer l'exposé.

**Mme la Présidente.** - Merci pour votre exposé très clair, Monsieur Langendries, singulièrement pour les recommandations qu'il contient. Cette présentation sera disponible pour les membres de la commission, les membres effectifs et suppléants via la plateforme d'échange de documents. Pour ceux qui ne sont ni membres effectifs, ni suppléants, n'hésitez pas à nous le signaler à M. le secrétaire et à moi-même pour que nous puissions vous l'envoyer le cas échéant.

*(Réaction d'un membre)*

Oui, je l'avais bien noté et pas que vous.

La parole est à M. Dehalu.

**M. Dehalu**, Administrateur délégué de la SOFICO. - Je vous remercie Madame la Présidente.

Nous venons régulièrement, M. Langendries a eu l'occasion de vous faire part de nos présentations régulières faites auprès de la Commission des travaux publics de telle manière à encadrer au mieux la manière dont nous appréhendons, d'une part, activement sur le terrain l'ensemble des missions qui nous sont confiées, mais aussi pour vous présenter l'accompagnement comptable et budgétaire qui s'y rapporte et qui ne demande pas moins d'attention, loin de là. En effet, je crois que notre président a eu l'occasion de vous présenter, aujourd'hui, l'ensemble des programmes qui ont été réalisés en Région wallonne.

Le montant de 900 millions d'euros est une réalité, mais il est bien certain qu'il y a eu des soucis d'encadrement.

Il est bien certain aussi qu'en présence de ces chantiers, des retards, des intempéries à rattraper et ainsi de suite, il doit y avoir une adéquation stricte de notre trésorerie. On en a beaucoup parlé ces derniers temps. L'encadrement en question a été aussi perturbé par le fait que la SOFICO a connu l'évolution qui passait de la déconsolidation, pouvait-on dire au niveau de l'Institut des comptes nationaux, vers un statut de consolidé et que cela impliquait aussi une amodiation à la manière de gérer les choses.

Les perturbations, pourrait-on dire, ont été de cinq natures. Si je parle au passé, c'est parce que je crois qu'elles ont toutes été rencontrées et que l'on a essayé de les cadenciser de telle manière à ce qu'il n'y ait pas d'envolée. Vous verrez très bien que la statistique prouve que tel a bien été le cas.

La première préoccupation que nous avons dû rencontrer, c'était la nature même de la mission qui nous était confiée par le Gouvernement wallon qui était un projet soumis à performance.

Qu'entend-on par cela ?

Dans le souci de s'assurer d'accélérer les chantiers dans les délais les plus réduits, source d'économies d'échelle particulièrement appréciable que l'on avait déjà pu obtenir lors de la construction de Cointe et de Strépy, le Gouvernement wallon a fixé à la SOFICO un critère de performance basé sur une réduction des péages perçus depuis 1994 et qui en limitait les montants à un coefficient de 75 % pendant la période des chantiers qui ne seraient libérés à 100 % qu'au moment où les chantiers se termineraient en principe en 2015.

Mais il se fait que le passage du statut de déconsolidation auquel j'ai fait allusion tout à l'heure, dont bénéficiait la société depuis 20 ans, à celui de consolidé qui a nécessité un lissage des programmes de telle manière à s'harmoniser au mieux dorénavant avec l'ensemble des problématiques rencontrées par le Gouvernement wallon avait pour conséquence la prolongation logique, sans doute, mais non sans conséquence financière, du délai de péage réduit jusqu'au moment de la fin du chantier, c'est-à-dire avec un report de deux ans sur le calendrier qui était le nôtre et donc, des économies substantielles additionnelles à effectuer à notre niveau de 35 millions d'euros par an. Ce qui a été fait, mais j'y reviendrai tout à l'heure.

Le deuxième point que nous avons dû rencontrer, c'est une problématique qui a été, à diverses reprises, discutée devant votre commission, qui est la réduction en cours de parcours de moyens propres perçus sous forme de redevance de concession et qui se sont vu imposer par l'administration fiscale depuis 2011 d'un précompte mobilier de 15 %, passé à 25 % il y a deux ans, ce qui correspond à une diminution additionnelle de moyens de 5 millions d'euros par an régulièrement.

Très vite aussi, dans le cadre de la gestion de nos domaines, l'effondrement du marché de l'électricité et l'augmentation des charges de transport concomitantes imposés par Elia et le GRD ont réduit à néant quasiment les revenus attendus des concessions hydroélectriques et en particulier du barrage de l'Eau d'Heure. Au total, nous sommes en présence d'une réduction globale de 8 millions d'euros par an. S'agissant essentiellement d'un risque d'entreprise, la SOFICO n'a pas formulé de revendications à ce sujet, d'autant plus que des actions compensatoires ont été portées devant les tribunaux, du moins pour ce qui concerne les aires autoroutières, l'argumentaire essentiel défendu par la SOFICO et ses conseils étant de dire qu'il ne s'agissait pas à proprement parler de revenus immobiliers tant en ce qui concerne les concessions, les aires autoroutières ou les centrales

hydroélectriques, mais l'exploitation d'un patrimoine immobilier qui ne devait pas être soumis à cela. Nous sommes actuellement au stade du recours en appel.

La troisième problématique a été citée par notre président et résulte des négociations avec la BEI, du programme de 500 millions d'euros pour la réhabilitation du réseau structurant, qui a été un succès pour la SOFICO, autant que pour la Région wallonne, dans la mesure où, pour la première fois, la Banque européenne d'investissement intervenait pour un programme de réhabilitation d'un ensemble autoroutier, alors que traditionnellement son objectif est de favoriser l'investissement nouveau. Ici, force est de reconnaître que, dans l'encadrement qui a été présenté par la SOFICO, en collaboration étroite avec l'administration et la Direction générale des routes et des autoroutes, nous avons pu convaincre les ingénieurs de la BEI de l'intérêt, surtout dans un contexte aussi difficile que celui que nous connaissons – un contexte de transit, j'entends – et la BEI a accepté de couvrir l'ensemble de ce programme dans la seule mesure où elle concernait le réseau transeuropéen de transport, à l'exclusion des autres dorsales qui faisaient partie du réseau structurant.

La SOFICO, en conséquence, a dû adopter un programme minimal additionnel pour la réhabilitation des nationales, M. Langendries y a fait allusion, que ne pouvait rencontrer les financements de la BEI et cela pour un montant, aujourd'hui, actualisé à environ 45 millions d'euros, soit à peu près 10 millions d'euros par an, puisque l'ensemble de ces programmes a été réalisé depuis 2011.

Lors de son adoption en 2011, la question s'est posée de savoir si une programmation financière spécifique devait être immédiatement présentée au Gouvernement wallon. Il a été jugé préférable, à l'époque, d'attendre que le programme de 500 millions d'euros soit suffisamment entamé avant de formuler toute nouvelle demande, mais aujourd'hui, force est de reconnaître que, malgré les problèmes de trésorerie que nous avons rencontrés, nous avons pu encadrer ce programme additionnel sans devoir recourir à une sollicitation additionnelle formulée vis-à-vis du Gouvernement wallon.

Le quatrième point qui a été une cause de souci au niveau de la SOFICO et qui a eu aussi des répercussions au niveau de nos comptes bilan et comptes de résultat plus particulièrement, c'est l'augmentation des charges d'exploitation du réseau structurant. Parallèlement à la mise en œuvre d'un plan Routes qui obère, ne fût-ce que pour le réseau structurant, à peu près 100 millions d'euros par an, il y a à peu près une somme du même montant pour l'entretien. Cet entretien a évolué. La SOFICO s'est employée à rationaliser ces baux d'entretien en conséquence, surtout en essayant de les projeter dans le temps, en faisant en sorte que ces baux ne soient pas liés à l'annualité budgétaire, mais puissent engendrer, sur des périodes normales de quatre ans qui

devaient diminuer le nombre de dossiers, d'une part – c'était une forte économie au niveau de la charge administrative – donc d'un travail de l'administration et améliorer concomitamment les performances en phase avec le nouveau cahier des charges QualiRoutes qui applique, vous le savez et je crois que M. le Ministre en a parlé assez souvent, davantage d'efforts sur la sécurité, sur la signalisation en conséquence, non seulement pour la protection de l'administration, mais aussi des travailleurs qui sont sur place, d'améliorer l'épaisseur des bitumes et ainsi de suite.

Au total, 400 baux d'entretien ont été relancés. Ils étaient au surplus attendus. C'était un peu l'attente que nous avions de la part des entreprises : plus de stabilité au niveau de l'emploi et des investissements, surtout en matériel, qu'elles pouvaient faire sur des périodes beaucoup plus pérennes. En retour, de meilleures conditions étaient pressenties, ce qui n'a pas été le cas.

Globalement, y compris pour l'électromécanique, les charges d'exploitation sont passées progressivement de 52,8 millions d'euros en 2011 à 62,9 millions d'euros en 2012 pour se stabiliser à 85 millions d'euros en 2013 au fur et à mesure de l'attribution de tous les baux traduisant pratiquement une augmentation de 40 % en plus.

Évidemment, la SOFICO a sollicité de l'administration la validation de ces évolutions et l'administration a confirmé le caractère inéluctable de cette évolution tendancielle dans le cadre d'un groupe de travail mis en place par la SOFICO. L'importance de l'entretien préventif – je crois que notre président a eu l'occasion de s'exprimer sur le sujet tout à l'heure – n'est plus à démontrer, notamment au niveau des économies réalisées, lorsque ces interventions sont prodiguées au moment opportun, de telle manière à reporter toute échéance et à accentuer le caractère structurel des chaussées à réhabiliter dans la mesure où l'on permettait d'anticiper les choses.

Toutefois, force est de constater que le compte de résultat s'est trouvé affecté dans la mesure où le cash-flow important qui était destiné à autofinancer les investissements ont dû être prioritairement affectés à la couverture de ces augmentations de charges d'exploitation du réseau structurant, s'accroissant d'autant – et je reviens sur le premier propos que j'ai tenu – sur le report de la période d'octroi des *shadow tolls* à 100 % qui étaient justement pour couvrir ce différentiel. C'est la raison pour laquelle la SOFICO s'est employée à cadenciser sa trésorerie de telle manière à ce qu'elle puisse répondre à cela.

Si nos comptes de résultat ont enregistré une perte d'exploitation en conséquence, force est de reconnaître que son cash-flow, ses moyens financiers, sont restés positifs. C'est cela l'élément important. Évidemment, nous avons un différentiel qui portait sur les amortissements en question.

J'en viens sur le dernier point que l'on a souvent évoqué par presse interposée, en tout cas pour la SOFICO. Ce sont les retards de paiement des *shadow tolls*. Depuis 2011, les retards de paiement enregistrés à charge des *shadow tolls* ont augmenté à peu près de 10 millions d'euros par an, passant de 13,6 millions d'euros en 2011 à 44 millions en 2014 et cette évolution s'est traduite fin 2015 à 61,4 millions d'euros.

Cet arriéré résulte d'un manque récurrent de moyens budgétaires par rapport aux déclarations de créance émises chaque année par la SOFICO que ne peut occulter, force est de reconnaître l'origine des choses, l'évolution erratique des moyens attendus de l'Eurovignette et dont les montants fluctuaient assez fortement d'une année sur l'autre et surtout de manière décroissante systématique, jusqu'à ce jour.

Alertés par le conseil d'administration de la SOFICO à l'occasion de la correction du budget de l'année 2015 sur le caractère devenu éphémère de la trésorerie de la SOFICO et des aléas qu'ont finalement connu au début 2015 les entreprises qui dépendaient de la SOFICO, le ministre des Travaux publics s'est employé à apurer complètement les retards accusés et à rétablir la SOFICO dans une situation de trésorerie qui traduit une situation SEC, c'est-à-dire en fonction des normes européennes, redevenue désormais positive tout en restant fragile.

Ces quatre points en question vous montrent que tout a été cadencé de telle manière à ce que tout s'effectue dans le cadre des enveloppes. Nous avons dû faire des économies sur les charges d'exploitation. Nous avons dû pratiquer, force est de reconnaître aussi, un certain programme, mais en faisant en sorte que notre trésorerie soit aujourd'hui largement positive d'à peu près 20 millions d'euros dans le cadre de la finalisation. Au fur et à mesure que les chantiers s'achèvent, aujourd'hui parce qu'ils sont prévus pour se clôturer déjà cette année-ci, nous l'avons rappelé tout à l'heure pour les écluses de Lanaye et d'Ivoz-Ramet. La plupart des chantiers se termineront aussi en 2016. Seuls quelques chantiers, dont celui de Couvin, qui ont commencé plus tard, se termineront en 2017-2018.

La prise en charge des investissements par la SOFICO par le budget régional atteint aujourd'hui ses limites dans ce cas-ci.

Ces situations étant amplifiées dans le contexte, je l'ai évoqué, de la consolidation de la plupart des OIP wallons auxquels ne fait pas exception la SOFICO. En effet, le Gouvernement wallon s'avère actuellement dans l'obligation d'allouer aux OIP des marges sous forme de ce que l'on appelle des emprunts, c'est-à-dire des autorisations d'effectuer des dépenses que l'on qualifie de primaires, au sein desquelles la SOFICO occupe une place particulièrement importante de 147 millions d'euros, même s'ils ont été ramenés dans le cadre du feuillet d'ajustement à 141,1 millions d'euros.

La Cour des comptes, elle-même, a relevé ce caractère particulièrement important.

Cet effort particulièrement exceptionnel de la part du Gouvernement wallon se justifie malgré tout, faut-il le reconnaître, par un ensemble de chantiers auxquels il faut inéluctablement faire face, mais il est bien certain que cette situation est d'autant moins tenable qu'elle génère corrélativement une dette qui, si l'on n'y prend garde, risque de devenir endémique.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement wallon, conscient de l'état et du poids de l'entretien routier, à l'instar des autres Régions – ce n'est pas un phénomène propre à la Région wallonne – s'est attelé à finaliser le projet qui se dessinait de longue date, concernant la mise en œuvre d'un prélèvement kilométrique à charge de véhicules générateurs de l'essentiel des dégradations routières, surtout dans le contexte d'eurocorridors qui, comme on l'a rappelé tout à l'heure, sont traversés par un trafic de transit particulièrement dense. N'oublions pas que sur l'autoroute de Wallonie ce trafic est d'à peu près 35 % de poids lourds alors que, sur des autoroutes traditionnelles, il est à peu près de 10 à 15 %, c'est une chose qu'il faut bien prendre en considération.

La SOFICO a été en conséquence progressivement associée par la Région wallonne au processus de réflexion initié par les Régions, en 2011, en vue de l'introduction d'un système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et s'est montrée active à chaque stade de la procédure aux côtés de ladite Région wallonne jusqu'à l'adoption, la semaine dernière, des tarifs.

Je ne pourrais clôturer mon intervention sans parler de la problématique que nous avons éprouvée avec l'Institut des comptes nationaux. Comme vous le savez, la SOFICO a introduit un recours en annulation de cette décision auprès du Conseil d'État. D'autres entités publiques qui ont également été consolidées ont fait de même.

L'auditorat du Conseil d'État – et je crois que nous étions le premier à avoir introduit un recours – a estimé que les recours étaient recevables et fondés. Dans chaque cas, dont celui de la SOFICO, l'ICN a retiré sa décision à la veille de l'audience du Conseil d'État, préférant cette solution à une annulation.

Dans les cas de la SOFICO, l'ICN a cependant rapidement repris, le 30 mars de cette année, une nouvelle décision de consolidation, soit 15 jours après, sur un motif toutefois différent du motif qui avait soutenu sa première décision. L'ICN estime à présent que la SOFICO n'apporte pas la preuve qu'elle est un opérateur marchand, en d'autres termes, qu'elle ne génère pas des ressources aptes, par elle-même, à couvrir plus de 50 % de ses coûts de production.

Lors de la discussion entre la SOFICO et l'ICN, nous avons repris langue et c'est sur cette base-là que nous allons entamer à nouveau une discussion avec l'Institut des comptes nationaux. Souhaitant créer les conditions d'un dialogue le plus positif et le plus serein possible, le conseil d'administration a décidé, il y a deux semaines, de ne pas introduire de nouveau recours auprès du Conseil d'État.

La SOFICO souhaite cette fois convaincre l'ICN que les prix qu'elle pratique dans le cadre du *shadow toll* actuel sont des prix du marché en phase avec les règles du Système européen de comptes normalisés.

Nous avons eu recours à différents consultants, dont un, recruté par la SOFICO, en a apporté la démonstration notamment par la comparaison des prix avec l'ensemble des péages qui étaient pratiqués en Europe.

La discussion prendra également en considération l'introduction prochaine du prélèvement kilométrique et c'est dans cette phase-là que nous avons pris notre décision au niveau du conseil d'administration.

En effet, le profil économique de la SOFICO s'en trouvera profondément modifié puisqu'elle dépendra directement des paiements des usagers sur son réseau à concurrence de plus de 50 % de ses coûts de production et elle devra, dans ces conditions, être automatiquement considérée comme un opérateur marchand, caractère qui lui manquait ou qui était légèrement discuté actuellement par l'ICN, dans la mesure où les ressources provenant directement du budget régional étaient considérées plus comme étant des subventions qu'autre chose.

J'en viens sur l'aspect conclusif de mon intervention sur la dette et le contentieux ; très brièvement parce que je crois que les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Quel est l'état de la dette ? Celle-ci s'établit à peu près à ce jour – et cela suscite toujours l'étonnement, surtout chez nos collègues flamands, de voir que la dette de la SOFICO est particulièrement faible – à 410 millions d'euros dont 40 millions subsistent pour le premier programme d'investissement qui seront totalement remboursés – c'est l'une de nos fiertés – en 2016.

La dette nette pour la SOFICO pour le dernier programme d'investissements dont nous avons actuellement parlé se chiffre, dès lors, à 370 millions d'euros seulement, malgré les diverses pressions sur notre trésorerie. C'est ce qui fait un petit peu notre satisfaction.

Par ailleurs, grâce à une gestion proactive des contentieux qui apparaissent pendant l'exécution des chantiers, force est de reconnaître, quand même, que sur 900 millions d'euros de chantiers, la propension normalement à introduire des recours est forte. C'est

parfois le principe même. Cependant, force est de reconnaître que nous avons mis en place un encadrement approprié intégrant les services de la SOFICO, l'administration qui apporte tout son concours technique, ainsi que les instances de contrôle. Les litiges ont pu globalement être bien maîtrisés. De plus, lorsque cela paraissait nécessaire, des solutions rapides et appropriées ont pu être dégagées.

De la sorte, au cours des dernières années, ont été alloués à titre de dommages et intérêts des révisions de marché des sommes d'un montant qui ne s'élève pas à plus de 7 millions d'euros, jusqu'à présent, pour l'essentiel, sur le règlement des faits, les circonstances rencontrées sur le chantier de génie civil et de l'électromécanique relatives à la construction de l'année.

La SOFICO s'emploie à circonscrire en conséquence, avec la même résolution, les derniers problèmes qui subsistent sur les chantiers de construction d'Ivoz-Ramez, ainsi que la réhabilitation de l'E42, qui sont les chantiers les plus importants, qui sont les plus grandes sources de soucis à ce point de vue là. Force est de reconnaître que toutes les problématiques, lorsqu'elles se posent au niveau de la SOFICO, sont résolues quasi immédiatement, car nous avons mis en place des instruments très proactifs en collaboration avec l'administration qui permettent de circonscrire les problèmes lorsqu'ils se posent. C'est une des forces de la SOFICO.

En conclusion, la trésorerie de la SOFICO est certes à flux tendus – vous vous imaginez bien – en fonction des problématiques que j'ai évoquées et qui ont été toutes bien encadrées, me semble-t-il, en attendant le prélèvement kilométrique, mais enregistre un endettement particulièrement limité au regard de l'ampleur du programme d'investissements qui se termine. Je pense que, à mon niveau, autant qu'à celui du président, c'est une source de garantie pour l'avenir.

**Mme la Présidente.** - Merci, Monsieur Dehalu, pour votre exposé très complet.

#### *Échange de vues*

**Mme la Présidente.** - Nous pouvons d'ores et déjà démarrer l'échange de vues avec l'ensemble des commissaires qui auront sans doute des questions, des interpellations, des avis à développer.

La parole est à M. Bellot.

**M. Bellot (MR).** - Merci, Monsieur Langendries et Monsieur Dehalu.

On se trouve dans le même scénario que celui que j'ai connu, pour des raisons professionnelles, au début des années 80, avec le Fonds des routes qui avait permis d'extraire du périmètre de contrôle des pouvoirs publics

et des parlements au sens large, tous les investissements au niveau des grandes infrastructures de génie civil, d'autoroutes et des ports, à l'époque.

C'était une façon de débudgétiser du périmètre public, l'ensemble des investissements, en chargeant un organisme externe de la réalisation des travaux et de leur financement, considérant que cet organisme externe pouvait introduire de la souplesse à tous niveaux, bien entendu dans le respect des marchés publics, mais tout le reste étant des règles beaucoup plus souples que celles qui prévalaient dans les pouvoirs publics. On a été replongé dans la question avec la définition du périmètre SEC qui doit reprendre toutes les dépenses des organes publics et parapublics.

J'ai quelques questions.

Le plan initial prévoyait la réalisation de 575 chantiers du plan Routes dont la priorité avait été fixée par l'étude Arcadis. Sur les 575 chantiers, au travers des questions que nous avons posées, 267 projets n'ont pas été réalisés. L'ordre de priorité des projets qui avaient été retenus dans l'étude Arcadis n'a pas été celui-là, cela a été un tout autre plan. Ma première question : pourquoi avoir choisi d'autres ordres de priorité que la priorité qui était reprise dans les conclusions de l'étude ?

Deuxième chose, il y a les infrastructures, vous en avez parlé. Il y a aussi le réseau de fibres optiques. Qui est, aujourd'hui, le ministre en relation avec la SOFICO dans le cadre de l'exploitation du réseau de fibres optiques ? À un moment donné, il avait été prévu une vente de ce réseau de fibres optiques à des tiers. Qui mène cette négociation au sein du Gouvernement wallon ? De manière claire, est-ce le ministre Marcourt qui est votre interlocuteur ou est-ce le ministre Prévot ?

D'ailleurs, je pense qu'il y a un litige dans ce dossier entre la Région et la SOFICO, puisque cela fait un certain nombre d'années que les redevances d'usage par la Région n'ont pas été versées à la SOFICO. Est-ce ce montant que vous évoquez dans le litige qui est repris pour un montant de 7 millions d'euros que vous avez indiqué en conclusion de votre exposé ?

Dans le cadre d'une mise en concession éventuelle, avec toute la difficulté que cela peut représenter, le modèle français est un modèle basé sur un faible nombre d'échangeurs autoroutiers, avec une facilité de contrôle. Le ministre, à juste titre, a conclu qu'il était extrêmement difficile d'entrer dans ce modèle de concession à la française avec des péages en entrée et sortie. Les nouvelles technologies permettraient de faire toute autre chose. Y a-t-il une réflexion, du côté de la SOFICO, quant aux différentes solutions possibles de concession des axes structurants et d'autres axes ?

On a très peu évoqué la problématique des investissements dans les autoroutes intelligentes. Or, on voit bien que les sauts qualitatifs en termes de sécurité

routière, dans les pays voisins, dans plusieurs pays européens, ont été permis par l'usage des nouveaux outils dits des autoroutes intelligentes, c'est-à-dire les panneaux d'information en temps réel de la situation sur le réseau routier : les accidents, les incidents, les problèmes météorologiques, le rétrécissement, les annonces à longue distance. Le ministre, que j'avais interrogé lors des débats budgétaires, nous avait dit que ce n'est pas moins de 700 millions d'euros qu'il faudrait pour développer cette politique. Où en êtes-vous aujourd'hui ?

Ce qui nous préoccupe au plus haut point, indépendamment des aspects techniques, c'est la situation financière de la SOFICO, les problèmes de trésorerie, les problèmes structurels, parce que vous pouvez avoir des problèmes conjoncturels, mais ici, il y a des problèmes structurels qui méritent des actions fortes. Tout d'abord, serait-il possible de recevoir, quand ils auront été approuvés, l'intégralité des comptes annuels 2014, et pas seulement les tableaux de grande masse, mais les comptes annuels dans leur intégralité avec les rapports des réviseurs ? Que dit ce rapport, s'il est déjà établi et si l'on peut déjà en prendre connaissance ?

Il y a des règles comptables qui disent que, lorsque au cours de deux années successives des déficits d'exploitation sont constatés, il faut un rapport spécial sur la solidité des structures financières, des perspectives de rétablissement des équilibres. Avez-vous établi ces rapports ?

Ces rapports ne sont pas simplement des rapports comptables, ce sont des rapports stratégiques pour savoir comment ramener à la fois un *cash flow* positif, ce qui est le cas, mais un ratio de liquidités qui, lui aussi, est supérieur à un, ce qui n'est pas le cas.

Par ailleurs, la Cour des comptes émet régulièrement des avis. Le dernier rapport que j'ai pu voir datait de 2012. Qu'en est-il du rapport de la Cour des comptes ou des contacts que vous avez avec la Cour des comptes à ce niveau-là ?

Quelles ont été les conclusions ? Quels ont été leurs avis ? Quel a été l'avis du collège des réviseurs qui vous a consulté qui a examiné vos comptes ?

En ce qui concerne les retards de paiement, il semble que c'est là que les gros problèmes se posent en ce qui concerne la SOFICO : retards de paiement et insuffisances budgétaires.

Si j'ai bien noté les chiffres dont vous avez parlé, vous avez dit qu'en 2010 il n'y avait pas de retard de paiement, qu'en 2011 c'était de l'ordre de 10 millions d'euros, en 2014 de 44 millions d'euros et en 2015 de 61 millions d'euros. C'est ce que vous nous avez indiqué.

C'est une question que je vais poser au Gouvernement wallon. Il y a une convention qui lie la SOFICO et la Wallonie. Il y a des obligations. Ces obligations sont reprises dans la convention et, parmi ces obligations, il y a celle de rétrocéder les péages, ni plus ni moins, de la Région vers la SOFICO.

L'écart provient-il de là ? L'entièreté des péages perçus, évalués par la Région est-elle transférée vers la SOFICO ? Les moyens budgétaires inscrits sont-ils suffisants ? Y a-t-il un écart entre les recettes estimées et les charges imputables à la Région ? Comment cela va-t-il se passer le jour où l'on va passer à la taxe kilométrique, puisque la convention ne parle que du *shadow toll* ? Mais le jour où l'on va passer la taxe kilométrique, quels termes de la convention vont remplacer le *shadow toll* ? Est-ce partiellement que les transferts vont avoir lieu vers la SOFICO – je peux le supposer, mais selon quelles règles ? Est-ce sur une estimation de ce que cela aurait été si l'on avait conservé le *shadow toll* ou est-ce une part, un pourcentage sur base de critères objectifs qui vont être déterminés dans la convention ?

C'est tout le modèle du financement de la SOFICO qui est aujourd'hui remis en cause, puisque si la SOFICO connaît des tensions de trésorerie et les difficultés que l'on connaît aujourd'hui, c'est sans doute – et c'est certainement – que son modèle de financement n'est pas pertinent par rapport aux charges qui lui sont imputables.

Enfin, en ce qui concerne les emprunts, la BEI est un organe de mise à disposition de fonds qui a des taux d'intérêt intéressants et permet une période de remboursement qui est très différent des organismes bancaires qui, normalement dans les règles Bâle III ont horreur maintenant de dépasser 20, voire 25 ans. La BEI a beaucoup plus de souplesse, peut aller beaucoup plus loin. Bien entendu, la BEI a d'autres conditions que ce que les organismes prêteurs ordinaires peuvent émettre. Par exemple, c'est celui sur l'étalement des dépenses. Je pense que normalement les emprunts, les appels d'emprunt à la BEI s'étalent sur deux ou trois tranches, des tranches importantes, et fixent un délai durant lequel tout l'appel à emprunt doit être réalisé suivant la convention initiale. Où en êtes-vous aujourd'hui ? Pour l'année 2013, je pense que 12 % du coût estimé du plan qui ont été payés. Quelle est aujourd'hui la part des emprunts qui étaient possibles à la BEI que vous avez pu contracter ?

Il y a une cellule de pilotage mixte. Quelles sont ses conclusions ? Comment évoluent-elles ? Quelles sont ses perspectives ? Que fixe-t-elle comme condition ? Quelles faiblesses éventuelles ou quel élément positif cette cellule de pilotage mise en place entre la BEI et la SOFICO aurait-elle relevés ?

On sait aussi que la BEI, parmi ses conditions – et je pense que M. Dehalu l'a évoqué – face à l'importance du

trafic poids lourds sur le réseau routier et autoroutier, a notamment demandé et a incité la SOFICO à placer des équipements de mesure automatique des charges des poids lourds. Où en est-on dans ce projet ? Quand sera-t-il complètement abouti ?

Autre élément, vous avez recours, je pense, à des emprunts de trésorerie. Pour pouvoir faire des emprunts de trésorerie, comme vous êtes un organisme pararégional, disposez-vous de la garantie régionale ou devez-vous faire appel à la garantie régionale pour pouvoir disposer de ces emprunts de trésorerie ? À quel taux par rapport au taux du marché ?

Dernier élément, dans une question qui avait été posée à M. le Ministre Prévot, il nous avait dit que les perspectives d'amélioration en ce qui concerne la SOFICO étaient bonnes et ne devaient pas nous inquiéter, d'autant plus qu'il avait demandé des versements relativement rapides de tranches de 2015. Mais, il évoquait aussi, éventuellement, des ajustements budgétaires.

J'imagine que la SOFICO adresse des demandes au ministre, et la question va dans les deux sens. Quelles demandes la SOFICO formule-t-elle au Gouvernement wallon en ce qui concerne le rétablissement de sa trésorerie et le fait d'honorer les charges, notamment des redevances et autres, puisqu'il y a un déficit de 61 millions d'euros sur le plan des recettes de la SOFICO par rapport à la Région, déficit qui n'existait pas il y a trois ans – si je comprends bien il était positif de 8 millions d'euros et en négatif, cette année, de 61 millions d'euros selon vos estimations ? Quelles conditions percevez-vous au sein de la SOFICO pour assurer sa pérennité dans le cadre de la mission qui vous a été confiée au sein des pouvoirs publics wallons ?

**Mme la Présidente.** - Messieurs, je vous propose de fonctionner avec une première série de questions de différents commissaires. Ont demandé la parole : MM. Stoffels, Hazée, Mmes Salvi, Leal Lopez, MM. Daele et Martin.

La parole est à M. Stoffels.

**M. Stoffels (PS).** - Il y a quatre thèmes que je voudrais aborder, en partie adressés aux interlocuteurs de la SOFICO et probablement en partie au Gouvernement.

Le premier thème concerne la mission de la SOFICO.

Lorsque, vers 2005-2006, Arcadis a fait la liste des 575 chantiers qu'il faudrait approcher, qu'il faudrait remettre en bon état, il faut savoir que ceci a été fait après un certain travail de préparation, d'une part, réalisé par Arcadis, d'autre part, déjà réalisé par les services publics wallons. À l'heure actuelle, qu'est-ce qui a déjà pu être réalisé ? En d'autres termes, quels sont les chantiers, sur ces 575 chantiers identifiés par Arcadis

comme étant prioritaires et à remettre en état, qu'il reste encore à faire, 10 ans plus tard ? C'est une première question que je pose pour avoir une idée de la rapidité avec laquelle la SOFICO, qui est le bras financier d'une politique en matière de travaux publics, permet de réaliser les chantiers. Étant donné que le terme que j'ai choisi, « bras financier », vous met dans une situation de coopération avec le SPW qui, lui, joue plutôt le rôle technique. Est-ce une répartition des rôles par rapport à laquelle vous êtes toujours d'accord ? Cela vous intéresse-t-il de continuer dans ce contexte ou y aurait-il, de temps en temps, une envie de reprendre également le côté technique de la gestion des chantiers ?

En lien direct avec cette question concernant le passé et cette fameuse liste établie par Arcadis, je souhaite également vous demander si vous pouvez vous imaginer que la mission soit étendue du réseau structurant actuel, qui est composé d'autoroutes et de routes régionales structurantes, vers une partie ou la totalité du réseau que l'on appelle secondaire. Le ministre m'a quelque part confirmé, lors de la dernière séance de notre commission, que ce réseau a eu une vie un peu difficile, étant un peu le parent pauvre de la politique en matière de travaux publics depuis un certain nombre d'années. Pourriez-vous vous imaginer que la mission soit étendue en reprenant tout ou partie du réseau secondaire ? La question m'intéresse, notamment par rapport à la notion d'entretien lourd, mais aussi d'entretien préventif. Si j'ai bien analysé le dossier, c'est notamment en entretien préventif que le réseau secondaire souffre beaucoup à l'heure actuelle.

Une autre question est directement liée à la notion de mission confiée à la SOFICO lors des discussions que l'on a pu lire et suivre dans la presse. Des réflexions se mettent en marche et visent à faire participer le capital privé à l'opération de la remise en état du réseau. Entre autres, a-t-il été évoqué la possibilité de demander à des privés de participer au capital de la SOFICO ; ce qui enlève votre relation *in-house* avec la Région ? Si le capital privé participe à la SOFICO, cela veut dire que vous êtes un concurrent parmi d'autres. Le Gouvernement, dans ce cas-là, ne peut pas passer une commande en direct à la SOFICO, mais doit lancer un appel d'offres. Vous pourrez toujours soumettre une offre au Gouvernement et c'est le meilleur disant qui l'emportera. Est-ce une piste par rapport à laquelle vous pouvez prendre position, à ce stade, soit en faveur, soit en défaveur ? On sait tous que l'apport du capital privé peut être intéressant, parce que nous manquons cruellement d'argent pour remettre en état l'entièreté du réseau, il faut le reconnaître. Avec les moyens dont nous disposons, cela risque encore de prendre encore un peu de temps. L'impact que cela peut avoir en termes de relations de la SOFICO par rapport au Gouvernement, cette fameuse relation *in-house*, avec une participation du privé dans le capital de la SOFICO, ce sera autre chose demain. Cela vous intéresse-t-il ou êtes-vous plutôt réticent à cela ?

Deuxième thème. J'ai entendu tout le bien que vous disiez de la taxe kilométrique, parce que cela vous permet de générer des recettes propres qui vont vous donner un statut d'opérateur marchand et de ne plus rentrer, comme c'était le cas jusqu'à présent, dans le périmètre de consolidation en ce qui concerne les normes SEC à respecter.

Jusqu'à présent, sauf erreur de ma part, vous avez contracté une série d'emprunts, que ce soit au niveau de la BEI ou du secteur financier classique, mais très souvent avec la garantie de la Région. Le fait d'être reconnu comme opérateur marchand vous permettrait-il de recourir à une capacité d'emprunt sans que la Région ne doive couvrir l'emprunt par une garantie ? Faute de quoi, le Gouvernement reste toujours confronté à la problématique d'une dette, parce que donner une garantie est en quelque sorte une dette potentielle. Heureusement, on a entendu, aujourd'hui, la situation financière de la SOFICO et on ne doit pas trop se préoccuper, mais on ne sait jamais ce qu'un avenir de 20 à 30 ans peut encore réserver comme surprise.

Une autre question directement liée à ce thème également est de savoir, jusqu'à l'heure actuelle, sauf erreur de ma part encore une fois, sur quelle durée les remboursements du montant emprunté se feront. Je suppose qu'il y a une multitude de crédits différents, mais avez-vous des informations par rapport à la durée moyenne des crédits, sur l'impact que représente l'annuité par rapport à vos budgets de fonctionnement ? Jusqu'à présent, on n'a pas encore arrêté une voiture pour demander sa contribution. C'est donc toujours au départ du budget classique que le péage est assuré, jusqu'à présent. Demain, cela va pouvoir changer. Lorsque la taxe kilométrique sera prélevée, il faudra très probablement négocier avec le Gouvernement pour savoir quelle doit être la répartition des recettes de la taxe kilométrique. Quelle proportion doit revenir au réseau structurant et quelle proportion des recettes doit rester au bénéfice du réseau secondaire, dans l'hypothèse où le réseau secondaire va toujours être financé au départ de budgets classiques.

On a également pu lire, dans la presse, des réflexions comme quoi il faudrait généraliser cette taxe kilométrique. D'autres disent qu'il faudrait plutôt opter pour l'introduction d'une vignette généralisée. Quel est votre point de vue à cet égard ? C'est une discussion qui ne reste pas sans intérêt, d'une part, concernant la capacité de financement des missions qui sont les vôtres et, d'autre part, en ce qui concerne l'impact que tout cela peut avoir sur la dette qui rentre dans le giron de la Région wallonne.

Le troisième thème concerne l'emprunt que vous avez contracté auprès de la Banque européenne d'investissement. Je ne peux que vous féliciter d'avoir obtenu cet emprunt, à l'époque. Vous avez fait une restriction, en disant que cet emprunt ne pouvait être affecté qu'au réseau transeuropéen, exclusivement. Que

cela représente-t-il en termes de kilomètres, par rapport à l'ensemble des kilomètres à votre charge à l'heure actuelle ? Pouvez-vous vous imaginer faire une opération BEI *bis* et *ter*, et cetera, toujours dans le même contexte ? Pouvez-vous vous imaginer bénéficier des avantages d'un emprunt qui sera fait par la BEI, mais d'un autre côté, probablement, en acceptant aussi les conditions de la BEI ; conditions qui, dans un premier temps, ont quand même demandé à ce que le dossier soit bien préparé ?

Cela nous a mis devant une gestion de temps supplémentaire d'un an ou deux ans pour pouvoir décrocher cet emprunt. On sait tous que, dans les travaux publics, le temps, c'est de l'argent. Dès que le réseau commence à montrer des fissures et que l'on ne le remet pas en état immédiatement, d'où l'importance – que je ne peux que souligner positivement – de l'entretien préventif, un an, deux ans plus tard, les mêmes chantiers deviendront plus chers. La question est de savoir s'il faut déjà préparer, dès à présent, des opérations *bis*, des opérations *ter* en matière de BEI. Est-ce envisageable ?

Dernière question, dernier thème, en étudiant les bilans de la SOFICO – je ne parle pas du rapport d'activités, je parle du bilan financier – je retrouve régulièrement une notion dans le bilan qui porte le titre « Réserve ». Dans le bilan 2013, le montant de ce qui portait le titre « Réserve » était aux alentours de 115 millions d'euros. Chaque fois que je posais la question au prédécesseur de l'actuel ministre des Travaux publics, il me répondait que les réserves, à vrai dire, ne sont pas des réserves, mais elles sont affectées. À quelles fins sont-elles affectées ? Dans quel but ? Qu'en fait-on de ces réserves ?

La question est de savoir si l'affectation donnée à ces réserves, comparée à d'autres affectations que l'on aurait pu imaginer – par exemple, le remplacement en temps utile des couches d'usure. Avec une centaine de millions, on peut déjà remettre en état 2 000 kilomètres de couches d'usure ; à terme, cela représente une économie fantastique pour la Région. Parce que la couche d'usure non remise en état, aujourd'hui, générera un coût de l'ordre de 50 000 euros par kilomètre sur une voirie secondaire, mais dans quatre à cinq ans générera un coût entre 750 000 et 1 million d'euros par kilomètre. Remplacer des couches d'usure en temps utile est le meilleur des investissements que l'on peut faire – l'usage actuel que vous faites de la Réserve.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée** (Ecolo). - D'abord, je voudrais remercier les intervenants dans une audition qui vient au bon moment en fait, parce que nous sommes réellement à un carrefour dans ce dossier ou à une écluse ; le niveau peut monter ou descendre et on va alors dans un sens ou dans un autre. C'est vraiment, avec l'actualité dans laquelle nous sommes, la situation du moment, avec le

contexte de la consolidation ou de la déconsolidation et puis avec le changement important qu'amènera le prélèvement kilométrique. On est ici quelques jours après des orientations prises par le Gouvernement. Nous sommes effectivement au bon moment pour un outil important pour la Région, important bien sûr par les masses budgétaires qu'il représente, mais aussi par les enjeux qu'il porte.

Pour ce qui nous concerne, le développement des voies hydrauliques, dans une évolution aussi de notre mobilité, est évidemment un enjeu fondamental, de la même manière que l'entretien du réseau – on connaît son état. D'autres portent la priorité de l'extension du réseau, encore et encore. Ce n'est pas du tout notre cas, nous pensons que le réseau est déjà, aujourd'hui, assez développé et qu'au contraire il faut maintenant investir dans l'entretien ; ce qui a été fait ou ce qui est en cours pour une large mesure, à un coût le moins élevé possible pour la Région. C'est là que plusieurs des questions ou des considérations que je vais amener doivent aussi être examinées à cette lumière-là. Il s'agit de poursuivre ces priorités, mais avec l'impact le plus faible possible pour notre Région.

Le premier enjeu est celui de la déconsolidation de la SOFICO. On a rappelé la genèse de sa mise sur pied, les dernières évolutions avec l'Institut des comptes nationaux et Eurostat qui ont mis en graves difficultés le modèle tel qu'il a été constitué. Certains ont même pu questionner l'existence même de la SOFICO si, au bout du compte, elle reste dans le périmètre budgétaire, puisque vous avez vous-même mis en exergue l'impact budgétaire que cela représente, la consolidation à l'intérieur du périmètre, entre 350 et 250 millions d'euros par an, qui finalement viennent alourdir l'emprunte SEC du Gouvernement, à partir de décisions extérieures, en partie au Gouvernement à travers la SOFICO.

Vos paroles ont été fortes. J'ai envie de vous entendre un peu plus sur le sujet, parce qu'encore hier M. le Ministre Lacroix restait un peu évasif par rapport à cet enjeu d'une possible nouvelle déconsolidation de la SOFICO, à la lumière des évolutions autour du prélèvement kilométrique des poids lourds.

Si j'ai bien compris vos propos, vous avez eu une posture assertive en réalité, tenant compte des critères tels que l'Institut des comptes nationaux les exprime aujourd'hui. Les évolutions à intervenir d'ici avril 2016 à l'égard du prélèvement kilométrique vont donc, de votre point de vue, sortir la SOFICO du périmètre budgétaire wallon. C'est une parole importante, parce qu'effectivement l'impact alors pour le Gouvernement, et donc pour les finances régionales, le cas échéant – c'est là que je suis intéressé de vous entendre développer le propos – l'impact est majeur puisque ce sont 150 millions à 250 millions d'euros qui ressortent de l'équilibre budgétaire annuel de la Région wallonne.

Deuxième question liée à cela, le flux entre le flux budgétaire entre la caisse régionale et la caisse de la SOFICO, puisque effectivement si des recettes propres au sens habituel du mot, de vraies recettes propres – on a eu il y a quelques années des discussions de langage à ce sujet, ici, on a des recettes qui sont vraiment extérieures à la caisse régionale – viennent alimenter la SOFICO, cela veut dire que des impacts peuvent aussi sans doute intervenir quant aux flux issus de la caisse de la Région wallonne.

Avez-vous déjà fait des perspectives – j'imagine que oui – en termes d'anticipation des évolutions à venir ? Quelles sont dès lors les diminutions de charges que cela peut représenter pour le budget régional ? Rappelons qu'il y a les interventions au capital – là j'avoue que je m'interroge en fait sur leur utilité. Pourquoi a-t-on des allocations de base qui viennent en intervention en capital, alors que le capital SOFICO est déjà extrêmement large – à la fois financier, mais aussi et plus encore, en termes d'infrastructure d'actif, finalement physique –, mais surtout l'impact par rapport au péage pour tiers, le *shadow toll*, tel que vous l'appelez, que la Région verse à la SOFICO chaque fois qu'un usager emprunte les infrastructures concernées ?

Je reviens alors aux conséquences sur ce *shadow toll*. De mémoire, on a aujourd'hui, je pense par exemple au tunnel de Cointe et aux quelques kilomètres de cette liaison à Liège, un péage forfaitaire de 1,25 euro par véhicule. Chaque fois qu'un véhicule emprunte quelques kilomètres – trois, quatre ou cinq kilomètres là-bas – cela veut dire que le prix au kilomètre payé par la Région est assez élevé, en tout cas plus élevé que le tarif qui a été décidé par le Gouvernement, il y a quelques jours, pour ce qui concerne les poids lourds. Là, je m'interrogeais. Vous aviez d'ailleurs expliqué que vous deviez rendre compte de vos équations devant la Commission européenne – on parle de prix du marché notamment. La décision prise à l'égard du prélèvement kilométrique poids lourds, notamment la fixation des tarifs dans ce cadre-là, amène-t-elle aussi, non seulement un impact sur le flux entre la Région et la SOFICO pour le passage des poids lourds eux-mêmes – dès lors qu'ils paient eux-mêmes, il n'y a pas de raison que la Région paie pour eux, pour synthétiser –, mais aussi un impact pour le prix fixé par véhicule léger, là où la Région va continuer à payer ? Il serait quand même assez incongru que le prix payé pour un véhicule léger par la Région wallonne soit supérieur au prix payé par un poids lourd pour lui-même, eu égard à l'impact sur la détérioration du réseau notamment. C'est un des éléments évoqués dans le débat, c'est donc ma troisième considération.

Quatrième enjeu, c'est l'enjeu de l'extension du réseau soumis à la SOFICO, puisque le Gouvernement, si nous avons bien compris cette décision, a fait le choix de limiter le prélèvement kilométrique au réseau SOFICO. On sait que, juridiquement, il aurait pu aussi viser une partie du réseau du Service public de

Wallonie. Il fait le choix de se limiter au réseau de la SOFICO, mais en étendant le réseau SOFICO à un certain nombre de voiries qu'il a considéré comme devant rejoindre ce réseau. Je voulais vous interroger sur ces éléments complémentaires qui viendront dans vos actifs.

La voie juridique est-elle déjà claire par rapport à cela ? Est-ce un moyen de transfert en patrimoine et en propriété ? Sont-ce d'autres voies, d'autres solutions qui sont envisagées ? Qu'en est-il de l'entretien de ces tronçons qui, aujourd'hui, relèvent du Service public de Wallonie ?

La SOFICO prend-elle, dès lors, ces éléments en charge ?

Et peut-être une question davantage pour M. le Ministre, parce que l'on remonte à l'amont, à la décision du Gouvernement : quels sont critères qui ont été définis pour ces 292 kilomètres de voiries ajoutés ?

On a beaucoup insisté sur l'importance d'éviter un trafic de fuite qui conduirait à voir des camions traverser des villages qui, aujourd'hui, sont traversés par des voiries pas nécessairement dimensionnées pour cela ou, en tout cas, qui ne voient pas ce trafic qui aujourd'hui circule sur des autoroutes. Dès lors, que l'on modifie les règles en matière de tarifs, forcément il peut y avoir des impacts et là-dessus les critères de choix nous importent pour éviter qu'en avril 2016 nous ayons de graves difficultés sur le terrain.

Cinquième question qui a déjà été évoquée, notamment par M. Stoffels, c'est l'enjeu de l'affectation de ces ressources du prélèvement kilométrique. Lorsque le principe du prélèvement kilométrique a été mis sur pied, il avait été convenu qu'un quart de cette somme serait affecté notamment aux alternatives en termes de mobilité. Je pense notamment au développement au niveau de la Société régionale du transport. On a aussi en tête l'enjeu de l'entretien des voiries communales, qui ont aussi des besoins de financement importants.

Ici, il semble que le Gouvernement ait fait le choix d'affecter 100 % au réseau SOFICO. Qu'en est-il ? Qu'en est-il alors de l'affectation de ces sommes à l'intérieur de la SOFICO ? Une part, et laquelle, pourrait-elle être dévolue aux investissements au niveau des voies hydrauliques ? Pour ce qui concerne le réseau routier, 100 % des moyens, comme c'est le discours ambiant, seront-ils être affectés à l'entretien du réseau routier ou, en réalité, une partie sera-t-elle programmée pour de nouvelles extensions du réseau, puisque certains portent encore des projets d'extension du réseau en Wallonie ?

Dernière question, j'en viens sur les enjeux de financement déjà évoqués par les deux précédents intervenants. Vous avez parlé de l'endettement de la SOFICO que vous avez fixé à 410 millions d'euros.

Dans ces 410 millions d'euros, quelle est la part financée par des moyens de la BEI, puisque l'on sait que la SOFICO a pu ouvrir ses portes ô combien opportunément par rapport aux conditions de financement de la BEI ? Quelle est la part financée auprès d'établissements bancaires plus classiques ?

Pouvez-vous également nous informer sur le taux d'intérêt moyen de ces emprunts et, en tout cas, des plus récents ? Forcément les conditions des 40 millions d'euros qui restent à financer pour l'A8 et la liaison E25-E40 à Liège ne sont sans doute pas les mêmes que celles du plan Routes tel que vous l'avez développé. Là derrière vient alors le dernier enjeu dans l'actualité, l'enjeu amené par le ministre d'une intervention du privé dans le cadre de la SOFICO.

Là-dessus, nous sommes à ce stade-ci restés un peu perplexes devant les réflexions de M. le Ministre. En réalité, vous maîtrisez votre outil, le Service public de Wallonie intervient aussi en grande partie au niveau opérationnel, sauf si les choses ont changé depuis la dernière venue de la SOFICO ici au Parlement. Mais le Service public de Wallonie fait aussi une grosse part du travail dans le suivi des chantiers, dans la préparation des marchés. Et les marchés sont très largement dévolus au secteur privé, en fait, déjà aujourd'hui.

Comment voyez-vous l'opportunité d'une intervention du secteur privé dans le capital de la SOFICO, ou par une concession de certaines voiries ? Avez-vous déjà réfléchi à ce sujet ? Surtout alors, à l'impact que cela représente. Au bout du compte, la question est toujours de savoir qui paie. Au bout du compte, la Région finance une large partie de ces enjeux et les taux d'intérêt notamment, tels qu'ils existent aujourd'hui, amènent des conditions de financement à certaines conditions. C'est l'objet de ma question. On imagine mal une intervention dans le capital, rémunérée à un taux inférieur à ces taux du marché sur le terrain des capitaux.

Donc vos réflexions – mais j'imagine bien que c'est pour vous un terrain un peu glissant et que vous serez très prudent, forcément, s'agissant de discussions qui relèvent aussi du Gouvernement – et vos apports sur le sujet seront évidemment suivis, avec complémentirement cet impact aussi, tel que M. Stoffels l'a relevé, sur le caractère juridique de la SOFICO dans ses relations avec la Région. Aujourd'hui, la SOFICO est dans une relation *in-house* avec la Région wallonne. Elle est dans le périmètre, une annexe, sans qu'il y ait rien de très péjoratif là derrière, à la Région wallonne. Si demain la SOFICO a des partenaires tiers dans son capital, elle change fondamentalement de nature ; ses rapports avec la Région seront également profondément modifiés. Avez-vous déjà des réflexions à apporter sur ce débat important ?

Voilà, Madame la Présidente, chers collègues, Messieurs, quelques éléments de réflexion et de questions.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Salvi.

**Mme Salvi** (cdH). - Au nom de mon groupe, je souhaitais également vous remercier pour vos interventions particulièrement bien calibrées, pédagogiques et complètes.

Je vous avoue que l'on devra faire preuve de créativité vu le nombre de questions extrêmement pertinentes déjà posées par nos collègues.

Évidemment, j'avais à mon tour la question sur la requalification par l'ICN. Vous nous avez fait le point sur le dossier, votre plan, en tout cas la vision que vous en aviez. On a bien compris que si la SOFICO, demain, avait la possibilité – et elle l'aura – de pouvoir prélever cette vignette autoroutière, cela lui permettrait d'obtenir ce caractère d'opérateur marchand. Ce sont en tout cas les propos que vous avez tenus. Dès lors, de pouvoir éviter d'être reprise et intégrée dans le périmètre comptable de la Région wallonne.

Mais la question, d'autres l'ont posée avant moi – je pense que c'est quand même la question cruciale et sur laquelle on se penche déjà depuis de nombreuses semaines – si au final l'ICN décidait malgré tout d'intégrer la SOFICO dans le périmètre comptable de la Région, selon vous, puisque ce sont des propos qui ont déjà été tenus, cette décision serait-elle de nature à remettre en cause son utilité et son existence ? Je pense qu'au-delà de l'ensemble des questions qui ont été posées, cette question est aujourd'hui la question essentielle qui va évidemment déterminer aussi l'avenir des différents modèles et différentes opérations qui sont en cours.

Sur le plan Routes, Monsieur Langendries, vous avez fort justement déjà tiré un premier bilan de celui-ci puisqu'il se termine. Vous avez également mis en évidence une série de recommandations suite aux premiers enseignements de celui-ci. Les recommandations tiennent en trois points, notamment sur une maintenance plus efficace avec un entretien plus régulier et préventif. Vous nous avez également mis sur la route d'une meilleure connaissance du patrimoine, mais également de nouveaux outils de gestion ou d'aide à la décision. C'est important d'apporter un peu plus d'éléments de détails justement sur ces recommandations, puisque ce plan Routes était un plan d'envergure, vous l'avez souligné. Comment voyez-vous, justement, le fait d'intégrer ces recommandations dans le futur puisque la question de la transition, entre la fin du plan Routes et la mise en œuvre du plan Infrastructures, fait également partie des questions que l'on se pose ? Comment voyez-vous et comment envisagez-vous cette année de transition en intégrant si

possible les recommandations que vous nous avez confiées ?

Une question concerne d'autres missions qui vous sont également confiées, notamment sur les aires autoroutières ou les centrales éoliennes. Sur ces questions-là aussi, on vous a moins entendu, c'était peut-être voulu. Je pense que ma collègue développera de façon plus pointue les aspects techniques, mais j'aurais également souhaité pouvoir vous entendre.

Enfin, le dossier que nous attendons, au niveau du cabinet et du ministre, c'est évidemment le plan Infrastructures. De quelle manière, avec la SOFICO, les choses se mettront-elles en place ? Quel rôle tiendrez-vous in fine dans l'élaboration de ce plan ? Au-delà de l'aspect du volet routier, d'autres missions, comme les voies hydrauliques, pourraient-elles également vous être confiées ?

Je vous remercie, en tout cas, pour l'ensemble des réponses que vous voudrez bien nous apporter.

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

**M. Daele** (Ecolo). - Je voudrais évoquer, Mme Salvi l'a mentionné, la question de l'éolien.

C'est une annonce qui avait été faite en 2013 qui disait que M. le Ministre Di Antonio avait annoncé, à grand fracas, que l'on allait mettre des petites éoliennes partout sur les autoroutes. La SOFICO allait pouvoir créer des centaines et des milliers de petites éoliennes.

Où en est ce projet ? Vit-il toujours, puisque nous n'en entendons absolument plus parler ? M. le Ministre Di Antonio lui-même se tait dans toutes les langues à ce propos-là. Il avait été évoqué l'idée d'implanter des petits mâts éoliens, soit des éoliennes seules ou à la place des poteaux d'éclairage, l'idée étant de combiner sur un même support la production et la consommation d'électricité.

La SOFICO avait, par le passé, réfléchi à des pylônes multifonctionnels qui ne prévoyaient pas d'éolienne, mais qui étaient à la fois de l'éclairage, du radar et d'autres choses possibles.

La SOFICO a-t-elle toujours dans ses cartons ces idées de petit éolien ? Des projets sont-ils en cours d'installation ? Si oui, combien et à quelle échéance ? Avez-vous évalué la rentabilité financière de ces investissements ? Est-ce à l'étude au sein de la SOFICO ? Combien de petites éoliennes serait-il envisageable d'implanter le long de nos axes structurants dans les prochaines années ? Au final, quel serait le potentiel de production d'électricité à travers ce mode de production ?

Les bords des autoroutes sont aussi considérés comme une localisation particulièrement indiquée pour le développement du grand éolien, étant donné la

structuration du paysage déjà existant et l'absence d'habitation à proximité directe. Là, mes questions sont semblables.

Des projets sont-ils en cours ? Des zones ont-elles déjà été identifiées ? La SOFICO a-t-elle l'intention de développer du grand éolien ? Si oui, dans quelles proportions et selon quel calendrier ? Je vous remercie pour les réponses que vous apporterez.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Leal Lopez.

Je sais que M. Stoffels m'a demandé un élément additionnel, je propose de passer après Mme Leal Lopez.

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Bonjour à toutes et à tous. Merci à MM. Dehalu et Langendries pour leurs exposés très explicites. Je vous remercie de sécuriser nos routes et de les rendre beaucoup plus confortables, ainsi que pour tous les ouvrages.

Je souhaitais vous questionner par rapport aux enseignements tirés par rapport au plan Routes, mais vous y avez déjà répondu largement. Néanmoins, j'aurais besoin de quelques petits éclaircissements. Vous avez parlé de la banque de données qu'il faut tenir à jour. Qui tient cette banque à jour et pourquoi n'est-elle pas à jour ?

Deuxièmement, vous avez parlé de l'entretien préventif. Comme l'a dit un des collègues, ici présents, c'est super important. Évidemment, le coût sera moindre si la prévention est de mise. Vous avez parlé de mettre en place une méthodologie de travail. Pouvez-vous l'expliquer ? Comment allez-vous la mettre en place ? Devrez-vous avoir des collaborations ? Avez-vous déjà pensé à certaines pistes ?

Par rapport au prélèvement kilométrique, quelle a été la décision du Comité d'administration de la SOFICO ? Je suppose que cela a été débattu en long et en large. J'aurais aimé savoir quelles étaient les positions. C'est intéressant de connaître comment cela s'est déroulé au sein du CA.

Vous avez eu l'héritage d'autres missions – ma collègue en a parlé également – notamment les aires autoroutières, les centrales hydrauliques, les éoliennes photovoltaïques. Par rapport aux télécommunications, les pylônes multiopératoires, qu'en est-il par rapport aux pylônes intelligents ? Où en sommes-nous par rapport à cette technologie ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Stoffels.

**M. Stoffels** (PS). - Un petit complément de questionnements ; j'ai souvenir qu'à l'époque, un des prédécesseurs de l'actuel ministre des Travaux publics avait parlé du modèle financement des opérations par la

SOFICO en évoquant le bénéfice d'une récupération éventuelle de la TVA sur l'investissement.

Pouvez-vous nous informer par rapport au dispositif final qui s'applique ? En lien avec cette question se pose la question suivante : sera-t-on redevable d'une TVA sur la taxe kilométrique ? Si c'est la SOFICO qui l'encaisse, dans l'hypothèse « a » d'être dans une relation avec le Gouvernement et dans l'hypothèse « b » d'avoir un partenaire privé dans le capital, quelle sera la conséquence à ce niveau-là ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bellot.

**M. Bellot** (MR). - Concernant le précompte mobilier, vous payez un précompte mobilier sur les recettes de péage qui vous sont transférées.

*(Réaction d'un membre)*

Sur la redevance, oui... Les redevances de concession. Si demain vous percevez du péage, quel est le niveau des taxes ? Y a-t-il des taxes particulières que vous percevez ?

*(Réaction d'un membre)*

Dans cette hypothèse-là, avez-vous refait une projection ? Le ministre, lors des débats budgétaires, avait même évoqué le fait de réintégrer complètement les missions de la SOFICO dans l'administration wallonne. Une analyse a-t-elle été faite soit du côté de M. le Ministre, soit du côté de la SOFICO, des différents scénarios qui peuvent exister en fonction des relations croisées et des mesures fiscales qui impactent la SOFICO, dans son modèle de fonctionnement aujourd'hui ou dans le modèle futur, lorsque la taxe kilométrique sera mise en place ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Martin.

**M. Martin** (PS). - Je voudrais à mon tour remercier le président et l'administrateur délégué pour leur exposé de ce matin. C'était important que notre commission puisse se saisir de ce dossier, du fonctionnement et des perspectives de la SOFICO. C'est un outil important pour le développement économique de notre Région et qui a permis à l'époque – je m'en souviens malgré mon jeune âge – de résoudre une question qui semblait difficilement résoluble. Au lendemain de la régionalisation, on s'est retrouvé avec des infrastructures inachevées, contrairement au nord du pays, et pour lesquelles la Région manquait de moyens. Il ne faut pas l'oublier.

La SOFICO a permis, depuis lors, de réaliser des programmes d'investissements extrêmement ambitieux et a démontré son utilité, son efficacité au fil du temps, tout en voyant ses compétences s'élargir avec un programme d'investissement que vous avez rappelé, qui est quand même assez colossal – si j'ai bien retenu, près de 2s d'euros en 20 ans avec 900 millions d'euros sur les

cinq dernières années, soit des montants assez conséquents.

Les questions que je me pose, à la fois pour la SOFICO et pour le ministre, certaines seront peut-être redondantes avec d'autres intervenants. La première porte sur la redevance kilométrique. C'est un enjeu important pour l'avenir. Techniquement, qui la prélèverait ? Est-ce la Région, la SOFICO qui la prélèverait directement ? C'est important, en termes de mécanisme, par rapport aux questions de périmètre que j'évoquerai dans un instant.

Par ailleurs, le montant des recettes affectées a-t-il, d'ores et déjà, été déterminé par le Gouvernement ? Savez-vous, aujourd'hui, combien vous pourriez escompter en termes de recettes annuelles ? Ces recettes seront-elles complètement affectées à l'investissement ? Si oui, dans quelle proportion entre le réseau structurant et le réseau secondaire, si des investissements ont lieu dans le réseau secondaire ? Ou ces recettes seront-elles réparties entre l'investissement et le fait de soulager la situation financière de la structure ?

Par rapport au périmètre de la dette, j'ai besoin d'un éclaircissement. Vous avez évoqué – mon collègue Stéphane Hazée a évoqué le même sujet – la transformation de la SOFICO en opérateur marchand, en expliquant que cela pouvait – en tout cas, c'est ce que l'on en a déduit – générer une sortie potentielle du périmètre de la dette de la Région. Je voulais savoir si l'on avait bien compris parce que ce n'est pas nécessairement ce que l'on a entendu dans d'autres lieux ici, au sein du Parlement.

J'aurais souhaité également savoir, comme je vous l'ai demandé tout à l'heure, si la redevance transite par la Région wallonne, comment vous pourriez être qualifié d'opérateur marchand alors que la redevance transite par un pouvoir public et vous est reversée de manière indirecte. Ce sont des questions que je me posais.

Troisième aspect, vous avez évoqué l'étonnement de vos collègues flamands face au niveau d'endettement de la SOFICO par rapport à son programme d'investissement au cours de 20 dernières années et à sa capacité de remboursement qui est d'ailleurs mentionnée dans votre rapport d'activités 2014. Quel était le modèle appliqué en Flandre ? Je dois bien vous avouer que je ne le connais pas et j'aurais été assez curieux de savoir quel était ce modèle et comment nos amis du nord du pays fonctionnaient par rapport au financement de leurs grandes infrastructures.

Quatrième sujet que je souhaitais évoquer : les déclarations du jour. J'ai lu ce matin, dans la presse, les déclarations assez fortes de nos collègues du MR, notamment M. Jeholet, parlant d'une société à bout de souffle, d'une pétaudière, d'une entreprise au bord du gouffre, d'un modèle intenable. On lit cela dans la presse, on n'en a pas entendu parler dans cette

commission, on évoque la possibilité d'une concession vers le privé qui serait la panacée, si je lis bien *L'Écho* de ce matin.

Je suis un peu surpris de ces déclarations par rapport à ce que j'ai lu dans le rapport annuel 2014 que vous nous présentez, qui donne une présentation toute différente de la situation de la SOFICO. Pourrais-je avoir votre sentiment par rapport à cette situation et par rapport aux éléments qui ont été évoqués ce matin dans la presse ?

Si l'on évolue vers ce modèle de concession privée, quelles en seraient les conséquences à la fois pour les usagers – puisque, comme le disait M. Hazée, il faut bien que quelqu'un paie à un moment donné – et surtout quelle est la plus-value potentielle de ce montage pour la Région sachant qu'effectivement, un investisseur privé doit potentiellement s'y retrouver avec un niveau de rentabilité qui doit être au moins identique à celui dont on dispose aujourd'hui ? Quelle est la plus-value de ce type de montage pour la Région et ses habitants ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Langendries.

**M. Langendries**, Président de la SOFICO. - Je vais démarrer, Madame la Présidente, avec un certain nombre de considérations générales. Merci d'abord de l'intérêt et de l'attention que vous avez eus à nos deux exposés. Le nombre de vos questions est bien la preuve que vous êtes très intéressés par le sujet.

Effectivement, il y a des déclarations, mais elles sont toujours nombreuses et souvent divergentes. Je ne vais pas interpréter quoi que ce soit de ces déclarations, ce n'est pas mon rôle, ce n'est pas le rôle de la SOFICO d'interpréter des déclarations.

La plupart de vos questions concernent la problématique budgétaire, financière. C'est d'ailleurs sous cet aspect-là des choses que nous l'avons présentée, il est donc bien normal que la plupart des questions soient orientées dans ce sens et c'est Jacques Dehalu, qui est un maître en la matière, qui répondra à l'ensemble de vos questions ; sachant qu'un certain nombre de vos questions ne concernent pas la SOFICO.

Il semble que vous avez aussi indiqué un certain nombre d'éléments pour lesquels nous n'apporterons, nous, pas de réponse par rapport à cela. Nous avons un ministre qui est présent. Donc, Monsieur le Ministre, je ne veux pas vous indiquer quelles sont les questions auxquelles vous devrez répondre, mais vous avez tout.

Très rapidement, pour évacuer certains éléments, la problématique du plan Routes, du plan Arcadis comme on peut l'appeler. Effectivement, au point de départ, nous étions avec plus de 500 dossiers répertoriés. Sachez que l'historique s'est établi sur un certain nombre de dossiers qui se trouvaient dans les différentes directions et qui ont été l'élément, le grain à moudre

pour Arcadis qui s'est basé sur un certain nombre de paramètres pour faire un premier tableau de priorités.

Un certain nombre des dossiers donnés par les différentes directions à l'époque étaient des dossiers que l'on a ressortis de différents tiroirs bien classés en bas pour les remettre dans le *pipe*, sachant que des montants importants pouvaient évidemment être mis en disponibilité pour faire le plan.

Le plan Arcadis avec ses priorités a été étudié et modifié de manière permanente par la SOFICO en concertation avec le SPW. Nous avons des partenaires directs qui sont le SPW qui, évidemment, joue un rôle extrêmement important dans l'ensemble y compris dans l'ensemble du plan Routes SOFICO.

Il est évident qu'au fur et à mesure que l'on avançait dans un certain nombre d'études de dossiers de manière beaucoup plus précise, il apparaissait qu'un certain nombre de dossiers devenaient beaucoup moins prioritaires que d'autres. À partir du moment où l'on fait des études et que l'on se rend compte que, là où un dossier n'était pas prioritaire, on se retrouve avec des difficultés majeures. Par exemple, sur un ouvrage d'art où l'on détermine qu'il y a danger, quand on fait les analyses de manière très précise, mais comme il est prioritairement tout en bas, il faut le remonter.

Premier élément, nous avons eu une discussion générale qui a été suivie, pratiquement tous les six mois au sein de la SOFICO, de nouvelles mises en priorité.

On a retenu 300 dossiers sur les 500, sur lesquels on a travaillé, tout simplement parce que les montants mis à disposition étaient largement insuffisants pour pouvoir aller au nombre de 500 qui étaient répertoriés au départ.

Cela veut dire implicitement que, si l'on veut continuer, il faudra un deuxième plan, un troisième plan. Il est évident que, par rapport à cela, il est tout à fait possible d'avoir de nouveau la BEI qui joue dans le jeu. Il n'y a pas de raison, dans l'état actuel des choses, que nous ne puissions pas obtenir de la BEI, dans des conditions strictes – la BEI, ce n'est pas triste quand ils viennent pour contrôler, je peux vous dire qu'ils contrôlent « sec », pour ne pas faire un jeu de mots.

Donc, Arcadis, oui. Priorité de départ, oui, mais l'évolution fait que l'on doit s'adapter à un certain nombre de circonstances. Notamment, l'état du patrimoine, on l'a dit tantôt est, élément dont je reparlerai, indispensable pour pouvoir déterminer quel type de priorité vous pouvez mettre sur un projet ou un autre.

Deuxièmement, je voudrais revenir sur la problématique de l'Institut des comptes nationaux. On en a quand même beaucoup parlé et vous avez posé beaucoup de questions.

Nous avons toujours été, au niveau de la SOFICO, persuadés de notre bon droit quant à ce dossier, confortés en cela par nos conseils. Raison pour laquelle nous avons décidé, à partir de la première décision de l'ICN, d'aller en recours au Conseil d'État.

Ce recours en Conseil d'État a été accueilli par le Conseil d'État favorablement, au point que l'ICN a dû retirer sa décision la veille de l'arrêt. L'auditeur était très clair, rien que sur la forme – parce que le fond n'a même pas été étudié – l'ICN avait tort.

Décision retirée ainsi que d'autres d'ailleurs. Nous n'avons pas été les seuls à aller au Conseil d'État, d'autres institutions ont plaidé à peu près avec les mêmes arguments que nous et leur décision a été retirée de même par l'ICN.

L'ICN a, dans la foulée de son retrait, pratiquement dans les 15 jours qui ont suivi, à nouveau repris ce qu'ils appellent un avis. L'ICN appelle cela un avis, nous disons que dans ce contexte cela nous apparaît être plus une décision transmise à Eurostat qu'un simple avis. Si c'était un simple avis, on aurait un peu plus le droit de se concerter, ce que nous allons faire d'ailleurs. L'ICN a repris au mois de mars une décision nous concernant qui est la même : nous reconsolider.

Nous avons longtemps réfléchi si nous allions à nouveau déposer un recours parce que nous pensons que nous avons tout autant de chances de nous retrouver avec un recours qui serait de nouveau accueilli favorablement par le Conseil d'État. Nous nous sommes dit qu'à la limite c'est peine perdue, une fois que l'avis est rendu, il est rendu. Nous nous sommes dit que, plutôt que de simplement faire un recours au Conseil d'État, pourquoi n'aurions-nous pas la possibilité d'avoir une concertation très fouillée avec l'Institut des Comptes nationaux sur la SOFICO en devenir ? La décision est prise pour 2015, c'est un fait, nous sommes consolidés, nous faisons partie du périmètre.

En octobre, la même décision tombera. Ils doivent le faire tous les six mois donc on est parti pour la même décision. Mais l'ICN a accepté de nous rencontrer, tout cela aura lieu vendredi, de manière à nous permettre de nous défendre dans le cadre d'une opération différente, c'est-à-dire la redevance et le fait que la SOFICO sera la perceptrice des redevances avec, comme M. Dehalu vous l'indiquait tantôt, la problématique du caractère marchand bien reconnaissable du projet.

Nous attendons avec sérénité cette rencontre avec l'ICN parce qu'il est important pour eux aussi de pouvoir réfléchir un peu prospectivement sur des outils aussi importants sur le plan développement économique que peut l'être un outil comme la SOFICO.

Pour ce qui concerne de grandes discussions au sein de la SOFICO concernant le secteur privé, non, il n'y en a pas eu. Non, il n'y a pas encore eu de discussion au

sein de la SOFICO sur la problématique de l'intervention du secteur privé ou non. Nous avons un conseil d'administration qui se tient vendredi, qui est un conseil d'administration spécifique, au cours duquel nous aurons de premiers échanges sur le sujet. Mais cette décision-là ne nous appartient pas évidemment. Ce n'est pas une décision qui nous appartient. Par contre, il est évident que nous sommes des partenaires intéressés à en discuter avec le Gouvernement wallon, avec le SPW, avec tous ceux qui, quelque part, ont intérêt à réfléchir aux formules nouvelles que nous devons rencontrer un jour.

Je vous rappelle que ce que nous avons fait en ce qui concerne le plan Routes sur cinq ans avec des moyens budgétaires extrêmement importants, si vous vous souvenez des pourcentages que je vous ai indiqués pour chacun des corridors, on est à plus ou moins 22 % de ce qu'il y a lieu de faire pour remettre le réseau convenablement en état. Vous imaginez quelle part il y a encore lieu de programmer dans les décennies qui viennent. C'est quand même intéressant de pouvoir discuter sur ces décennies qui viennent.

Privé ou pas, je vous signale que s'il devait y avoir une participation du privé, c'est par décret. Comme pour la réforme de l'État, la SOFICO a évolué au fil des années avec des décrets successifs. Le Gouvernement wallon et le Parlement wallon s'adapteront ou adapteront les décrets pour la SOFICO selon ce qu'ils veulent en faire, la décision appartenant toujours bien entendu aux politiques.

Quelques mots sur le retard, pour répondre à M. Bellot, il est totalement résorbé, il n'y a plus un cent de retard. Nous avons une oreille attentive et plus qu'une oreille de décisions extrêmement positives de la part du ministre pour résorber totalement le retard en ce qui concerne le *shadow toll*. Des 61 millions – je crois que c'est cela que vous avez cité – on est à zéro. Il est important de savoir que c'est quand même une situation beaucoup plus confortable en matière de trésorerie pour la SOFICO que ce ne l'était précédemment. Expliquer pourquoi cette évolution s'est faite de 2011 à 2015 comme vous l'avez décrite, je ne sais pas trop pourquoi, mais c'est fait, c'est réglé.

Sur les recommandations, Madame Salvi, Monsieur Stoffels, vous avez beaucoup insisté sur la problématique de la maintenance préventive. On est vraiment dans une des clés en ce qui concerne les futurs plans Routes, s'il doit y en avoir, ou les plans Infrastructures, tels qu'on les appelle, tout simplement pour éviter de nous retrouver dans la situation que nous avons connu avant que le plan Routes ne soit mis effectivement sur pied. C'est parce que nos autoroutes, notre secteur autoroutier, notre réseau autoroutier et autres n'ont pas été maintenus suffisamment tôt en état que l'on se retrouve dans des situations où il y a lieu de dépenser des sommes assez colossales pour le remettre en état. Je vous l'ai dit, la remise en état n'a fait que

commencer et de manière importante, il y a quelques années seulement.

Pour la suite des événements, maintenance préventive ; mais pour pouvoir faire de la maintenance préventive, il faut aussi avoir une excellente connaissance du patrimoine. Pas seulement du patrimoine des terrains, le patrimoine ce sont les routes. Nous ne connaissons pas très bien l'état dans lequel se trouve ce patrimoine, nous avons donc des efforts considérables à faire sur la connaissance de ce patrimoine et mettre en œuvre toute une série d'opérations qui nous permettent de déterminer quelles sont les routes les plus dégradées, celles qui le sont moins. Idem pour les ouvrages d'art dont on a peu parlé, mais les ouvrages d'art sont dans un état assez similaire que celui que nous avons trouvé sur les autoroutes. Il y a là aussi lieu de mettre un certain nombre de priorités, simplement parce qu'il y a des caractères de dangerosité sur certains ouvrages d'art qu'il nous faut rencontrer parfois de manière urgente.

L'aide à la décision, je vous ai parlé d'un élément qui est *Pavement Management System*. C'est un logiciel qui est déjà utilisé dans un certain nombre de pays et qui permet une véritable programmation systématique en ce qui concerne les opérations de maintenance à effectuer sur le réseau et de le savoir de manière extrêmement efficace et efficiente. Cela veut dire que si l'on remplace une bande de roulement au bout de deux ou de trois ans, cela coûtera beaucoup moins cher que de devoir, au bout de cinq, six, sept, huit ans, refaire la voirie de manière beaucoup plus conséquente. Des outils d'aide à la décision de ce type sont connus. Il n'y a pas à inventer des choses, nous avons des possibilités de le faire et nous devons le faire de manière systématique.

Pour ce qui concerne le plan Infrastructures, nous estimons être des partenaires importants et indispensables pour pouvoir en discuter avec le SPW. Le SPW et la SOFICO seront des partenaires importants pour le Gouvernement et particulièrement pour le ministre responsable. Il y a un certain nombre d'éléments déjà connus, il y en a d'autres qui doivent sans doute encore être amenés sur la table. Je n'ai pas à me mettre à la place du ministre, mais l'on devrait y voir clair dans les mois qui viennent, en tout cas pour ce qui concerne le plan.

Pour le secteur privé, on n'a pas eu de discussion au sein du conseil d'administration par rapport à cela.

Sachez que l'on a déjà des opérations de concession au sein de la SOFICO avec des aires d'autoroute, il y a des concessions autoroutières. Il y a des exemples. On voit la différence de l'action de la SOFICO dans les aires autoroutières wallonnes pour le moment. Nous avons fait beaucoup de travaux et d'opérations avec le secteur privé dans le cadre des concessions autoroutières et cela amène beaucoup de positif.

Nous aurons d'abord cette discussion en interne au sein du conseil d'administration, je vous l'ai dit, cela se passera ce vendredi. Ce sera extrêmement intéressant.

Je pense avoir répondu d'une manière assez générale un certain nombre de points. Je demanderai à M. Dehalu de continuer et d'être beaucoup plus précis sur certaines questions extrêmement précises.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Dehalu.

**M. Dehalu,** Administrateur délégué de la SOFICO. - L'approche qui a été faite par mon président était quand même générale, mais très pointue aussi sur certains points.

Je me permettrai de répondre aux aspects plus techniques et financiers, car il y en a beaucoup qui ont été soulevés dans ce cadre-là, tout en les liant aux substrats qui sont soit les routes, soit les installations annexes aux routes de telle manière à essayer de répondre à l'ensemble de vos questions de manière plutôt thématique.

La première de celles-ci, je répondrai peut-être à M. Bellot sur le plan plus philosophique, puisque le Fonds des routes a été cité par lui-même et de voir s'il y avait des symétries entre ce Fonds des routes et la SOFICO. C'est intéressant de savoir un petit peu la manière dont le Gouvernement wallon, en 1994, a établi la différence que l'on peut trouver entre le Fonds des routes et la SOFICO.

Le Fonds des routes a été essentiellement créé dans les années 1980. Le Fonds des routes était un instrument financier, faut-il le dire, aussi de la même nature que la SOFICO, pour amplifier un mouvement qui nécessitait un encadrement particulier pour la construction des routes.

Ce Fonds des routes a été intimement associé à l'administration, même s'il avait une individualité juridique, parfois les mêmes fonctionnaires du Fonds des routes et des travaux publics travaillaient dans le même bureau. La proximité était donc plus grande que l'on ne le pense.

Ici lorsque l'on a conçu la SOFICO, il y avait une certaine appréhension de la part des fonctionnaires de l'époque de voir se reconstituer un fonds des routes. Nous sommes venus avec une proposition autre ou différenciée en ce qui concerne la SOFICO qui était une structure mise en place dans le cadre d'un concept nouveau, celui du financement alternatif.

Ce financement alternatif avait comme qualité de fixer des orientations, même des contraintes, en ce qui concerne les objectifs de qualité, mais aussi, surtout, des économies d'échelles qui devaient être faites en réalisant les chantiers en fonction de leur seul rythme technique et non plus selon la durée qu'ils nécessitaient sur le plan budgétaire strictement parlant.

La SOFICO a été conçue à côté de l'administration comme cellule d'impulsion, peut-on dire, chargée de mener à bien les missions que l'administration ne remplissait pas traditionnellement. On l'a vu dans un contexte plutôt complémentaire dans lequel le lien entre l'un et l'autre, bien évidemment avec des partages de fonctionnalités, la SOFICO remplissant un rôle de maîtrise d'ouvrage et le SPW remplissant un rôle de maîtrise d'œuvre.

Force est de reconnaître, quand même, au vu des réalisations, que l'on aurait tort de se priver du plaisir de voir, quand on a fait l'inventaire de cela, que l'outil a été efficace, a suscité très peu de contentieux, comme je l'ai dit, a permis de garantir des équilibres budgétaires, de rembourser la dette. En effet, la dynamique de remboursement de la dette est un des éléments essentiels du financement alternatif. C'est une chose qui constitue en quelque sorte le succès d'une formule, car une fois qu'un programme d'investissement est complètement réhabilité ou réalisé et son endettement complètement réalisé, à ce moment-là, vous retrouvez des moyens qui vous permettent de relancer une nouvelle opération. C'est ce qui s'est passé très logiquement entre 1994 et 2000. On est passé d'un programme d'investissement à un autre en ayant assaini préalablement toute la situation.

Voilà un petit peu la situation dans laquelle nous nous trouvons pour ce qui concerne le différentiel entre le concept de Fonds des routes et celui de la SOFICO.

L'évolution de la vie de la SOFICO et des programmes, M. Langendries en a parlé, pour ce qui concerne le programme que vous avez évoqué. On peut considérer dans la foulée de ce que M. Langendries a dit que l'essentiel des points noirs que connaissait le réseau wallon a été rencontré et complètement traité.

J'en arrive au réseau de fibres optiques et à la diversité des activités de la SOFICO au-delà de la réhabilitation de nos routes et canaux.

Il est vrai que nous avons une activité axée sur l'infrastructure routière ou fluviale, mais il y a aussi différentes activités qui sont connexes, ce que l'on appelle « la gestion des installations annexes » qui sont très variables. Il y a les aires autoroutières, il y a le réseau de fibres optiques, on l'a cité. Tout ceci a été conçu en 1998, plus particulièrement, je reviens un petit peu en arrière, pour pouvoir répondre aux objectifs fixés par les organes de contrôle européen, nationaux d'abord, européens par la suite, de pouvoir donner, au-delà du budget que nous confiait la Région wallonne, les moyens financiers autonomes qui nous permettaient de justifier les coefficients aptes à réaliser ou justifier l'autonomie financière qui était la nôtre vis-à-vis des pouvoirs qui nous contrôlaient.

Au-delà des moyens financiers, ce sont des activités importantes. Le réseau de fibres optiques, notamment,

est un réseau qui a une double fonctionnalité : d'une part, de gestion du trafic en tant que telle, mais le potentiel qu'il offrait et la proximité vis-à-vis de certains sites ont fait en sorte que nous avons pu développer une activité autonome par rapport aux fonctions traditionnelles que nous remplissions vis-à-vis de la gestion des routes et de nos autoroutes. C'est comme cela que quasiment l'ensemble des administrations wallonnes et de la Communauté française sont connectées à ce réseau de fibres optiques, aujourd'hui.

Au-delà de cela, plus de 50 parcs d'activités sont reliés, 17 hôpitaux, tout le télévisuel, les universités et les hautes écoles sont connectés à ce réseau. C'est une bonne chose que l'on ait pu parallèlement y penser de telle manière à pouvoir générer des recettes additionnelles. Les revenus du secteur des fibres optiques ont été multipliés par 100 %, ils ont quasiment doublé, en moins de 10 ans.

Autoroute intelligente aussi, si nous parlons du réseau de fibres optiques. Nous ne pouvons pas déconnecter ce fondamental du concept d'autoroutes intelligentes parce que c'est sur ce réseau que nous devons fonder toute l'activité d'une amélioration de la gestion de notre trafic au travers de ce concept d'autoroutes intelligentes qui fait toujours partie de nos préoccupations, pour lesquelles nous avons un encadrement que nous mettons actuellement en place. Il a été un petit peu ralenti du fait de la consolidation de la SOFICO, mais le principe reste toujours clair.

La vision que nous avons en ce qui concerne les autoroutes intelligentes, c'est non seulement de faire un éclairage optimal, de le rationaliser en fonction des économies que nous pouvions faire, mais c'est de le positionner, non plus en fonction de ce que nous avons fait, au cours des 20 années qui viennent de s'écouler, mais de le projeter dans les 20 années du futur et de vouloir résoudre des problématiques très importantes, qui sont non seulement les problèmes de mobilité, mais aussi d'accessibilité, que ce soit de nos poids lourds ou de nos véhicules particuliers.

Je pense que c'est un projet extrêmement porteur, que nous porterons d'ailleurs dans le cadre des prochains mois, nous l'espérons, en fonction des améliorations que nous rencontrerons sur diverses problématiques, dont celle de la déconsolidation sur laquelle je reviendrai.

La situation de la trésorerie – nous en avons parlé en suffisance, aujourd'hui – est assainie et nous pouvons faire face à toutes nos obligations pour l'instant.

J'en viens à nos comptes pour lesquels une attestation sans réserve nous a été attribuée par le Collège des Commissaires aux comptes.

On a beaucoup parlé de la BEI. C'est un organisme particulier, fortement exigeant, composé de 150 ingénieurs – on ignore parfois cette dimension

additionnelle. Lorsqu'ils remettent des avis ou lorsqu'ils prennent des positions favorables, cela permet de valider le caractère éminemment intéressant pour l'économie régionale, notamment de leur intervention.

Les périodes durant lesquelles la BEI intervient sont des périodes maintenues au même niveau de ce qu'elles étaient antérieurement, c'est-à-dire de 30 ans. Les conditions dont nous bénéficions actuellement vis-à-vis de la BEI sont des conditions qui nous permettent d'avoir eu des améliorations par rapport au marché traditionnel de 50 points de base à 1 %, ce qui est relativement appréciable, avec une période qui nous permet, au-delà de la construction, de ne rembourser ces emprunts qu'à partir du moment où les travaux sont achevés ; ce qui nous permet de mobiliser le maximum de moyens budgétaires, sans recours accrus à l'emprunt, au travers d'autres moyens.

Il est certain que la BEI, pour répondre à certaines questions, a exigé aussi ou a souhaité ou formulé des recommandations – on peut l'interpréter comme on le souhaite – sur deux points. D'une part, les auscultations préalables, ce que nous avons systématisé par un marché spécial qui encadre tout marché qui est lancé, mais aussi le pesage des poids lourds pour lequel nous avons lancé un projet pilote de cinq unités, déjà opérationnelles sur nos autoroutes. Donc, les premières installations de péage sont pleinement opérationnelles.

Pour passer aux questions de M. Stoffels : « Va-t-on assister au-delà du nombre de chantiers ? », je crois que M. Langendries a répondu suffisamment.

Va-t-on élargir le domaine d'activités de la SOFICO ? C'est une question qui a été posée à différents niveaux. Dans le cadre du prélèvement kilométrique, il y aura, pour l'ensemble des Régions, une identification des zones qui seront couvertes par le prélèvement kilométrique et qui correspond globalement à la zone Eurovignette, telle qu'elle existait antérieurement et qui servait, préalablement déjà, de fondement au financement de la SOFICO.

Concernant les relations *in-house* sur lesquelles on a beaucoup insisté et qui est de savoir de quelle manière l'intervention de partenariats pourrait se faire jour. Il y a une chose qu'il faut prendre en considération, c'est l'évolution de la réglementation européenne pour ce qui concerne *in-house*. Dans cette réglementation européenne, le recours à des partenaires privés, à la condition de ne pas dépasser la majorité ou la minorité de blocage, serait autorisé tout en maintenant le caractère *in-house* d'une opération.

Si nous avons bénéficié de l'évolution de la réglementation à ce stade, la SOFICO serait toujours déconsolidée. Or, à l'époque, nous avons dû nous délester de notre partenariat privé. Les choses évoluent, c'est un peu les hasards de l'évolution de la réglementation, mais actuellement, ce caractère

*in-house* a subi quelques inflexions de la part des autorités européennes et je vous prie peut-être de vous référer à cela.

Concernant la taxe kilométrique et le caractère marchand de la SOFICO, c'est vrai que nous avons insisté, mais c'est le dernier point sur lequel insiste essentiellement l'Institut des comptes nationaux. Il est vrai que nous pouvons le justifier proportionnellement dans le cadre de la mission qui nous est actuellement impartie du point de vue du *shadow toll*. Mais disons que l'évolution des règles SEC fait en sorte que, de 1995 à 2010, le regard économique l'emporte sur le regard juridique. Et disons que la construction de péage dépendant malgré tout du budget régional fait en sorte que l'Institut des comptes nationaux a une attitude de recul.

Il est vrai que le recours, à l'avenir, à un prélèvement kilométrique pour assurer l'essentiel des activités de la SOFICO changera fondamentalement la donne, puisque nous externalisons, en quelque sorte, les ressources qui seront prélevées. Et il est vrai que ces ressources qui seront prélevées à charge de l'usager seront affectées d'une TVA.

C'est une chose qu'il faut prendre aussi en considération et c'est ce qui mettra un peu en différence vis-à-vis de la Communauté flamande qui a choisi la formule de la taxation. Mais nous considérons que c'est un avantage additionnel, dans la mesure où, en conséquence de cette situation, nos travaux seront toujours exonérés de TVA et soumis au système de TVA que l'on appelle cocontractant.

Cela nous permet d'accroître les capacités de faire face à nos obligations d'autant plus. Bien évidemment, la TVA subit les aléas du système de TVA et elle est immédiatement déductible par les transporteurs dans le mois ou le trimestre qui suit.

Je pense avoir déjà parlé des remboursements des montants d'emprunt. En ce qui concerne la répartition des recettes de poids lourds, en ce qui concerne la SOFICO, nous aurons l'occasion... C'est le conseil d'administration qui fera l'évaluation de nos besoins et voir de quelle manière le prélèvement kilométrique pourra, au mieux, rencontrer les aléas que nous avons connus dans un système de *shadow toll*. Mais il est vrai que le niveau de rendement sera de nature à couvrir la majorité des besoins de la SOFICO. Au-delà des problématiques, certes très tendues, de notre situation de trésorerie maintenant, nous espérons que dans le cadre du prélèvement kilométrique nous pourrions retrouver définitivement une situation assainie à ce point de vue là.

Concernant l'extension du réseau et l'implication éventuelle de la Banque européenne d'investissement, je crois que l'institution est toujours ouverte. Nous avons été le premier organisme wallon à négocier auprès de la

BEI et nous sommes souvent un référent. Cela se traduit souvent dans les conditions financières qu'elle nous fait, fort favorables pour l'instant, faut-il le dire.

Concernant le bilan financier, nous en avons parlé avec l'attitude sans réserve de nos réviseurs d'entreprises.

En ce qui concerne l'enjeu de la consolidation, pour en venir à la question de M. Hazée, si nous sommes affirmatifs, c'est vis-à-vis du dernier critère que nous avons évoqué. Là, je crois que, manifestement, nous remplirons ce critère-là au mieux.

Le débat va-t-il être élargi par l'Institut des comptes nationaux à d'autres aspects ? Nous n'en savons encore rien. Nous avons un premier contact en fin de semaine, juste après notre conseil d'administration, et nous allons essayer d'appréhender l'ensemble des préoccupations qui sont encore les nôtres.

La situation dans laquelle nous mettra le prélèvement kilométrique dont nous serons le percepteur fera en sorte que ce soit un élément extrêmement important dans la réflexion.

Quels flux budgétaires se traduiront entre la Région wallonne et la SOFICO au départ de ce prélèvement kilométrique ? Je pense que tout ceci fera l'objet d'une discussion indispensable entre la SOFICO et la Région. La SOFICO fera d'abord un inventaire qu'elle présentera ce vendredi à son conseil d'administration, de manière à assurer la meilleure visibilité des choses.

Le tunnel de Cointe sera-t-il encore soumis à un péage ? Nous devons constater, à ce jour, que tous les remboursements relatifs au tunnel de Cointe seront effectués à partir de 2016. Il se fait que, fort opportunément, le prélèvement kilométrique prendra cours le 1er avril 2016. Nous aurons rempli toutes nos obligations vis-à-vis du tunnel de Cointe et celui-ci rentrera donc, en quelque sorte, dans le giron de l'ensemble du réseau de la Région wallonne, autant lui-même que l'autoroute A8 qui reliait Bruxelles à Lille. L'extension du réseau, nous en avons parlé avec le réseau Eurovignette. Pour l'affectation des ressources, je pense que cela dépendra du dialogue qui devra s'installer avec le Gouvernement wallon.

Pour ce qui concerne l'enjeu des financements, je pense que, actuellement, pour ce qui concerne l'endettement qui est le nôtre de 410 millions d'euros, il a été intégralement contracté auprès de la BEI. Nous n'avons donc jamais, malgré le fait que cela nous était autorisé par le Gouvernement, dépassé les normes qui allaient au-delà des emprunts octroyés par la BEI.

Pour ce qui concerne certaines questions particulières, M. Langendries en a parlé un peu, mais je vais répondre de manière plus ciblée pour ce qui concerne l'éolien.

Je pense qu'il y a une attente d'information sur le sujet. L'éolien est un sujet fort complexe. Il y a le grand éolien et le petit éolien. Sur le grand éolien, je pense que nous avons été chargés d'une mission, car l'on considérait que les couloirs routiers, autoroutiers surtout, étaient aptes à accueillir ce type d'infrastructures. À cet égard, nous y avons souvent réfléchi.

Force est de reconnaître aussi que notre ambition est de rester limités en la matière, car il est bien certain que les couloirs éoliens n'épousent pas toujours ceux de nos autoroutes et que, parfois, ils viennent de manière transversale. Si bien que lorsque l'on parle de couloirs éoliens et d'une adéquation qui doit s'établir entre l'établissement d'éoliennes et les autoroutes, oui, à proximité des autoroutes... Mais il se fait qu'au surplus nous avons encore une difficulté, car les couloirs, sur lesquels nous avons la propriété, sont des couloirs extrêmement exigus – c'est ce que l'on appelle le franc-bord. Souvent, les champs d'éoliennes que nous pouvons envisager empiéteront, quoi qu'il en soit, sur le domaine qui relève de propriétaires privés. Tout au plus, peut-on, sur le plan du grand éolien, participer à des projets de fermes éoliennes à concurrence d'un ou deux pieds. Le maximum que nous pourrions octroyer, c'est quatre ou cinq pieds, comme nous le ferons très bientôt du côté du canal du Centre.

Pour ce qui concerne le petit éolien, il faut se dire que nous avons participé à la réflexion, mais ce projet-là est intervenu au cours d'une période durant laquelle le marché de l'électricité a fortement été ébranlé et les concurrences du marché de l'énergie importée ont fortement pénalisé ce type d'infrastructure.

Sans nécessairement prendre position définitivement sur le problème, nous avons lancé, avec la Région wallonne, un projet de 35 petites éoliennes et, en toute concession que nous faisons, nous attendons des propositions positives. Sur cette base-ci, le caractère rentable de la proposition qui nous a été faite n'était pas avéré et donc, nous n'avons pas pu accepter le projet. Nous restons ouverts à toute question, non seulement au niveau du grand éolien pour lequel il y a une reprise de notre part par des projets qui commencent à se remanifester. Pour le petit éolien, autant que pour le photovoltaïque, nous restons attentifs vers des évolutions des technologies qui nous permettront d'avoir, au final, des projets rentables.

J'en termine par les questions de M. Martin. La SOFICO sera bien percepteur de péage. Les rendements escomptés, je pense qu'on les a cités à suffisance au niveau de cette commission ou d'autres commissions, budget qui serait de 200 à 220 millions d'euros. Je ne peux faire que la répartition qui tient compte des charges d'exploitation avec l'ambition qui est de maintenir, au niveau que nous le connaissons maintenant, l'exploitation de nos routes et autoroutes, la propreté de celles-ci. Je pense qu'au cours des cinq

dernières années, l'on a quand même vu une évolution extrêmement intéressante et qui donne satisfaction. Il n'y a plus, comme avant, des opérations coup de poing par lesquelles on essayait d'obturer certaines nuisances que l'on avait laissé se constituer.

Bien évidemment, tout ceci nécessite des surcoûts que nous avons essayé d'encadrer au mieux avec l'assistance de la Direction générale des routes.

À quoi pouvons-nous nous comparer au niveau de notre situation par rapport à la Flandre ? Je pense que notre principale référence avait été le BAM, Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, qui était le contournement d'Anvers qui était vraiment l'organisme avec lequel nous avons un dialogue permanent. Il faut se dire qu'ils ont aussi subi les aléas de la consolidation et que, pour l'instant, c'est un projet remis aussi à la réflexion. Mais peut-être trouvera-t-il des aboutissements qui ne seront pas ceux auxquels il ressemblait initialement. La perspective sera toujours la même. Je dois vous dire que nous cherchons des complémentarités, de manière à partager tout d'abord des expériences, et puis cela permet aussi de mieux mutualiser la défense de tels projets qui sont parfois difficiles, notamment au niveau de l'ICN. Il faut se battre, comme nous l'avons fait d'ailleurs depuis 1994. C'est avec la même résolution que, pour ce qui nous concerne, nous souhaitons aller de l'avant. Je pense que ce n'est pas la caractéristique d'une société qui arriverait en bout de souffle. Nous nous trouvons dans un autre état d'esprit.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Jeholet.

**M. Jeholet (MR).** - Je ne sais pas si le ministre compte ou pas répondre.

**Mme la Présidente.** - Il apprécierait de prendre la parole.

**M. Jeholet (MR).** - J'ajouterai simplement – la question est plus adressée au ministre – pour ne pas revenir dans 15 jours... On parle beaucoup de la SOFICO. Par rapport au renouvellement des instances, si M. le Ministre pouvait nous en dire davantage...

**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 à M. le Président de la SOFICO et à M. Dehalu pour leur exposé et le temps qu'ils nous consacrent, ce matin, pour répondre aux questions des parlementaires, aux différents députés qui sont nombreux aujourd'hui. Je commencerai peut-être par la dernière des questions, cela m'évitera de l'oublier. Le renouvellement des instances ne devrait plus trop tarder. On attend encore un ultime arbitrage, mais vous devez savoir que ce n'est pas source quelconque de difficultés sur le plan juridique. Il y a, d'ailleurs, une consultation qui a été

faite pour s'en assurer. Les administrateurs, en principe de continuité du service à prester, continuent de valablement délibérer.

Je dirais, en guise de clin d'œil, que la seule fois où la SOFICO a été confrontée à cette situation, c'est en 2000, en suite des élections de 1999 et de la mise sur pied du Gouvernement qui y a présidé.

Pour ce qui concerne le fond du dossier, je me réjouis d'avoir entendu les expressions des uns et des autres. Avec beaucoup de sagesse, celle qu'on lui reconnaît d'ailleurs facilement, M. le Président de la SOFICO a évoqué qu'il ne lui appartenait pas de commenter les différents propos tenus par les uns et les autres. Il a raison, c'est davantage à moi de le faire et je suis au regret d'avoir plaisir à le faire.

Je me réjouis que M. Bellot ait pu – pour compte du MR, même s'il n'est plus là pour m'entendre le complimenter – poser des questions pertinentes, bien loin des propos matamoresques de son chef de groupe que l'on a pu lire par voie de presse aujourd'hui. C'est un fait un peu « pschitt », mais il est moins évident d'avoir un effet de manche de communication après la tenue du débat plutôt qu'avant.

C'est un bon débat paradoxal, amorcé régulièrement par le MR quand il me taxe de faire des effets d'annonce, c'est que ses propres parlementaires me questionnent pour savoir quelles sont mes intentions et les politiques que j'entends mener dans tel secteur ou dans tel autre. Outre le fait qu'habituellement il est de pratique de considérer que l'on n'interroge pas sur les intentions d'un ministre, mais sur ses actes, je réponds bien volontiers en indiquant quelles sont mes intentions pour informer, chacun et chacune, sur la tonalité des politiques que je souhaite mener. Si c'est pour après m'entendre dire qu'il s'agit d'effet d'annonce, parce que je réponds à ces mêmes interrogations en disant, avec beaucoup de franchise d'ailleurs, qu'il me faudra pour arriver à cela, le mettre en œuvre, et cetera, je trouve que chacun ne manquera pas de relever le côté assez paradoxal et cocasse de la situation. On sait tous que c'est l'exercice du genre et on ne va pas s'en émouvoir outre mesure.

Pour revenir sur les questions de fond évoquées, d'abord, même dans cet article dans lequel le MR semble prôner un retour vers l'administration – « *I want my SPW back* » – je suis très surpris parce que c'est tout sauf une position a priori libérale. On a aujourd'hui, avec le modèle de la SOFICO, un modèle de gestion privée qui témoigne de souplesse, qui offre de la rapidité dans les décisions prises par les différents organes de gestion et j'ai plaisir à souligner qu'à l'exception notoire de la dernière réunion du conseil d'administration, l'ensemble des autres décisions sont prises à l'unanimité, y compris par les représentants des groupes de l'opposition.

On a un modèle qui se calque, en termes de gestion, sur celui d'une société anonyme avec un pilotage et une gouvernance clairs, une comptabilité en partie double privée ; bref, tous les éléments qui devraient, a priori, vous satisfaire. Entendre prôner désormais, en tout cas ouvrir la discussion sur l'opportunité d'un retour vers l'administration ne m'apparaît pas être le gage d'une capacité de mieux résoudre le défi auquel nous devons faire face. On le sait, ce sont des procédures plus lourdes, avec visa obligatoire de l'Inspection des finances, avec des visas d'engagements budgétaires, avec des visas de la Cour des comptes, avec des approbations annuelles des budgets. Bref, à ce train-là, je pense que l'on n'aurait pas pu réaliser, dans les cinq ans qui viennent de s'écouler, le plan Routes tel qu'on le connaît aujourd'hui.

Je pense que cela aurait été problématique, à la fois par la mise à niveau de nos infrastructures qui aurait été plus lente ; cela n'aurait pas permis de finaliser, ni d'attribuer une série de chantiers – ce sont donc des commandes en moins pour les voiristes, des intérêts intercalaires élevés, moins d'emplois. Bref, cela me semble être le contraire de ce que nous cherchons pour redresser la Wallonie.

C'est un modèle entrepreneurial qui aurait été trop *loose-loose* plutôt que *win-win*, sans parler en plus des enjeux liés à la récupération de la TVA. On parle de centaines de millions d'euros. Rien que cet élément, lui seul, nécessiterait que l'on puisse préserver le modèle SOFICO.

Le modèle SOFICO est aujourd'hui à un tournant. Les responsables de la société ne l'ont pas caché. Il y a, à la fois, l'enjeu lié au défi énorme de la capacité budgétaire de prise en charge du réseau et de sa mise à niveau et, d'autre part, les interrogations liées à la consolidation ou non de l'outil et des débats qui ont pu se tenir à cet égard.

J'aimerais clarifier deux choses par rapport au réseau lui-même. Lorsque M. le Président évoque que l'intervention importante de la SOFICO, ces dernières années, a permis de mettre à niveau une vingtaine de pour cent du réseau structurant, ne croyons pas qu'il y a, dès lors, des travaux de réfection à faire sur les 80 autres pour cent, puisqu'il n'y a pas 100 % du réseau qui devait faire l'objet de rénovations et de réfections.

Je le dis parce que cela pourrait être un biais d'interprétation, mais il y a incontestablement – on en conviendra tous – encore de nombreux chantiers à devoir relever et notamment les défis de l'entretien. Il me plaira, d'ailleurs, de signaler qu'en parfaite concordance avec les propos que vous avez pu tenir, en insistant sur la nécessité de l'entretien – qu'il soit notamment préventif – lors des débats budgétaires que nous avons tenus dans cette commission, les commissaires avaient eux-mêmes souligné – et je les en remercie – que l'on avait accru les moyens dédiés à

l'entretien, notamment l'entretien ordinaire, au sein de notre réseau secondaire, pour le cas d'espèce, puisque vous êtes en charge du structurant.

Ma volonté est d'être attentif, dès à présent, via les crédits ordinaires, comme cela pourra être le cas aussi à travers le plan Infrastructures, même si sa vocation première sera peut-être aussi davantage – vu l'ampleur des financements complémentaires qui vont arriver – de pouvoir alors porter le fer sur des dossiers d'investissements plus conséquents, plus lourds, qui seraient difficilement assumables à flux constant de crédits ordinaires. L'enjeu de l'entretien ne sera de toute manière pas évacué.

On avait pu lire aussi, par voie de presse, que les fédérations de poids lourds étaient émues des 800 kilomètres de réseau qui s'étaient ajoutés sur la question du péage kilométrique. J'ai veillé, lors du point presse – je profite de l'occasion pour le faire à l'égard des commissaires également – à nuancer les choses. Si le Gouvernement a bien décidé, sur ma proposition, la semaine dernière, de confier 800 kilomètres de plus à la SOFICO, au titre de son portefeuille de réseaux structurants, sur les 800 kilomètres qui lui ont été confiés, 500 kilomètres faisaient déjà l'objet d'un péage via l'Eurovignette. Ils étaient déjà dans le champ en l'action de l'Eurovignette.

En net, il n'y a eu effectivement que 300 kilomètres additionnels – 292 pour être précis. Ce sont des voiries pour lesquelles l'administration de la DGO1 a fait des propositions à mon cabinet. En analysant, M. Hazée me questionnait sur ce point, c'est l'administration qui a fait des propositions à mon cabinet en disant qu'il serait de bon aloi d'intégrer, dans le périmètre du réseau soumis à cette redevance kilométrique, telle et telle route nationale. Étant donné que soit il s'agit de tronçons qui sont eux-mêmes suffisamment longs que pour représenter un élément d'attractivité comme itinéraire *bis* ou bien des tronçons qui sont déjà, aujourd'hui, largement empruntés par les poids lourds, pour toute une série d'autres circonstances, et qu'il convenait aussi, au vu des dégradations qui sont générées, d'intégrer dans le périmètre.

La volonté première a été d'éviter, en s'en tenant strictement au réseau initial de l'Eurovignette, d'avoir une sorte d'incitation tacite à l'utilisation d'itinéraires *bis* qui, non seulement n'auraient pas permis la perception des recettes escomptées, mais qui auraient surtout généré un accroissement des difficultés, des contrariétés pour nos populations, en incitant des traversées de poids lourds dans les cœurs de village, à des endroits où c'est totalement inapproprié ; au détriment, non seulement de la qualité du revêtement, mais aussi, et surtout de la sécurité – ce qui est quand même le premier élément de préoccupation.

Maintenant, cela va devoir faire ses maladies de jeunesse, inévitablement. Je n'ai pas exclu qu'il puisse y

avoir une évaluation dans un an ou deux après la mise en œuvre de la redevance kilométrique. C'est justement une fois que l'on aura quelques mois de mise en œuvre concrète du dispositif que l'on pourra voir si certains itinéraires ne sont pas, dans les faits, utilisés comme déviations, alors que nous ne l'avions pas envisagé, estimé, et qu'au final cela crée davantage de problèmes de sécurité dans des cœurs de villages, dans certaines routes de campagnes, et cetera.

C'est donc un processus qui peut avoir une dimension évolutive, mais dans l'état actuel des choses, sur base des propositions faites par l'administration et discutées avec mon cabinet, voilà ce qui a été retenu : 292 kilomètres à ajouter en manière nette.

Pour revenir sur la question de la concession, je ne vais pas refaire tout le débat que nous avons eu au sein de cette commission, suite aux questions conjointes des députés Crucke, Stoffels, Collignon et Salvi, il y a à peu près deux semaines. On a eu largement l'occasion d'évoquer ce qu'étaient mes souhaits, mes approches, mes intentions et faire un débat, en mettant aussi en exergue les gardes-fous, les interrogations, les avantages et inconvénients.

Je rappellerai simplement, pour faire un résumé, et pas simplement de manière discourtoise, renvoyer à la lecture du compte rendu intégral, que la volonté, suite aux défis auxquels nous sommes confrontés, à la fois d'une nécessité d'accélérer la mise à niveau de notre réseau – puisqu'on le sait, toutes nos études font la démonstration de cela, d'ailleurs – un réseau d'infrastructures performant, qu'il soit routier, fluvial ou lié au rail, c'est un élément clé du développement socio-économique d'une région, d'un territoire, contributif au PIB, et donc, pour des questions de confort, de mobilité, de sécurité pour nos citoyens et de compétitivité pour nos entreprises, on doit se doter d'une vision à un horizon de 15 à 20 ans de ce que doit être l'optimalisation de notre réseau, sans vouloir nécessairement créer de nouveaux tronçons manquants, sans éluder non plus la question de la pertinence de ceux-ci dans une perspective plus lointaine à la lumière aussi de pratiques.

Je suis le premier – et je l'ai clamé depuis le début de mon mandat – à prôner un réinvestissement conséquent dans les voies navigables, d'où la terminologie de plan Infrastructures, plutôt que plan Routes 2. En effet, investir dans ces voies navigables, c'est non seulement soutenir l'économie wallonne, parce que cela offre des potentialités stratégiques d'ampleur.

Je me réjouis que M. le Président ait d'ailleurs commencé par souligner ces énormes chantiers qui sont en train de se réaliser – et il y en a d'autres encore qui doivent être faits – de mise à gabarits, de travaux au niveau des écluses, et cetera. Le plus emblématique est certainement la traversée de Tournai. Néanmoins, ce n'est pas le seul dossier qui doit être rencontré, parce

que c'est aussi une alternative qui devient aussi alors plus crédible et attractive pour les entreprises que le transport par route, avec les enjeux de congestion, de combustion et de sécurité qui y sont liés.

C'est donc vraiment un enjeu important sur lequel nous allons travailler.

Oui, il est vrai, vous avez raison de le dire, messieurs, dans le cadre de l'élaboration du plan Infrastructures sur lequel nous travaillons, maintenant, je viens de lancer un cahier des charges, il y a quelques semaines, pour identifier un bureau externe qui va nous accompagner dans la définition de ce que doit être le plan de redéploiement des infrastructures wallonnes stratégiques à l'horizon des 15 ans. Cela ira donc bien au-delà de mon mandat. Cependant, je souhaite inscrire les arbitrages politiques et la sélection des projets au regard du budget dont on va disposer dans le plan Infrastructures, dans cette perspective, pour lui apporter une valeur ajoutée et le consolider, plutôt que de faire un choix « à l'tachelette » ou en fonction des affinités des uns et des autres ou des coups de téléphone que j'aurais reçus.

Il faut effectivement que ce soit quelque chose de cohérent par rapport à l'enjeu de redéploiement stratégique de la Wallonie. C'est un premier aspect. Nous devons, avec la DGO1, avec la SOFICO, nous mettre autour de la table, probablement à partir du mois de septembre, puisque c'est la date à laquelle la DGO1 s'est engagée à me fournir une première liste de ce qui lui apparaît, à ses yeux, sur base de son constat de terrain des directions, des districts, et cetera, être les tronçons les plus stratégiques à devoir rénover, entretenir, sachant que je n'ai pas caché mon souhait de mettre la part la plus significative de ce plan Infrastructures sur le réseau secondaire, qui est le réseau le plus dense en utilisation, où l'on a aussi le plus grand nombre de décès. Sur les enjeux de sécurisation, on ne peut pas passer cela sous silence pour se concentrer exclusivement sur le réseau autoroutier. Il y a un enjeu aussi sur lequel, légitimement, nombre d'élus locaux m'interpellent sur le sujet. On va donc travailler ensemble pour voir comment donner corps à ce plan Infrastructures.

La question de la concession, c'est clairement une question qui est mise en débat sur la table. Principiellement parlant, le Gouvernement n'a pas d'a priori négatif sur cet enjeu-là. Il est certain, et je l'ai dit il y a deux semaines et à aucun moment moi-même je ne me suis exprimé de la sorte, on n'est pas dans un schéma de privatisation du réseau. C'est, hélas – et j'en ai fait le reproche à l'auteur de l'article, de son propre aveu – par simplification terminologique que le journaliste a employé le terme.

Du coup, cela a été utilisé à bon escient ou à moins bon escient selon évidemment le banc sur lequel on se trouve. Toujours est-il que l'enjeu est celui de

l'intensification des partenariats public-privé. Tout le monde les préconise dans différents secteurs. Le plus emblématique, c'est certainement le logement. Pourquoi ne pas l'envisager dans le cas d'espèce, à la lumière aussi du débat qui, en parallèle, se mène sur les questions de la consolidation ou non ? On ne va pas chercher, pour le plaisir, à s'adjoindre des partenaires privés, si l'on n'en a pas le besoin ou la nécessité et si cela ne peut pas apporter une plus-value.

C'est vrai – et vous avez raison de le souligner – que des questions corollaires vont se poser, telles que la démarche *in-house*, les questions de marchés publics. Ce sont des éléments qui doivent être analysés. Les marchés de concession, il en existe plusieurs types en Europe. Effectivement, la concession type péage français n'est pas transposable. C'est clair. Cependant, il y a des réflexions à avoir, à l'instar de ce qui se pratique dans d'autres pays d'Europe, et qui pourraient nous amener à considérer que, oui, cela fait sens dans certains cas. Je rappelle d'ailleurs que les partenaires privés étaient historiquement autour de la table de la SOFICO.

On n'a pas inventé l'eau chaude en évoquant que cela puisse à nouveau être, en mesurant bien les avantages ou les inconvénients, une piste à discuter. Il faudra le faire aussi à la lumière du comportement de l'ICN. Ce qui m'a amené à vouloir aussi plus largement ouvrir le débat sur la prise en capital de partenaires privés, c'était notamment la posture de l'ICN et de se demander quelles vont être les possibilités pour le Gouvernement de trouver, à nouveau, un moyen qui passera les fourches caudines pour que la SOFICO soit déconsolidée.

Tant mieux si l'ICN reçoit favorablement nos argumentations – je pense que l'on a de bonnes chances de pouvoir les défendre avec crédibilité – sur la perception du péage, sur le changement de profil et, dès lors, sur les recettes et dépenses de la SOFICO, mais donc, c'est à suivre et je pense qu'il ne faut pas se fermer, d'entrée de jeu, une quelconque porte.

La fibre optique, je vous confirme, Monsieur Bellot, qu'à la lecture de l'arrêté de répartition des compétences cela échoit à mon collègue, M. Marcourt, comme ministre de l'Économie et du Numérique. Pour toutes les questions que vous pourriez avoir à ce sujet, n'hésitez pas à le questionner, il se fera certainement une joie de vous répondre.

Pour ce qui concerne les comptes annuels, j'imagine qu'avec vos administrateurs, au sein de l'organe, vous aurez sans aucune difficulté la possibilité de pouvoir accéder à l'ensemble des pièces et informations, en toute transparence.

Sur la question des autoroutes intelligentes, oui, on sait que, depuis plusieurs années, avec l'appui d'ailleurs du bureau extérieur, il y a une réflexion sur un grand chantier dit des autoroutes intelligentes : en gros, c'est

l'implication de la dimension électromécanique dans la rénovation, la mise à norme, l'optimisation de l'usage des données qui peuvent être fait sur un réseau aussi important. Ils sont nombreux, il y a des défis énormes, par rapport au coût de lumière, l'énergie liée à l'éclairage du réseau. Rappelons que si l'on peut se prévaloir d'être le seul pays que l'on voit depuis la lune tellement il y a une densité d'éclairage public importante, c'est parce que cela a été créé dans les années 70, au même moment que les centrales nucléaires, et que, s'il fallait délester à un moment donné, puisque l'on ne savait pas nécessairement stocker l'énergie, on avait là un bon moyen de rendre une plus-value au citoyen, à un coût défiant toute concurrence.

Depuis lors, nul besoin de faire un dessin sur l'explosion des coûts énergétiques. Ce qui était sympathique, il y a quelques décennies, est aujourd'hui devenu un vrai problème. C'est la raison pour laquelle on n'éclaire plus en permanence, qu'il y a déjà, depuis plusieurs années, des coupures d'éclairage qui se font entre minuit et 5 heures du matin, qu'il y a des réfections en cours sur les tronçons, sans parler que l'éclairage de l'époque n'est plus nécessairement le moins consommateur d'énergie par rapport aux technologies actuelles.

Il y a un vrai enjeu de gestion des données, aussi, en termes de flux pour les questions de mobilité. PEREX, qui a fait notre fierté, il y a 20 ans, qui était un élément clé et inédit, en Europe, aujourd'hui, est dépassé très clairement sur le plan technologique. Il faut donc que l'on réinvestisse dans PEREX.

L'idéal, mais je ne sais pas si l'on y arrivera sous cette législature, ce serait même que PEREX puisse devenir le centre de contrôle des flux sur l'ensemble du réseau routier et fluvial, pour qu'il y ait une belle interaction sur ces éléments. Toujours est-il que le premier défi est d'abord de remettre PEREX à jour par rapport aux enjeux que l'on connaît.

Sept cent à neuf cents millions d'euros seraient nécessaires pour ce plan électromécanique. On avait envisagé naïvement, avant, de pouvoir en faire une opération de type plan Routes en allant de nouveau frapper à la porte de la BEI. Cependant, tant que l'on n'a pas une clarification nette sur l'enjeu de la déconsolidation ou non, cela rend hypothétique la démarche. On ne va pas, du côté de la Région wallonne, se remettre 700 millions d'euros de plus dans le sac à dos en impact SEC, en endettement complémentaire, si l'on n'a pas la capacité de pouvoir le conserver hors périmètre. Jusqu'à présent, la volonté est là, le projet est connu, les plans sont déterminés. Il reste cet écueil majeur à soulever qui est la modalité de financement et la neutralité sur le périmètre SEC. Cela fait partie des éléments sur lesquels on travaille avec l'aide d'avocats et le soutien et le support de la SOFICO.

Le *shadow toll*, oui, vous avez été plusieurs à questionner sur le sujet. Il va devoir être revu, puisque les poids lourds ne seront désormais plus partie prenante de ce *shadow toll*. On va analyser les coûts qui sont liés à la contribution des véhicules légers qui, à la grosse louche, était, dans l'état actuel des choses, de l'ordre d'un tiers du montant pour le poids lourd. On va s'assurer, effectivement, d'une adéquation du futur système. C'est vrai, 100 % du *shadow toll* interviendra une fois que la remise à niveau du plan Routes 1 aura été intégralement réalisée, c'est-à-dire à partir de 2016, conformément à ce qui a été initialement convenu. Cela, ce n'est pas une difficulté.

Pour les questions liées à la reprise de tout ou partie du réseau secondaire, cela, je l'évoquais tout à l'heure avec les 292 kilomètres. C'est dans le dialogue que nous aurons avec la SOFICO que nous pourrions déterminer la manière dont se ventileront les recettes qui sont liées aux redevances du péage kilométrique. Il y aura des demandes et des attentes du côté de la Région, notamment pour financer le plan Infrastructures. Il a toujours été clair et transparent que c'était un plan qui allait être intégralement financé via ce péage. Là, c'est un retour qui est très net et qui pourra être un retour en accroissement de capacité d'investissement par rapport au flux continu. Je voudrais quand même rappeler que les budgets qui sont dédiés à tout ce qui concerne les travaux publics, soit via les crédits classiques SPW, soit via l'OIP et également via une série de chantiers qui seront sur budget zones d'activité économique, c'est grosso modo 300 millions d'euros par année en crédits classiques auxquels se sont ajoutés, le mois dernier, pour la programmation à venir des fonds FEDER, 250 millions d'euros complémentaires, parce que parmi les fonds FEDER une série de projets concerne directement le secteur de la construction et des voiristes qui pourront donc bénéficier de cela. À travers le plan Marshall, il y a 195 millions d'euros complémentaires en financement alternatif qui ont été également prévus, notamment sur les volets zones d'activité économique. On sait que ce sont, là aussi, pour le secteur de la construction et des voiristes, des chantiers importants.

S'agissant du petit éolien, cela a été répondu par la SOFICO. La ventilation entre investissement et assainissement, cela a déjà aussi été précisé.

Ce sera le mot de la fin, Madame la Présidente, pour ce qui me concerne, sous réserve d'avoir omis un enjeu ou un autre, auquel cas je répondrai bien volontiers de manière complémentaire. Je remercie, en tout cas, tant le président que M. Dehalu, Administrateur délégué, d'avoir souligné que, dès l'entame de cette législature, à l'occasion à la fois du premier ajustement 2014 auquel nous nous sommes pliés avec ce Gouvernement et lors de l'initial 2015, mais ce sera aussi le cas pour l'ajusté qui va arriver début juillet au sein de cette commission, les mesures ont été prises pour pouvoir remettre financièrement la SOFICO à flot. C'est important.

Effectivement – là, j'aurais pu partager les propos de M. Jeholet quand il craignait pour le devenir de la SOFICO – sans ces décisions de refinancement, on courait à la catastrophe. En humilité et modestie, vous l'avez reconnu et je le concède, tout n'est pas encore réglé. On a mis le bateau à flot, mais on sait qu'il y a encore quelques marées à devoir affronter. Il y a des enjeux aussi sur le modèle de financement de demain à devoir pérenniser, consolider, arbitrer.

On a veillé à résorber l'encours, premier élément important, à assainir les questions de trésorerie. Rappelons que l'on a augmenté aussi de 6,4 millions d'euros la capacité de paiement du *shadow toll*, parce que c'était aussi un élément pour lequel la Région était en défaut et avait du retard.

Sur le volet hydraulique, on a repris 5,1 millions d'euros pour le financement de l'écluse d'Ivoz-Ramet, qui vont aussi être pris dans une perspective pluriannuelle. On a rajouté 2 millions d'euros pour le contournement de Couvin pour arriver à 11, puisqu'il y a 11 millions d'euros en crédits d'engagement et de liquidation qui étaient prévus et il y a eu une perception *one shot* de 2 millions d'euros qui s'est faite en 2014 pour équilibrer le budget et que l'on a restituée. Il y a également un accroissement substantiel de la garantie, 150 millions d'euros qui ont déjà été décidés et 40 qui vont l'être à l'occasion de l'ajustement à venir. Ce sont 190 millions d'euros de garantie qui s'ajoutent aux 150 millions qui étaient déjà obtenus, soit 340 millions d'euros de garantie régionale qui permettront à la SOFICO de faire face aux différents emprunts contractés auprès de la BEI.

En termes de volontarisme et de soutien à l'organe qu'est la SOFICO, à la mise en œuvre de ses projets, à l'amélioration de notre réseau routier et autoroutier, bref, plus largement, de notre réseau structurant, je pense que ce Gouvernement a été au rendez-vous jusqu'à présent, mais on sait qu'il y en aura encore d'autres à devoir prendre.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bellot.

**M. Bellot** (MR). - Je voudrais remercier MM. Langendries, Dehalu et M. le ministre.

J'ai tout de même encore un certain nombre de questions.

En ce qui concerne le paiement de la redevance sur les fibres optiques, cette question est-elle réglée ou pas ? La Région wallonne doit, à ce jour, selon les chiffres que j'ai, 7 millions d'euros à la SOFICO pour l'usage des fibres optiques. Sur le plan concret, cette somme a-t-elle, oui ou non, été remboursée à la SOFICO ?

Deuxièmement, confirmez-vous que le Collège des réviseurs a établi ces rapports pour le compte 2014, sans réserve, sans exclusive, sans demande d'éclaircissement ? Il y avait le problème des 5 millions

d'euros qui ont été indiqués dans le bilan, alors qu'ils devaient être imputés aux comptes de résultats, augmentant le déficit de la SOFICO pour l'exercice 2014 de 5 millions d'euros supplémentaires.

Troisièmement, il n'en demeure pas moins que, sur les exercices précédents, pour les deux dernières années, la perte cumulée était de 50 millions d'euros. À l'issue de deux exercices, comme je l'ai dit tout à l'heure – et je n'ai pas entendu la réponse – un rapport spécial a été-t-il été rédigé, remis aux administrateurs et validé par les réviseurs, éventuellement par la Cour des comptes ?

Dernier élément, c'est celui de la trésorerie. J'ai entendu M. Langendries dire que ces problèmes de 61 millions ont été réglés et j'ai entendu M. Dehalu, quatre à cinq minutes plus tard, dire que nous avons toujours d'importants problèmes de trésorerie. Ma question est claire vis-à-vis du ministre. Avez-vous prévu à la fois les crédits en engagements et en ordonnancement de ces fameux 61 millions, d'une part ? La deuxième chose, la SOFICO a-t-elle encore, aujourd'hui, des découverts de trésorerie qui ont une nécessité, qui nécessitent toujours des emprunts de trésorerie, de sorte à pouvoir financer à la fois son fonds de roulement, mais aussi d'autres sommes qui apparaissent en découvert pour son fonctionnement habituel ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Stoffels.

**M. Stoffels** (PS). - Quelques brèves réactions et réflexions et aussi des demandes d'informations par écrit. Cela va être impossible de demander aux interlocuteurs de répondre *stante pede* par rapport aux questions que je souhaiterais développer.

Vers 2006-2007, on avait parlé, effectivement, de 575 chantiers d'un montant global de l'ordre de 850 millions d'euros.

Actuellement, j'apprends que la moitié de ce nombre de chantiers a pu être réalisée et que, pour l'instant, il y a 412 millions d'euros de dettes. Cela veut dire que l'autre moitié reste encore à faire. Je rappelle que les 557 dossiers identifiés par Arcadis, c'était en 2006-2007. Nous avons maintenant sept-huit ans de plus et le temps c'est de l'argent en matière de travaux publics. Le coût qu'Arcadis avait identifié, à l'époque, pour la remise en état des dossiers va très probablement être réévalué, vu que la dégradation du réseau a continué et que, à l'heure actuelle, le même kilomètre, sept ou huit ans plus tard, coûtera plus cher lorsqu'il devra être remis en état.

C'est un des éléments. Puis-je demander à ce que nos interlocuteurs ou le ministre nous donnent en copie la liste de l'ensemble des chantiers qui restent encore à entreprendre et, dans la mesure du possible, de chiffrer ce que coûterait la remise en état des chantiers qui, à l'époque, faisaient partie de la liste Arcadis et de ce que cela coûte aujourd'hui ? Est-il possible aussi, le cas

échéant, d'ajouter les nouveaux tronçons qui, à l'époque, n'ont pas fait partie de cette liste Arcadis, mais qui se sont vus rajouter à cette liste parce que le réseau, même entretenu, lui aussi, subit une série de dégradations ? Serait-il possible d'étendre cette liste avec les chantiers probables, par rapport aux 800 kilomètres, voire les 292 kilomètres du réseau hors Eurovignette qui, eux aussi, doivent faire l'objet d'un chantier d'entretien dans un avenir relativement rapproché ? Je demande cela pour identifier les efforts qui seront nécessaires en matière budgétaire, non seulement pour l'exercice actuel, mais pour les exercices budgétaires à venir.

La deuxième réflexion concerne les propos que j'ai entendus par rapport au recours de la SOFICO devant le Conseil d'État où l'auditeur a remis un rapport sur la forme donnant tort à l'ICN. J'ai entendu que le fond n'aurait pas été étudié. Cela veut dire que, à l'heure actuelle, rien n'est gagné. On a gagné sur la forme, mais tant que l'on ne gagne pas sur le fond, on peut toujours retomber dans la situation antérieure. Cela pose tout le problème du périmètre de la consolidation.

J'entends les propos du président – et je ne peux que saluer – de négocier avec l'ICN sur base de ce que la SOFICO va devenir, donc en y intégrant déjà la philosophie de la taxe kilométrique, mais si les négociations avec la BEI, en ce qui concerne le calendrier, dépendent du résultat de la discussion entre la SOFICO et l'ICN pour savoir si, oui ou non, la SOFICO continue à faire partie du périmètre de consolidation, cela veut dire, par déduction, que le calendrier d'une éventuelle négociation avec la BEI se fait à une date incertaine, parce que le tout dépend du respect des étapes qui doivent s'enchaîner l'une après l'autre ; la première étape étant d'avoir gain de cause et que la SOFICO, avec cette taxe kilométrique, ayant donc la capacité d'un opérateur économique, ne rentre plus dans le périmètre de la dette.

J'adresse ma troisième réflexion au ministre. Je sais que le Gouvernement précédent avait déjà programmé une série de répartitions des recettes hypothétiques entre – M. Hazée vient de le rappeler, il y a quelques instants – la SRWT et le groupe TEC, entre les travaux subsidiés et les travaux publics. Si le produit de la taxe kilométrique doit effectivement servir à augmenter la capacité d'investissement, on aura tout intérêt à bien bétonner l'usage des recettes.

Je vous ai entendu, il y a quelques minutes, parler de la nécessité d'avoir une infrastructure au top pour ce qui concerne les routes, la voie fluviale et le rail. Vous l'aviez explicitement cité. Jusqu'à présent, la Région wallonne n'intervient qu'accessoirement dans le rail, sous forme de préfinancement. C'était un des gouvernements précédents. Si jamais la taxe doit aussi servir à vous donner un peu d'argent en poche, lorsque vous allez négocier avec le niveau fédéral sur le thème du rail et pour identifier quelles vont être les priorités parmi les 18 que le Gouvernement précédent a

réservées, la taxe kilométrique risque de générer une recette qui sera utilisée à tellement de fins que je doute fort de l'efficacité, en ce qui concerne la capacité d'investissements dans le réseau routier.

Autre remarque. La Cour des comptes, dans un rapport qui date de cinq-six ans, avait identifié la masse budgétaire dont on aurait besoin pour investir dans l'entretien ordinaire, dans l'entretien quotidien, de l'ordre de 3 à 5 % par rapport à la valeur patrimoniale du réseau à l'état neuf. Si je fais la déduction, nous avons 1 800 kilomètres d'autoroutes, le réseau structurant vient d'être élargi, la valeur patrimoniale à l'état neuf, c'est un calcul théorique dont on sait bien qu'il faut encore le diagnostic précis de chacun des kilomètres, mais si l'on déduit le pourcentage, j'arrive à un montant, pour l'entretien ordinaire, de l'ordre de 125 à 150 millions d'euros dont on aura besoin, chaque année, rien que pour assurer l'entretien ordinaire du réseau dont la SOFICO est chargée. Je ne parle pas encore du réseau secondaire.

Dernière question, puisque la présidente me demande de raccourcir, je vais donc passer outre toutes les autres questions. L'assemblée générale a marqué, en 2013 en tout cas, en 2014 également, son accord par rapport au bilan et a permis au conseil d'administration d'inscrire un montant dans les réserves. C'est la question que j'ai posée, il y a quelques instants. Pour le bilan 2013, le montant de la réserve était de l'ordre, si je ne me trompe pas, de 120 millions d'euros plus ou moins. Je peux me tromper d'un million ou deux, mais c'est dans cet ordre de grandeur. Cela porte le titre de réserve, et cela après provision pour le personnel, pour les réparations et pour l'entretien, et cetera. C'est donc une constitution de réserve. Je vous avais demandé de savoir à quoi la réserve était utilisée, parce qu'elle n'est plus disponible, me disait régulièrement le prédécesseur de l'actuel ministre, la réserve étant utilisée. La question que j'avais posée était de savoir si l'usage qui est fait de cette réserve, comparé à un usage sous forme de remplacement de couches d'usure, est la meilleure formule.

J'arrête, les autres questions vont être posées par écrit ou par question orale au ministre.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée (Ecolo).** - Le dossier est touffu, on est sur un grand nombre de dimensions. Je retiendrai donc quelques points. D'abord, des propos des représentants de la SOFICO que je remercie à nouveau. Dans ces éléments touffus, je retiens quand même ces affirmations, cette conviction assez forte et ces arguments quant au combat pour la déconsolidation. Ce sont des éléments majeurs que nous suivrons même dans les prochains jours, si j'ai bien noté le calendrier.

Vous avez fait le choix de ne pas aller au Conseil d'État. Sur base des arguments, l'on peut entendre ce qui

a été dit, mais on ne maîtrise plus le calendrier. Là-dessus, je rejoins ce que M. Stoffels a indiqué, c'est qu'à un moment donné on ne maîtrise plus le moment où l'on peut espérer voir clair par rapport au futur. Je voudrais vraiment vous inviter, si jamais le calendrier devait s'étendre trop longtemps, à réexaminer cette possibilité d'un recours au Conseil d'État devant la prochaine décision qui sera prise, puisque vous avez déjà donné rendez-vous à la rentrée parlementaire par rapport à cet élément. La décision est majeure parce qu'elle impacte, avec des sommes colossales, la trajectoire budgétaire du Gouvernement lui-même.

De cela découle un certain nombre d'éléments par rapport au flux, par rapport à l'affectation des moyens. Le ministre a exposé certains éléments, je ne vais bien sûr pas l'interroger sur ses intentions. Je ne demande qu'à le croire lorsqu'il nous dit que la priorité sera donnée à l'entretien et pas à la construction de nouveaux éléments du réseau, que des sommes importantes seront investies de ces masses dans les voies hydrauliques aussi, parce que dans un cas, c'est son collègue Di Antonio qui nous dit qu'il veut relancer le chantier Cerexhe-Beaufays. Quand on connaît le nombre de zéros qu'il y a dans les millions, le nombre de chiffres qu'il y a tout au début de l'addition, c'est quand même très significatif. De la même manière qu'hier encore, M. le Ministre Lacroix nous disait qu'il n'y aurait qu'une part marginale qui pourrait être investie au niveau des voies hydrauliques. C'était en commission, hier, dans la discussion sur le prélèvement kilométrique. Je ne demande qu'à croire le ministre.

Je veux ajouter, comme M. Stoffels l'a dit, les éléments portant sur les travaux subsidiés d'entretien du réseau communal et la discussion sur l'intermodalité aussi, le budget des textes. Ce sont des choses qu'il faudra suivre. La balle est dans le camp du Gouvernement et ce sera pour le prochain round.

Deuxième élément que je veux retenir de l'intervention du président et de l'administrateur délégué de la SOFICO, c'est souligner le fait que, dans quelques mois, les premières infrastructures – l'A8 et la liaison E25-E40 à Liège – seront entièrement financées et revenir dans le patrimoine de la Région wallonne, avez-vous dit globalement. C'est important parce que cela rend une marge de manœuvre considérable au Gouvernement par rapport aux questions fondamentales posées quant à l'évolution du *shadow toll*. M. le Ministre a aussi cité cet enjeu ; on sait que la situation n'est plus tenable aujourd'hui, notamment dans les montants prévus, puisqu'il y a là une inconséquence par rapport au prélèvement kilométrique prévu pour les camions. Au bout du compte, c'est aussi la possibilité de rendre des marges de manœuvre plus globalement au budget wallon.

Troisième élément, 100 % de l'endettement, avez-vous dit, sont aujourd'hui financés par la BEI. C'est aussi un élément considérable qui témoigne des

conditions extrêmement favorables du financement, puisque aujourd'hui les taux sont ce qu'ils sont, au plus bas, à un niveau plancher historiquement, mais que l'on a en plus une réduction de 50 à 100 points de base, avez-vous indiqué. C'est aussi à intégrer dans la discussion sur d'éventuelles évolutions quant à des concessions ou autres au secteur privé.

On voit bien qu'au départ M. le Ministre en faisait un peu un marqueur, au sein du Gouvernement, par rapport à son partenaire. Aujourd'hui, il est plus mesuré dans son propos. Mais au bout du compte, la question sera : qui paie et quel est le coût ? Peut-on, aujourd'hui, avoir par ce biais des modalités de financement qui seront moins élevées que celles dont la SOFICO bénéficie aujourd'hui, dès le moment où la SOFICO pourrait encore en bénéficier demain ? C'est une question importante quant au partenaire historique, au partenaire « privé » dans l'histoire de la SOFICO. Rappelons quand même de qui il s'agissait : la SRIW, le Crédit communal, comme on l'appelait à l'époque, et la SMAP comme on l'appelait à l'époque. S'agissant de partenaires privés, on voit bien qu'ils étaient surtout là pour permettre, à l'époque, la discussion au niveau des normes du Conseil supérieur des finances, puisque c'est de lui qu'il s'agissait à l'époque quand la SOFICO a été mise sur pied. Cela nuance en tout cas le propos.

Une dernière remarque quant au réseau, elle s'adresse à M. le Ministre. Ma crainte est que ce réseau, dans la partie qui a été étendue, soit restrictif par rapport au risque du trafic de fuite. On lisait, ce week-end, des représentants des camionneurs indiquer qu'en Wallonie l'on aurait les véhicules légers sur autoroutes et les poids lourds sur les routes nationales, hors réseau, soumis au prélèvement kilométrique. C'est évidemment un risque, le ministre a indiqué qu'il le surveillait.

Je veux demander que l'évaluation de cette situation ne soit pas en nombre d'années, à un ou deux ans, mais que très vite dans les premières semaines de la mise en œuvre du prélèvement kilométrique, il puisse y avoir une écoute, une vigilance aussi sur un certain nombre de routes nationales qui pourraient également être utilisées pour éviter la redevance et qui alors mettraient en danger – M. le Ministre l'a d'ailleurs indiqué lui-même – la sécurité, la tranquillité d'un certain nombre de villages. Ce sont des enjeux que l'on ne peut pas laisser sur le côté, d'autant plus que le Gouvernement n'a pas utilisé la possibilité qu'il avait de faire varier la redevance selon l'endroit où l'on se trouve. D'où cette crainte renforcée quant à un trafic qui quitterait les voies autoroutières. Ce serait assez problématique par rapport à la capacité du réseau à accueillir ce trafic poids lourds.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (cdH). - Au vu de ce qui a été expliqué lors des différentes questions et surtout des réponses, j'aurai deux questions à poser. Puisque l'on

parle d'évolution du modèle SOFICO, c'est un modèle qui est naturellement évolutif, mais les règles du jeu sont européennes et l'on a vu qu'elles avaient varié dans le temps. On est à un système entre le tout public d'une part, gérer de façon centralisée dans un ministère, et un système à la française de concession privée. C'est une espèce de troisième voie qui est le chemin que se cherche la SOFICO.

Ma question est la suivante : puisque les règles sont européennes, à l'échelon européen existe-t-il aujourd'hui d'autres modèles, dans d'autres pays, qui ressemblent ou qui pourraient tendre à ressembler à celui de la SOFICO ? Je pense que c'est instructif aussi de pouvoir repositionner cela à cette échelle-là.

Ma deuxième question fait écho à ce que M. Langendries et M. Dehalu ont expliqué en retraçant l'évolution du modèle de la SOFICO. La SOFICO a d'abord été créée pour réaliser des chaînons manquants, de grands projets sur nos voies de transports, autoroutières ou fluviales. Ces éléments-là ont évolué, puisqu'en 2009 le choix du Gouvernement, à l'époque, a été de mettre en place une vision d'ensemble sur le réseau structurant routier, c'est-à-dire une méthodologie, une objectivation via le modèle mis en place par la société Arcadis. Bref, un nouveau mode de gouvernance qui fait échapper, pour une bonne part, à l'emprise de la décision ministérielle, les choix d'investissements et qui place le projet dans une perspective de moyen et de long termes, un plan, une vision des choses, avec dans le cadre de ce plan et de cette vision des choses une première enveloppe de financement qui a été déterminée d'un peu plus de 500 millions d'euros. Cela a donc doté la Région wallonne, par l'outil SOFICO, d'un outil de pilotage du réseau routier avec les défis qui viennent sur le futur.

Ma question est : cet outil de pilotage, qui s'inscrit sur le long terme, au-delà d'un seul et même plan d'investissements, existe aujourd'hui pour le réseau routier, mais existe-t-il quelque chose de similaire pour le réseau fluvial, le réseau des canaux et des fleuves de Wallonie dont la SOFICO a, en partie, la charge ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Jeholet.

**M. Jeholet (MR).** - Je voudrais dire simplement, parce que j'ai bien entendu M le Ministre aussi – je remercie les deux orateurs, l'administrateur délégué et le président – qu'un journaliste résume des propos, mais je maintiens et je signe. Je signe quoi ? En fait, que l'on est devant des besoins énormes, et cela a été souligné, le président a fait part de tous les projets réalisés par la SOFICO. En aucun cas, l'on ne remet en question l'expertise et le rôle de la SOFICO.

Dans le plan Routes, on le sait, sur les 575 dossiers, plus de la moitié ont dû être retirés, notamment certains qui avaient été considérés comme prioritaires par Arcadis, M. Stoffels l'a dit. Donc, les besoins par

rapport à la modernisation/rénovation du réseau routier et autoroutier sont importants.

Même chose niveau fluvial, quand on parle du ferroviaire, je pense qu'il est important d'avoir une vision globale, une vision cohérente, une vision transversale sur la modalité. Je pense que c'est tout à fait essentiel et je ne mets certainement pas cela en cause.

Quand on a parlé des chaînons manquants, Monsieur Hazée, c'est clair que j'ajoute la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Je pense que c'est un débat que nous devons avoir au Parlement. Ce n'est pas parce que vous n'en avez jamais voulu que ce dossier doit être enterré. Je vous promets que l'on y reviendra, vous pouvez faire confiance au groupe MR sur le sujet.

Les besoins sont énormes. La première remarque que je voulais faire par rapport au métier de la SOFICO, c'est notamment par rapport à l'éolien – Monsieur Prévot, je l'avais déjà fait en interpellation et l'on avait fixé rendez-vous aujourd'hui au niveau des auditions – c'est de voir par rapport à l'éolien, par rapport à la fibre optique ce que l'on fait. À un moment donné, doit-on maintenir une telle diversification ou pas ?

Mais la question essentielle qui est posée aujourd'hui – je pense que personne ne remet cela en cause – c'est le modèle économique demain de la SOFICO. Je ferai le parallèle, excusez-moi, avec la problématique des aéroports, où l'on a mis en place, à un moment donné, un modèle économique comme on l'a mis pour la SOFICO. Il est évolutif et puis l'on se rend compte aujourd'hui, pour des raisons X et Y, que même si le modèle fonctionne, il peut être fragile. Il est fragile, aujourd'hui, sur les aéroports si l'on ne prend pas les bonnes décisions.

Je pense que si l'on ne redéfinit pas le modèle économique de la SOFICO, pour toutes les raisons évoquées aujourd'hui ; on a parlé de la perception de la redevance, de la problématique de la récupération de TVA, mais surtout de la dépendance que l'on a par rapport à l'Europe... Je pense que c'est quand même la question essentielle quand on parle de consolidation et de déconsolidation par rapport à l'ICN.

Je me réjouis, je le dis très clairement ici, que par rapport à l'ICN l'on ait une autre approche, aujourd'hui, que le Gouvernement ait une autre approche – je pense que la SOFICO l'a toujours eue à l'égard de l'ICN. Cela ne sert à rien de faire le bras de fer avec l'ICN, David contre Goliath. À un moment, la négociation, la concertation et le dialogue, c'est vraiment important de voir ensemble le modèle que l'on peut définir demain. C'est évidemment essentiel. La confrontation, ce n'est pas l'idéal.

Monsieur Prévot, par rapport au retour de l'administration, j'ai dit que, dans un débat comme celui-

là, il faut avancer « sans tabou ». Je pense que vous êtes assez d'accord avec moi.

Il faut avoir un débat sans tabou sur le sujet. Et c'est clair, je souhaite demain un partenariat public-privé avec une application plus forte du privé. Vous l'avez dit vous-même, cela existait au niveau de la SOFICO et, à nouveau, c'est l'Europe qui a fait en sorte que l'on fasse marche arrière par rapport au modèle prévu.

Par rapport à la situation financière, et vous le reconnaissez aussi – à nouveau je ne vais rien dire sur votre prédécesseur, sinon il va vraiment croire que je lui en veux – c'est clair que lorsque l'on voit, ici au Parlement, à deux exercices successifs, que les comptes sont présentés avec un déficit de 25 millions d'euros – et ce n'est pas nécessairement parce que c'est mal géré, c'est parce que les besoins sont énormes, que les besoins sont supérieurs aux besoins financiers...

Par rapport à la trésorerie et les différents points évoqués par M. Bellot, c'est clair que l'on est dans une situation financière fragile, vous le reconnaissez, même s'il y a eu une correction, et même s'il reste des questions en suspens, on est quand même dans une situation fragile.

Je terminerai, pour dire de ne pas être trop long. Simplement, lorsque l'on parle de partenariat public-privé, que l'on ait une déconsolidation ou une consolidation, c'est vrai que cela change le modèle, cela change évidemment l'approche. Je rappelle que, dans la situation actuelle financière de la Région wallonne – M. Hazée a eu le bon sens de l'évoquer – l'on est aussi dans une trajectoire budgétaire et qu'à un moment donné, même si l'on disait que ce n'est plus consolidé, on est quand même dans une débudgétisation. Les finances de la Région wallonne sont ce qu'elles sont aujourd'hui que pour avoir une approche différente et tenir compte aussi des finances de la Région wallonne. D'où l'intérêt – une question a été posée aussi pour voir quel modèle il existe à l'étranger, un modèle entre celui que l'on a aujourd'hui ou tout public ou tout privé – de la question sans tabou pour voir comment on peut faire évoluer le modèle pour rencontrer les besoins, qui sont énormes aujourd'hui.

Je voulais préciser le cas, parce qu'il est celui-là est que l'on ne peut pas accepter de dire simplement aujourd'hui : « Tout va bien, on ne doit rien changer, cela va aller ».

Je pense que les défis sont là, donc voyons le modèle le plus opportun, le plus approprié à mettre en place au niveau de la Région wallonne.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Langendries.

**M. Langendries,** Président de la SOFICO. - Rapidement pour ce qui concerne ICN.

Il est important de rappeler le fait : le fait, c'est la décision de mars, la dernière, qui consolide, qui reconsolide la SOFICO ; décision prise 15 jours après le retrait de la première décision.

Qu'est-ce qui nous a amenés à changer notre fusil d'épaule ? J'entends bien que tout le monde est assez content que l'on évite un bras de fer. Il faut savoir quand même que pour dialoguer il faut être deux. Lors du premier dialogue que nous a eu, nous étions seuls à avoir l'intention de dialoguer. Je peux vous dire que cela n'a pas été triste, d'où notre recours.

Par contre, nous avons une occasion assez récemment d'avoir un contact, pour être clair avec M. le Président de l'ICN, à qui nous avons fait part de notre souhait, de notre souci, avant toute action de notre part au niveau du Conseil d'État, d'avoir la possibilité d'une discussion, d'une concertation – pas d'une négociation, d'une discussion d'une concertation – sur la SOFICO à l'horizon 2016.

Il faut être clairs, le prochain avis de l'ICN, en octobre, sera le même qu'au mois de mars. Nous serons toujours consolidés. Par contre, il est intéressant d'avoir une vraie discussion, une vraie concertation avec les responsables de l'ICN sur la prospective.

Je ne peux pas dire quelle sera la réponse de l'ICN. C'est un déroulement d'opération qui démarrera dans quelques jours. Ce que nous pouvons espérer, c'est d'avoir quand même la possibilité d'une prospective. Quand l'ICN vous dit : « Nous ne jugeons que sur un fait qui est établi à aujourd'hui. Aujourd'hui, la situation de la SOFICO est telle, elle est donc consolidée », ce que nous demandons, c'est la concertation sur la situation de la SOFICO à partir d'avril 2016.

J'espère que nous pourrons dégager un certain nombre d'éléments intéressants à la fois pour le Gouvernement, à la fois pour nous, pour la suite des opérations parce que, s'il y a un avis deux fois par an – en mars et en octobre – il y a des possibilités de recours deux fois par an aussi.

Je pense que, dans un dialogue, il y a aussi un rapport de force. Nous avons établi le même type de rapport de force. J'espère que tout ce qui se passera au niveau décision de l'ICN sera un peu plus correct que ce qui s'est passé jusqu'à présent.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Dehalu.

**M. Dehalu,** Administrateur délégué de la SOFICO. - Je vais répondre aussi rapidement et complémentarément à ce qu'a dit le président.

Je m'excuse auprès des parlementaires, devant le fil des questions, parfois on en oublie certaines.

Pour l'avis du collège des commissaires, le collège des commissaires est revenu à un avis sans réserve, je

puis le confirmer. Les documents vous seront d'ailleurs transmis, Madame la Présidente ; nous les transmettons systématiquement à la Commission des travaux publics.

Concernant la situation de la trésorerie de la SOFICO, je voudrais y revenir très brièvement pour vous dire qu'elle est positive aujourd'hui. Disposons-nous d'une ligne de crédit ? Oui. L'avons-nous utilisé ? Non. Ce qui est de nature à prouver ma première affirmation.

Quand je parle sur le plan de la gestion de trésorerie, de flux tendus, je crois que M. le Ministre me comprendra, parce que sa formation l'y prête, c'est parce que nous avons à gérer une matière extrêmement complexe, c'est-à-dire tout l'encours des travaux publics que vous connaissez bien, Monsieur Bellot. Il est très difficile de savoir à quelle date nous allons recevoir une facture d'un entrepreneur, à quelle date elle sera contrôlée par l'administration et à quelle date nous devons la payer.

C'est la raison pour laquelle nous sommes toujours vigilants, c'est à cet exercice que je me prête quotidiennement et que nous faisons en sorte, en tout cas, de répondre au mieux systématiquement aux sollicitations de nos entreprises.

Quand les factures sont-elles payées ? Elles doivent être payées dans les 60 jours. Nous ne les payons ni un jour avant ni un jour après, 60 jours. Quand la créance est importante, nous leur téléphonons pour dire que cela sera versé à telle date. Recevoir de l'argent trop tôt pour une entreprise, c'est parfois difficile à gérer. C'est encore plus difficile de recevoir les paiements trop tard, surtout si leur interlocuteur est considéré comme étant un très bon débiteur.

J'en reviendrai à la question posée sur les retards de la redevance sur les fibres optiques. C'est une situation qui est en cours de réflexion, mais elle est actuellement traitée. Nous avons une créance fibre optique de 7 millions d'euros sur la Région wallonne ; elle date d'une période d'avant restructuration de l'administration. Et nous ne savons pas par quel département la faire porter. C'est la difficulté à laquelle nous sommes actuellement soumis. C'est une chose qui est en voie de solution. D'ailleurs, nous en avons parlé au cabinet de notre ministre de tutelle ; j'espère que nous aurons une solution très rapidement.

Pour les réserves, Monsieur Stoffels, je crois que c'est un long dialogue. Je suis content qu'il soit là, aujourd'hui, pour pouvoir lui répondre, parce que la fois dernière je n'ai pas eu l'occasion de le faire.

Dans nos règles d'évaluation, il est prévu que les réserves de la SOFICO soient affectées aux investissements en cours. Donc, elles ont été investies dans de la brique, pourrait-on dire, dans des investissements en cours. Comme ces investissements

en cours concernent plus particulièrement le revêtement, je peux vous dire que, globalement, vos préoccupations sont rencontrées actuellement par la SOFICO.

Vous estimez que l'on devrait consacrer à peu près 5 % à la réhabilitation, la Cour des comptes avait même été plus loin dans son rapport, elle avait estimé cela à 500 millions d'euros. Nous terminons le programme des 500 millions d'euros et la Cour des comptes ne fait plus de griefs sur le sujet. C'est dans le cadre d'un dialogue le plus complet que nous essayons de travailler ensemble avec nos instances de contrôle.

Pour ce qui concerne la dernière question posée par M. Desquesnes sur les processus dits hiérarchisation, je crois que nous avons su développer une expertise tout au long de ce programme d'investissement. Nous n'avons pas pu résoudre tous les dossiers qui nous étaient donnés parce que nous avons choisi de donner la préférence pour bien faire les travaux. Mieux vaut faire un chantier convenablement que deux chantiers à moitié. C'était notre principe et il est vrai que certains dossiers seront reportés et ont d'ailleurs été transmis à l'administration pour la préparation du plan Infrastructures.

Nous avons quand même le bénéfice au niveau de la SOFICO de gérer deux matières très complémentaires, qui sont les voies routières et les voies fluviales. Dans nos préoccupations de tous les jours, pourrait-on dire, quand on fait une route, l'on pense aussi à la voie d'eau et je pense que c'est une source très enrichissante. Je pense que le plan Infrastructures du ministre de joindre à la fois le réseau structurant autant que le réseau non structurant, et d'y intégrer la dynamique des voies hydrauliques, c'est une chose qui ne sera pas facile à faire, mais qui présente, en tout cas, toutes les complémentarités pour lesquelles nous avons travaillé régulièrement.

Bien évidemment, les choses doivent évoluer. Pour la nouvelle hiérarchisation, on a annoncé le recours à une consultance externe et je crois que nous ne pouvons qu'aller de l'avant sur le sujet avec l'administration.

Nous avons confirmé à l'administration, il y a quelques jours, que nous étions partants pour développer ensemble les grandes complémentarités et dans la plus grande cordialité, de telle manière à ce que les choses se fassent bien et que ce plan Infrastructures présente toutes les caractéristiques que l'on souhaite rencontrer, c'est-à-dire qu'il y ait dorénavant une préoccupation couvrant l'ensemble des infrastructures. Nous ne gérons pas seuls toutes les infrastructures, bien évidemment. Mais pour celles que nous gérons, tant au niveau de la Région wallonne que de la SOFICO, l'on fait en sorte que l'on intègre, chaque fois que l'on prend une décision, des préoccupations d'intermodalité. Et je crois que le plan Infrastructures, à l'avenir, intégrera cette dynamique de manière un peu plus permanente et pérenne.

**M. Desquesnes** (cdH). - Oui, il y en a un extrêmement intéressant en Basse-Saxe, notamment à la Ville de Braunschweig, que nous avons été voir et qui est particulièrement intéressante en termes de concession.

**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. - Pour conclure, sous réserve du dernier mot qui revient toujours aux parlementaires évidemment, effectivement je confirme que les comptes ont été validés sans aucune réserve. M. Dehalu a eu raison de le rappeler à l'attention de M. Bellot. S'agissant de la question trésorerie, j'ai pu évoquer tout à l'heure toutes les décisions qui ont déjà été prises pour permettre une remise à flot de la trésorerie. À l'heure où l'on se parle, systématiquement, du côté de mon cabinet, l'on honore à temps et à heure l'ensemble des paiements pour lesquels on nous sollicite en termes de *shadow toll* pour éviter justement de générer un problème avec un effet boule de neige.

Il est certain que s'agissant des quatre années précédentes, là, il y a toujours un différentiel de 10 millions d'euros par année qui avait été constaté qui risquait alors de mettre la SOFICO en difficulté, notamment vu son profil de trésorerie et sa capacité de contracter l'emprunt. Raison pour laquelle, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, nous avons accru de 40 millions d'euros la garantie régionale. Ce sera d'ailleurs l'objet d'une discussion à venir pour l'ajustement budgétaire et comme cela redonner de la respiration. Comme cela, la donne est claire, ces 40 millions d'euros antérieurs n'ont pas encore été versés, mais on a fait ce mécanisme de garantie accrue.

Concernant CHB, j'ai effectivement eu, en début de législature, l'occasion de prendre connaissance des propos tenus par mon collègue M. le Ministre de la Mobilité qui, de mémoire, est en marge d'un avis à devoir remettre sur le plan communal de mobilité de Liège et de son bassin plus large. Il a évoqué que le plan Mobilité n'était pas nécessairement le même, selon qu'il y ait ou pas la liaison CHB, parce que cela pouvait changer totalement la donne.

J'ai été très clair et transparent, je ne dispose pas de 500 millions d'euros sous le sabot d'un cheval qui me permettraient de financer ce tronçon. Il n'en demeure pas moins que l'opportunité du débat sur la pertinence de ce tronçon reste ouverte et que, tout au plus, ai-je pu évoquer la possibilité dans la courante législature de finaliser les procédures d'expropriation puisqu'une série de familles sont toujours assises entre deux chaises, ce qui n'est effectivement pas très confortable.

S'agissant du rail, Monsieur Stoffels, pour ne pas qu'il y ait malentendu, je n'ai à aucun moment dit que le

rail allait bénéficier d'une partie du financement du plan Infrastructures ni de la redevance du péage kilométrique. J'ai évoqué, ce n'est d'ailleurs pas du tout l'intention, que pour pouvoir faire les bons arbitrages en termes de chantiers, voies navigables et routes, il fallait que l'on ait une capacité de se projeter sur le développement de nos infrastructures, à un horizon de 15 ans, que c'est cela qui fait l'objet d'une étude extérieure ; étude qui analysera donc le développement stratégique des infrastructures wallonnes sur le volet routes, autoroutes, voies navigables et rail, parce que sinon ce n'est pas cohérent d'avoir l'un sans l'autre, surtout par rapport aux enjeux de bimodalité ou trimodalité.

Mais à aucun moment dans mes propos, vous pouvez relire le compte rendu intégral, je n'ai laissé sous-entendre que la redevance kilométrique serait une source de financement pour les chantiers relatifs au rail. On sait que l'on a là un autre débat et j'attends d'ailleurs, avec beaucoup de plaisir, la confirmation du côté de Mme la Ministre Galant des sommes qu'elle va pouvoir mettre à disposition pour les volets régionaux des développements d'infrastructures.

Sur la question du réseau, M. Hazée disant : « N'a-t-on pas été trop chiche ? Il aurait fallu être plus large », vous noterez avec délice, comme moi d'ailleurs, que quelques jours avant la décision du Gouvernement le message d'une série de fédérations était de dire : « Surtout, faisons en sorte de ne pas élargir de trop le réseau, sinon on va devoir trop contribuer et payer », c'était l'appel à être raisonnables. Quelques jours après, l'argument se renverse et devient : pour justifier que le choix du Gouvernement n'a pas été le bon, c'est de dire : « En n'ayant pris que 300, vous risquez d'avoir tous les camions qui vont être sur l'autre versant du réseau ». Chacun aura noté que c'est une argumentation à variabilité forte en fonction de l'argument défendu par les uns ou par les autres. On fera un monitoring constant des situations rencontrées sur le terrain.

Qui paie et à quel coût si demain un partenariat rentre dans la danse ? C'est trop tôt pour pouvoir répondre à cette question. Ce que j'ai évoqué en transparence, c'est que j'avais pu rencontrer, à ma demande, deux gros opérateurs français, en leur expliquant les états de la question, les enjeux. Il leur revient à eux, maintenant, de faire leur propre analyse, compte tenu de ce qui se pratique aux quatre coins de l'Europe et de voir ce qu'ils seraient en capacité raisonnable de proposer, compte tenu de la configuration du réseau wallon, puis l'on avisera pour voir si c'est judicieux, si c'est opportun, comment cela se répercuterait le cas échéant.

Aujourd'hui, cela reste une question à laquelle il n'y a pas de réponse.

### *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.

Chers collègues, si vous êtes d'accord, je vous propose de clôturer ici ces auditions et ces échanges de vues, en remerciant MM. Dehalu et Langendries pour leurs exposés et leurs réponses.

Nous nous retrouvons ici à 14 heures pour la reprise.

La séance est suspendue.

*- La séance est suspendue à 13 heures 15 minutes.*

### **REPRISE DE LA SÉANCE**

*- La séance est reprise à 14 heures 15 minutes.*

**Mme la Présidente.** - La séance est reprise.

### **INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES**

#### **QUESTION ORALE DE M. TZANETATOS À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ENTRETIEN DES VOIRIES ET MARQUAGES EN WALLONIE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'entretien des voiries et marquages en Wallonie ».

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

**M. Tzanetatos (MR).** - Monsieur le Ministre, après de nombreux tests de marquage réalisés sur plusieurs mois sur la Nationale 63, vous avez décidé d'augmenter la qualité minimale des rétroflexions autorisées sur le réseau routier wallon.

Première salve de questions brèves. Pouvez-vous me préciser combien de temps ont duré ces tests et leur prix ? Plus exactement, quelles conclusions permettaient-ils de tirer ?

Vous prévoyez dans un second temps d'améliorer la sécurité du réseau secondaire et des autoroutes via un renouvellement du marquage axial tous les ans et des autres types de marquage tous les deux ou trois ans. Pouvez-vous nous dire à quelle fréquence étaient réalisés ces marquages par le passé ? Des engagements sont-ils prévus pour assurer cette charge de travail

supplémentaire ? Parallèlement, y a-t-il eu une augmentation du budget en vue de cette charge de travail complémentaire ?

Enfin, si vous souhaitez également fixer de nouvelles règles uniformisées d'entretien des routes, vous parlez pour ce faire d'une augmentation de budget de 10 %. Pouvez-vous nous dire à combien se chiffrait le budget initial et à combien se chiffre cette augmentation ? Cette augmentation de 10 % est-elle uniquement prévue pour l'uniformisation des règles d'entretien ou devra-t-elle également couvrir les nouvelles règles en termes 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. - Monsieur le Député, votre question porte sur deux volets différents, à la fois les tests de marquage réalisés sur la N63 et, d'autre part, la nouvelle approche en matière d'entretien. Concernant le premier point, depuis quelques années le SPW effectue des tests de marquages routiers à Marche-en-Famenne.

Cette année, les applications se sont déroulées sur quatre jours, entre le 27 mai et le 3 juin. Pour votre bonne information, 41 systèmes différents ont été appliqués par huit producteurs provenant de Belgique, de France, des Pays-Bas, d'Allemagne, d'Angleterre et du Danemark. Ceux-ci se rajoutent donc aux 79 et 46 systèmes installés respectivement en 2013 et 2014. Tandis que les premières applications avaient eu lieu en 2007 et 2008 avec 40 systèmes sur les deux années.

Ces épreuves n'ont rien coûté à la Région wallonne. En effet, toutes les prestations sont entièrement couvertes par les frais d'inscription versés par les producteurs de marquage.

Concrètement, ces essais permettent aux producteurs de démontrer ou non la bonne aptitude à l'emploi de leurs formulations de marquage. Si les résultats sont conformes aux exigences imposées, le système est alors homologué et peut être utilisé sur toutes les routes belges puisque ce site est le fruit d'un partenariat entre les trois Régions pour tester les marquages.

Il faudra attendre deux ans pour connaître l'entièreté des résultats des systèmes appliqués cette année. Cependant, certains systèmes ont déjà été rejetés en raison, par exemple, d'une rugosité insuffisante dans les premiers jours après application.

Enfin, l'augmentation des performances exigées pour les marquages sera d'application dans le Qualiroutes à partir du 1er janvier prochain. Elle concernera donc des chantiers qui seront réalisés à partir de la seconde moitié de 2016.

Concernant la nouvelle approche en matière d'entretien, la fréquence des marquages dépendait dans le passé de la direction territoriale de mon administration en charge de la voirie. Actuellement, une nouvelle approche en matière d'entretien, notamment des marquages, a été mise en place. Pour rappel, elle porte le nom d'ECO : Entretien cyclique ordinaire. Le but est d'uniformiser les pratiques dans les 42 districts des sept directions territoriales de la DGO1.

Cette nouvelle politique, comme vous le savez et comme vous l'avez vous-même laissé sous-entendre, demande aussi des moyens pour assurer un entretien minimum. C'est la raison pour laquelle j'ai porté le budget disponible en 2015 à 37 millions d'euros au lieu de 28 millions précédemment pour le réseau secondaire, et ce, malgré le contexte budgétaire difficile que vous connaissez.

ECO regroupe quatre grandes familles d'entretien :

- l'image du réseau qui regroupe le nettoyage, le ramassage des déchets, et cetera ;
- la sécurisation du réseau qui regroupe le fauchage des zones de visibilité telles que les carrefours, les îlots, le remplacement des glissières ;
- l'aspect fonctionnel du réseau qui regroupe le nettoyage des filets d'eau et les avaloirs, le remplacement de la signalisation, le renouvellement des marquages ;
- l'aspect structurel du réseau qui vise le remplacement de collecteurs, les avaloirs, les bordures, ainsi que les opérations relatives au revêtement : réparations localisées du coffre, traitement de fissures, rebouchage de nids-de-poule ou encore les enduisages.

Il s'agit d'un objectif à terme, car ECO implique la modification de tous les marchés que l'on appelle les fameux baux d'entretien qui prévoient actuellement des fréquences et les pratiques contractuelles, parfois pour plusieurs années. Il faudra que tout cela soit mis en place partout avant de connaître avec précision un délai de réalisation.

Suivant ces nouvelles approches, il me semble que des progrès visibles, en termes de marquages notamment, sont attendus sur notre réseau régional, pour les années futures.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Tzanetatos.

**M. Tzanetatos (MR).** - Je vous remercie pour tous ces renseignements.

**QUESTION ORALE DE MME LECOMTE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE,  
SUR « L'ENGORGEMENT À LA SORTIE 32 DE  
L'E11 AUX HEURES DE POINTE »**

**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'engorgement à la sortie 32 de l'E11 aux heures de pointe ».

La parole est à Mme Lecomte pour poser sa question.

**Mme Lecomte (MR).** - Monsieur le Ministre, bien qu'il y ait lieu de se réjouir de la baisse significative du nombre de tués sur les routes et autoroutes belges en 2014, ces dernières restent beaucoup plus dangereuses que celles de nos voisins. En cause, notamment, un réseau très dense qui comporte de nombreuses entrées et sorties.

S'il ne fallait citer qu'un exemple constatant, ce serait le tronçon de l'autoroute E411 reliant Arlon à l'ancien poste frontière de Sterpenich, emprunté dans les deux sens quotidiennement par les travailleurs frontaliers qui, entre parenthèses, sont au nombre de 29 000 pour la Province de Luxembourg, dont la moitié se concentre sur l'arrondissement d'Arlon ; tronçon, par conséquent, singulièrement embouteillé aux heures de pointe.

Fin de journée, le trafic s'intensifie sur l'échangeur 32, à hauteur de Weyler, voie d'accès au chef-lieu, à telle enseigne que les véhicules s'agglutinent sur la bande d'arrêt d'urgence jusqu'à obstruer la sortie de l'AC restaurant sur l'aire d'Hondelange en direction de Bruxelles.

Quelles mesures, quelles solutions envisagez-vous pour fluidifier le trafic sur cette bretelle de sortie particulièrement accidentogène aux heures de pointe ?

**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 informe que la situation de l'échangeur 32 sur l'E411 est connue de mes services et de la police. Elle est due, à la fois, à une saturation du réseau au rond-point de Weyler, croisement de la N81 et de l'E411, et au fait que la sortie de l'aire autoroutière d'Hondelange se situe à moins de 500 mètres de la sortie Weyler.

Pour apporter une première solution au problème, un by-pass a été créé à la sortie du pont de Weyler, il y a une dizaine d'années, pour inciter les usagers à rejoindre directement l'E411 vers Bruxelles sans passer par le

rond-point. Vu le peu d'espace disponible, cette bretelle d'accès présente, toutefois, une forte déclivité et de forts rayons de courbure qui n'incitent guère les usagers à l'utiliser, malgré l'obligation pour les poids lourds de l'emprunter.

À ce jour, il n'y a pas d'autre alternative. Nous arrivons, dans cette section frontalière, à une saturation du trafic journalier, dans un sens comme dans l'autre. La solution passera probablement par une modification des habitudes, en particulier le recours au covoiturage et, surtout, aux transports en commun.

Mon administration et, en particulier, la Direction des routes d'Arlon restent, toutes deux, très attentives à cet enjeu et toutes les solutions qui pourront m'être présentées seront examinées avec toute la détermination voulue, mais la solution ne sera pas infrastructurelle, en la circonstance.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Lecomte.

**Mme Lecomte (MR).** - Je pense qu'il était difficile d'évaluer le nombre de travailleurs frontaliers vivant à Arlon quand les travaux ont été réalisés. Le by-pass que vous évoquez est bien la preuve que vos services sont au courant du problème ou, en tout cas, l'étaient à l'époque.

Le gros souci est que le charroi en provenance de Messancy ne l'emprunte guère. On peut constater que deux véhicules sur trois préfèrent aller s'engorger dans le rond-point de Weyler. La difficulté, vous le dites, c'est la déclivité, mais c'est aussi le fait que cette sortie « bute » sur ce fameux rond-point.

La solution ne sera pas structurelle, mais il ne faudrait quand même pas attendre qu'un camion embroche quatre ou cinq voitures pour essayer de trouver une solution.

Changer les habitudes, certains l'ont déjà fait, Monsieur le Ministre, puisqu'ils contournent Arlon pour rentrer chez eux, mais l'un dans l'autre, cela leur fait quand même sept à huit kilomètres supplémentaires. On ne peut pas demander à tous les usagers de le faire.

**QUESTION ORALE DE MME LECOMTE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
MARQUAGE ROUTIER À MARTELANGE  
EFFECTUÉ PAR UNE ENTREPRISE  
FLAMANDE »**

**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 « le marquage routier à Martelange effectué par une entreprise flamande ».

La parole est à Mme Lecomte pour poser sa question.

**Mme Lecomte (MR).** - Monsieur le Ministre, Martelange est traversé par la N4, reliant Bruxelles à Arlon et marquant partiellement la frontière entre le territoire belge et celui du Grand-Duché de Luxembourg.

Ce tronçon vient de subir un lifting en ce qu'il vient de faire l'objet d'une remise en état de la signalisation routière horizontale.

Est-ce parce que cette route présente une forte déclivité – décidément ! – ou est-ce le charroi important de véhicules y circulant, principalement des poids lourds, manœuvrant parfois dangereusement pour gagner les stations essence, qui fait que l'exécution des travaux aurait été confiée à une entreprise brgeoise ?

Pouvez-vous donner des détails sur ce marché ? Pour quelles raisons une entreprise flamande aurait-elle été privilégiée par rapport aux entreprises wallonnes ? Le prix est-il le seul critère retenu ? Le savoir-faire était-il en cause ? Comment comprendre qu'une entreprise venant de Bruges soit plus compétitive qu'une entreprise du coin ? Est-ce généralement le cas ? Auriez-vous des statistiques précises qui permettraient d'en savoir plus sur cette problématique ? Est-ce, selon l'expression malheureusement usitée, un « mal wallon » ?

**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, j'avoue être un peu perplexe et avoir du mal à comprendre votre question. Si c'est une manière de savoir comment il se fait que ce ne soit pas une entreprise wallonne qui ait gagné et que ce soit une flamande, vous connaissez comme moi, j'imagine, les procédures de marchés publics. Il n'y a pas de droit préalable pour les entreprises wallonnes. On peut peut-être le regretter quand on voit que, en Flandre, c'est généralement plus compliqué d'obtenir un marché. Toujours est-il qu'au point que l'on vienne au Parlement demander des comptes quant à l'octroi d'un marché à une entreprise flamande, je veux bien, mais on va y passer toute la semaine.

Ceci étant, la procédure qui a permis la désignation a été une procédure d'attribution de marché par adjudication publique, il n'y a rien de plus classique. Sept entreprises ont soumissionné et c'est l'entreprise de Willebroek qui a été déclarée « régulière », la plus basse, conformément aux règles des marchés publics en la matière.

Il y en avait quatre qui provenaient de la Région wallonne, trois de la Flandre qui ont soumissionné et celle qui a remporté le marché n'a pas du tout été

privilegiée pour une raison x ou y dont j'ignore le sous-entendu, mais elle a été simplement désignée, conformément à la loi sur les marchés publics.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Lecomte.

**Mme Lecomte (MR).** - Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Je n'ai pas fait de recherches vraiment poussées, mais il est vrai que j'ai relevé quatre entreprises wallonnes qui effectuent aussi ce genre de travaux. Je vais simplement vous rappeler que, quand le travail est rare, parfois les réactions sont exacerbées. Les entreprises de travaux publics ne se portant pas excellemment bien, ce sont des citoyens qui s'étonnaient que ce n'était pas une entreprise du coin ou, en tout cas, une entreprise wallonne qui assure le travail.

Si cela s'était passé en Flandre, on aurait aussi ce type de réflexion. Je pense que c'est peut-être une réaction épidermique, parce que la conjoncture n'est pas bonne et que les entreprises de travaux publics, en tout cas du coin, se plaignent de ne pas avoir suffisamment de travail.

**M. le Président.** - La parole est à M. le Ministre Prévot.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - J'entends bien, Madame la Députée. Si je peux m'autoriser un commentaire, c'est le rôle aussi des élus que nous sommes de faire preuve de pédagogie et d'expliquer qu'il y a des lois. Si je dois, demain, être interpellé sur tous ceux et celles qui font l'objet d'une insatisfaction parce qu'ils n'ont pas obtenu le marché qu'ils espéraient, je pense alors que l'on va partir dans des démarches qui n'auront ni queue, ni tête, ni fin.

Je comprends la contrariété qui doit être celle des entreprises wallonnes. Je n'ai pas moi-même fait l'analyse des offres, j'imagine qu'elles doivent peut-être aussi, plutôt que de fustiger le voisin, s'interroger sur la propre offre qu'ils ont eux-mêmes remise.

Pour le surplus, je pense que c'est aussi à nous d'expliquer qu'il y a des réglementations et que l'on ne fait pas du wallon juste parce que c'est wallon, même si l'on peut parfois le regretter. On serait les premiers heureux à ce que ce soit d'abord et avant tout les entreprises de notre Région qui bénéficient des marchés publics.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Lecomte.

**Mme Lecomte (MR).** - Je me suis peut-être mal exprimée. Ce ne sont pas les entreprises des travaux publics qui se plaignent, mais ce sont les citoyens qui en faisaient la réflexion. Ce n'est pas tout à fait la même chose.

Bruges, ce n'est pas la porte à côté. On pourrait se poser la question de se dire qu'il y a quand même les déplacements, et cetera. Comment une entreprise si éloignée peut être plus compétitive qu'une entreprise wallonne de Liège ou du Hainaut, pour ne pas les citer ? Peut-être est-ce aussi parce que c'était un tout petit chantier ? Ce n'est jamais un bon signal de se dire que les Wallons n'ont pas envie de faire de petits travaux. « Quand ils se mettent à faire quelque chose, il faut que ce soit un chantier conséquent, autrement ils ne veulent pas entreprendre ». Dans le chef des citoyens, c'est toujours un peu la même rengaine et une mentalité qu'il y aurait lieu peut-être de changer via le politique, je vous l'accorde.

#### **QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES BORNES D'APPEL SOS »**

**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 « les bornes d'appel SOS ».

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

**M. Bouchez (MR).** - Monsieur le Ministre, ces derniers jours, on a pu voir différentes cabines téléphoniques partir. D'ailleurs, chaque semaine, on annonce que c'est la dernière. Je crois que Proximus découvre de nouvelles cabines à gauche et à droite. Je croyais que c'était ma ville qui avait le privilège d'avoir la dernière, apparemment, mais il semble qu'il en reste encore quelques-unes, mais bon ce n'est pas très grave.

On a d'autres postes téléphoniques. Ce sont ceux qui sont le long des autoroutes. Cela peut paraître anecdotique, mais c'est un budget d'entretien de 4,5 millions d'euros à charge de la SOFICO. On en a parlé tout à l'heure. C'est quand même un budget qui semble conséquent à une époque où l'on peut s'interroger sur leur utilité.

Pourquoi ? Plusieurs systèmes peuvent être utilisés. Il y a tout d'abord le GSM qui paraît le système le plus évident. On le considère souvent intrusif et même attentatoire à une certaine vie privée, puisque l'on sait vous localiser avec précision, mais il y a même de nouveaux systèmes qui, de plus en plus, font leur apparition sur les voitures, puisqu'il y a des boutons d'alerte qui apparaissent et qui permettent directement de communiquer avec les services compétents.

D'ailleurs, ces évolutions technologiques amènent d'autres pays à supprimer ou à réduire ces bornes. La France, par exemple, les réduit de façon significative. Le Danemark, l'Espagne ont décidé de supprimer totalement ces bornes le long des routes. D'ailleurs, on

peut même s'interroger de savoir pourquoi on a des bornes le long des nationales, le long des autoroutes, mais qu'il n'y en a pas sur toute une série d'autres routes, par exemple de campagne qui ne sont pas plus fréquentées, particulièrement la nuit, et là, quand on est en panne ou quand on a un accident, on doit bien s'en passer et trouver d'autres solutions. Cela date même d'avant l'apparition de ces évolutions technologiques.

M. le Ministre Di Antonio avait annoncé en janvier 2013, je crois, de mémoire, qu'il fallait continuer là-dedans, il était convaincu du bien-fondé. Maintenant, ce ne serait pas la première déclaration qu'il fait et qu'après le Gouvernement fait exactement l'opposé. Je m'interroge, changement de ministre, changement de Gouvernement ?

Monsieur le Ministre, avez-vous encore la conviction qu'il faut investir ? En effet, 4,5 millions d'euros d'investissements, c'est quand même beaucoup d'argent. Si oui, dans quelles mesures comptez-vous garder ce système dans l'avenir ? Aurait-on évalué l'économie globale ? Ici, j'ai juste fait part du coût d'entretien, mais il y a un coût d'installation, de remplacement de ces machines aussi, qui doit intervenir. Avez-vous envisagé une étude qui permettrait de remettre en cause leur présence et d'évaluer les gains budgétaires qui pourraient s'en dégager ?

**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, oui, j'ai la conviction que cela reste toujours utile. Je vais m'en expliquer.

Les coûts d'entretien de ces téléstrades sont restés globalement constants. Afin d'améliorer le service à l'utilisateur, le nouveau marché, d'une durée de quatre ans, a été publié sous forme de marché à performance. Les soumissionnaires sont invités à prendre des engagements quant au taux de disponibilité garanti, d'une part, et à la durée des prestations d'entretien préventif, d'autre part. Ce dernier élément a pour but d'organiser le travail, afin de limiter la durée desdits chantiers, ce qui permet d'augmenter le service et la sécurité pour les usagers, mais aussi de faire des économies en termes de signalisation de chantiers.

Lorsqu'une borne est défectueuse, elle est recouverte d'un sac afin d'indiquer à l'utilisateur son indisponibilité. Cette panne n'est pas nécessairement causée par la borne elle-même. En effet, une avarie sur le câble télécom auquel elle est raccordée a pour effet de rendre inopérantes toutes les bornes connectées sur le tronçon de câble en défaut. Le nombre important de chantiers routiers réalisés récemment a provoqué quelques défauts de ce type. L'existence de sacs n'a donc pas toujours un rapport avec le coût d'entretien de ce réseau.

Signalons que la majorité des appels concernent des véhicules en panne et non le strict appel d'urgence. De plus, l'usage actuel du téléphone mobile pose régulièrement des soucis aux équipes d'intervention, car les usagers se localisent parfois difficilement.

Les nouvelles technologies d'interaction des véhicules avec l'infrastructure permettront, à terme, de supprimer le réseau d'appels d'urgence. Néanmoins, il faut être vigilant au fait que tout le monde n'en sera pas équipé simultanément. Il conviendra donc d'intégrer ces nouvelles technologies dans la gestion du trafic et des incidents réalisés au centre PEREX, dans un premier temps, et de n'envisager le retrait des bornes actuelles que lorsqu'une large majorité d'utilisateurs en disposera.

Par ailleurs, au niveau budgétaire, l'intégration de ces nouvelles technologies nécessite des investissements ; ce qui fait que, globalement, la suppression des bornes actuelles ne générera pas une économie significative.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bouchez.

**M. Bouchez** (MR). - Merci Monsieur le Ministre. Je retiens quand même que vous envisagez, effectivement, avec les nouvelles technologies, particulièrement celles embarquées dans les véhicules, qu'à terme cela disparaîtra. Peut-être que, dans cinq ou dix ans, on reparlera de cette question, un grand moment politique.

Plus sérieusement, je pense que l'on peut l'envisager à moyen terme.

Je suis surpris du positionnement par rapport à l'utilité, quand je vois ce qui a été fait dans les autres pays, simplement. Je n'en fais pas de reproche, je n'en fais pas la critique, mais je me dis que les Français, les Espagnols, les Danois, potentiellement, ne sont quand même pas moins bêtes que nous.

Il serait intéressant de comparer. Peut-être qu'il y a des différences de niveau de leur réseau, de leur parc automobile aussi, pourquoi pas ? Je sais que l'on a, en Belgique, un parc automobile assez moderne grâce aux voitures de société.

De ce fait-là, je m'interroge sur les différentes stratégies. J'entends bien votre réponse, mais cela représente quand même un montant.

Il est vrai que la suppression tout de suite ne représenterait rien, mais le marché, d'après les informations que j'avais, était quand même de 4,5 millions d'euros. Vous avez parlé d'une période de quatre ans, cela représente, sur la durée, un montant relatif. Ce n'est pas cela qui va sauver nos autoroutes non plus. Il faut garder la raison, mais je crois qu'il faudra être vigilant et envisager, à moyen terme, de pouvoir se passer de ce système, la technologie nous aidant, 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'AUTONOMISATION ÉNERGÉTIQUE DES  
ZONES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE (ZAE) »**

**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'autonomisation énergétique des zones d'activité économique (ZAE) ».

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

**M. Bouchez (MR).** - Monsieur le Ministre, une intercommunale que vous connaissez certainement bien, le BEP, a reçu 100 000, ici, en début d'année, pour réaliser des études sur l'économie d'énergie à destination des industries.

Le but est de faire en sorte d'avoir des zones d'activité économique qui soient totalement neutres sur le plan énergétique, en tout cas autonomes et non consommatrices.

Deux axes sont visés. Tout d'abord, on a la création d'un réseau de chaleur du côté de Ciney et, de l'autre côté, une application d'économie circulaire dans le parc Crealys à Gembloux où l'on retrouve, par exemple, l'IFAPME et d'autres structures.

Les expériences pilotent envisagent, apparemment, de généraliser cette pratique des zones d'activité économique qui seraient autonomes sur le plan énergétique. Cela vient s'ajouter à d'autres projets, par exemple Géoterwal, du côté de Mons, où là c'est plutôt avec la géothermie où la réflexion se porte de pouvoir avoir une autonomie énergétique. C'est à la fois un atout environnemental, mais aussi une économie importante pour les entreprises.

Il est bien d'avoir différentes études en la matière, mais un point fondamental, c'est vous, en tant que ministre, comment comptez-vous faire en sorte qu'il n'y ait pas des doublons, déjà dans l'approche de ces différents projets ? On le sait, certains projets sont financés différemment. Certains ont un financement directement wallon, d'autres ont pu rentrer des fiches FEDER, par exemple. Il y a une part de l'argent européen. D'autres se financent, parfois, sur fonds propres. Je crois qu'il est important d'avoir, dans cette démarche, une uniformité par rapport à cela.

Pouvez-vous nous indiquer quels garants vous pouvez nous amener pour avoir une vision globale sur l'ensemble du territoire ?

Deuxième aspect, en ce qui concerne plus précisément le projet du BEP, avez-vous un calendrier, un échéancier de ces différentes études ? A-t-on déjà une idée de l'« industrialisation » de la solution ?

On sait que le projet de géothermie est intéressant sur le plan intellectuel, sur le plan technique, mais pour le moment, il peine un peu à trouver une phase de concrétisation – j'y reviendrai d'ailleurs, avec certains de vos collègues.

On le sait, c'est une matière qui est chère à votre collègue, M. Marcourt. Dans quelle mesure ce projet peut-il s'intégrer dans le projet global d'économie circulaire, tel qu'il compte le présenter dans les prochaines semaines ? Il en a souvent parlé, d'autant que cette économie circulaire est typiquement un des axes que la Commission européenne met en avant.

Dans le plan d'investissement de la Commission Juncker, l'économie circulaire est un des points principaux. Il y aura certainement des possibilités de financement qui pourront s'inscrire dans ce cadre, mais il faut que le projet dont on est en train de parler puisse s'inscrire pleinement dans cette logique.

**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, j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer à quelques reprises sur ce sujet en commission. Comme vous avez évoqué une série de sous-questions, vous me permettrez d'aller droit à l'essentiel.

J'ai décidé de soutenir, par l'octroi d'une subvention, deux études menées par le BEP qui visent, toutes les deux, à intégrer de nouveaux concepts en matière d'équipement des parcs d'activité économique en Wallonie.

La première étude a pour objectif de permettre l'application du principe d'économie circulaire au cours de la rénovation d'anciens bâtiments. S'agissant d'une étude de faisabilité, le BEP a arrêté son choix sur deux bâtiments destinés à être rénovés et agrandis. Ceux-ci abritent un centre d'entreprise situé dans le parc Crealys à Gembloux. Cette étude a débuté en janvier dernier et elle vient de se clôturer. Les résultats ont été présentés à mon cabinet et, afin de partager cette expérience au plus grand nombre, le BEP organisera un séminaire, en septembre prochain, en présence des autres opérateurs de développement économique et des entreprises du secteur de la construction/rénovation.

La deuxième étude porte sur le potentiel des mutualisations de flux énergétiques et de valorisation de coproduits, issus tant de l'agriculture que du milieu industriel de la région de Ciney, en vue de les exploiter comme ressources énergétiques dans le parc d'activité économique de Ciney-Biron.

L'étude vise également à analyser la faisabilité technico-financière de la mise en place d'un réseau de chaleur au sein de ce parc. Au départ d'un exemple concret, cette étude a donc clairement pour objectif de

favoriser l'indépendance énergétique des entreprises implantées dans les parcs d'activité économique. Je pense que, parmi les projets FEDER qui avaient été retenus, il y a notamment un projet important dans la zone d'activité économique à Saint-Ghislain avec ce réseau de chaleur qui en est exemplatif, de mémoire.

Pour ce faire, le BEP a lancé un marché public et les offres sont attendues pour le 26 juin prochain. Les résultats seront présentés au début de l'année 2016 et un séminaire sera organisé dans la foulée.

Plus fondamentalement, dans la mesure où le coût énergétique représente un des coûts les plus importants pour les entreprises – et, selon les secteurs, c'est parfois un coût supérieur à celui de la main d'œuvre – je prône l'intégration des enjeux énergétiques au sein des parcs d'activité économique, suivant trois axes principaux.

Premièrement, je souhaite privilégier la mise à disposition écoperformante à destination des entreprises. En effet, j'estime qu'il est nécessaire de favoriser les équipements qui permettent de fournir de l'énergie à moindre coût, en valorisant les matières qui sont présentes sur le site. Concrètement, la mise en œuvre de réseaux de chaleur communs est un exemple à reproduire dans le futur. Cela passera par une adaptation des taux de subsides des infrastructures d'équipement des parcs d'activité économique.

Actuellement, on est en train de travailler avec mon cabinet à la révision du décret Zonings pour être en phase avec la tonalité 4.0 et veiller, dans la foulée – et je pense que c'est avec vous que j'avais eu le débat sur les halls relais pour lesquels il fallait faire du toilettage des éléments pour bien rester en phase avec ce qui était l'objectif premier – à uniformiser le statut. On va remodifier les taux de subventionnement et les types de projet éligibles pour accentuer la démarche éco-efficace.

Je souhaite aussi soutenir les énergies renouvelables pour qu'elles soient davantage intégrées au sein des parcs d'activité économique. Si les panneaux photovoltaïques sont déjà largement favorisés par un taux de subside de 95 %, il y a lieu de favoriser l'implantation d'éoliennes, la biomasse ou le recours à la géothermie, en fonction des ressources naturelles propres au lieu d'implantation retenue. Vous avez cité, pour Mons, la géothermie. Je sais qu'il y a d'excellentes entreprises ailleurs en géothermie dans la région de Mons, notamment du côté de Nimy.

Je vais faire une visite, dans les jours à venir, avant la fin du mois, avec le ministre Di Antonio, nous allons conjointement visiter des parcs d'activité en Flandre où ils ont installé une éolienne au milieu des entreprises qui sont greffées sur cette production énergétique et qui ont réduit leur coût de 30 %. Cela vaut la peine d'être dans un schéma de raisonnement de la sorte. Cela ne pose des nuisances à personne, d'autant que, le soir, il n'y a pas d'activité. Ce sont des modèles dont on doit s'inspirer.

Enfin, je souhaite encourager les entreprises présentes au sein d'un même parc pour envisager la mutualisation de leur flux énergétique. Les chartes urbanistiques élaborées par les opérateurs de développement économique devront prendre en considération toute forme d'économie collaborative pour optimiser les flux d'énergie au sein d'un parc.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bouchez.

**M. Bouchez (MR).** - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les éléments de réponse.

Je crois que l'axe choisi est bon et l'exemple que vous donnez avec la Flandre est interpellant. Selon toutes les prévisions, l'énergie augmentera, dans le meilleur des cas, de 5 à 8 % dans les années futures et certains annoncent même des augmentations de 30 %. On y est tous confrontés, que ce soit les entreprises privées ou les collectivités locales. Je prends le cas de certaines collectivités locales où cela représenterait 30 % dans les pires scénarios. C'est un enjeu fondamental et colossal.

Le point par rapport aux études que vous évoquez, cela va être important, à un moment donné, que la décision politique intervienne assez vite pour ne pas se disperser. Il faut adapter à chaque zone, puisque l'on ne va pas faire de la géothermie à Namur. Je ne connais pas l'état du sol, mais je n'en ai pas l'impression.

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

**M. Bouchez (MR).** - Certainement excellent, mais pas, avec de l'eau, dans les mêmes conditions.

Il faudra, à un moment donné aussi, avoir des orientations. Je parlais de la géothermie. Une difficulté, c'est que lorsque l'on creuse de manière peu profonde, on se retrouve avec de l'eau à 70 degrés, les entreprises n'en ont pas nécessairement beaucoup besoin, sauf si elles ont besoin de chaleur à 70 degrés dans leur *process*, parce qu'avec cela ils doivent chauffer leur bâtiment, mais souvent ils ont des bâtiments passifs. Les hôpitaux ont besoin plutôt de l'eau à 90 degrés. Par contre, quand on creuse plus profondément, on peut avoir des capacités énergétiques plus fortes, ne serait-ce qu'en matière de production électrique. Dans ce cas, les investissements sont plus lourds. Cela prouve que le pilotage politique a besoin d'une orientation forte et décisive. Il ne faut pas laisser de côté des projets qui, intellectuellement, peuvent être intéressants, mais qui sont parfois des pertes de moyens et, de l'argent, nous n'en avons pas trop en ce moment.

**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 PLAN  
ZONINGS »**

**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 plan Zonings ».

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

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, un plan Zonings est sur la table du Gouvernement wallon, d'après la presse, et prévu pour 2016. L'enjeu des zonings est un point fondamental pour le développement de l'économie en Wallonie.

Tout d'abord, j'aimerais vous demander si une étude a été réalisée sur le taux de remplissage des zonings existants, pour voir leur possibilité de développement. J'ai été intriguée par votre déclaration qui annonce que seulement un tiers des projets concernés par le plan précédent, le plan ZAE *bis*, a été entamé. Il y a de nombreux retards à déplorer, puisque au départ, c'était 1 712 hectares qu'il était prévu de mobiliser. Avez-vous des explications, outre le retard dans les procédures de permis d'urbanisme qu'il faut absolument revoir ?

Je pense qu'un des points importants est le développement de l'activité économique autour des infrastructures structurantes, comme les ports et les aéroports et aussi le long des infrastructures des routes et l'importance des liaisons routières autour de ces zonings.

Je sais que vous avez de nombreux projets, comme revoir le décret Zonings, vous venez de le rappeler, et les critères d'éligibilité.

L'article titrait : « Nous allons permettre aux privés de participer à la création de zonings ». Après les maisons de repos, les concessions autoroutières que nous avons encore évoquées ce matin, vous souhaitez développer également des partenariats public-privé dans le domaine de l'aménagement des zonings.

Vous avez dit, Monsieur le Ministre, que le MR n'avait pas le monopole de parler au secteur privé. Vous ne trouverez, chez nous, aucun tabou pour envisager de telle évolution, de tels projets.

J'aimerais vous entendre sur le type de partenariats public-privé que l'on peut développer dans ce domaine, car il faut reconnaître qu'autant dans d'autres secteurs, il y a déjà des exemples, même en Région wallonne, mais dans ce domaine-là, nous devons innover. Quel type de partenariat pouvez-vous développer ? Avez-vous déjà des contacts ou entamé des projets concrets au-delà de l'effet d'annonce ?

**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 souris toujours sur les effets d'annonce. Lorsqu'un ministre dit ce qu'il a l'intention de faire, cela devient un effet d'annonce, parce qu'alors vous pouvez me taxer d'effet d'annonce tous les jours, chaque fois que vous me questionnez sur un sujet.

Pour revenir sur la question du plan Zonings, l'article de presse auquel vous faites référence s'inscrit clairement dans une réflexion actuellement en cours au sein de mon cabinet. Mon objectif est de présenter au Gouvernement, comme je l'ai dit en transparence, dès 2016, un projet de réforme de la législation relative aux infrastructures d'accueil des activités économiques.

Je précise d'emblée que ce n'est pas une réforme qui constituerait un quelconque caprice du ministre pour adjoindre son patronyme à un nouveau décret. Je suis suffisamment lucide pour savoir que les gens s'en fichent et que ce n'est pas cela qui les émeut.

L'attractivité du territoire wallon, son haut niveau d'équipement en infrastructures, la régionalisation de la compétence liée à l'expropriation, l'impact des nouvelles normes SEC également, les taux d'intérêt qui sont au plus bas et qui favorisent les investissements privés, un taux de chômage élevé de 15,8 % sont autant de raisons et en même temps d'opportunités pour justifier que les décideurs proposent une adaptation de la législation.

Le décret en vigueur a été adopté au cours de la législature 1999-2004 à l'initiative de Serge Kubla. Il est temps, aujourd'hui, de remettre l'ouvrage sur le métier afin de prendre en considération les nouveaux paramètres économiques et d'intégrer des principes de bonne gestion des investissements publics qui, soyons honnêtes, seront nécessairement insuffisants par rapport aux besoins futurs.

C'est pourquoi les lignes directrices de cette réforme viseront notamment à favoriser les investissements de partenaires privés dans les projets d'équipement des zones d'activité économique. Selon quelles formes et modalités ? C'est ce que l'on est en train de réfléchir et de travailler au sein du cabinet. Elles viseront également à maîtriser les délais administratifs pour une meilleure planification des investissements sur les espaces à vocation économique. Oui, j'ai en transparence confessé que le plan ZAE *bis* de 2008-2010 n'a actuellement produit qu'un tiers de son résultat et que l'on n'a pas pu mettre la totalité des 1 700 hectares envisagés à disposition des entreprises.

Chaque cas est particulier, mais un élément est commun à tous, l'extrême lourdeur des procédures en aménagement du territoire. C'est un élément sur lequel tout le monde pourra converger. Réjouissons-nous que

le prochain CoDT permettra notamment de réduire les délais, de pouvoir coupler certaines démarches. Je pense notamment à la révision du plan de secteur, qui sera couplée aussi au périmètre de reconnaissance économique. On va faire les choses en parallèle plutôt que de les faire de manière séquentielle. Ce sera un élément qui devrait redonner un coup de *boost*.

Elles viseront également l'idée de mettre en place une véritable stratégie de développement économique à l'échelle du territoire de la Wallonie, notamment à travers une gestion dynamique des terrains équipés, avec une exigence de reporting des bénéficiaires de subsides. C'est vrai que l'on octroie le subside, on vérifie s'il a été utilisé à ce qu'il faut, puis point, on ne voit plus après si ce qui est hébergé est vraiment de l'activité économique.

Enfin, les lignes directrices viseront à soutenir la création d'infrastructures d'équipements de haute qualité et écoproductifs, comme je viens de l'évoquer avec votre collègue, par la révision de travaux éligibles aux subsides et des taux de subventionnement, et ce, pour rencontrer les besoins des entreprises en matière de connexion à haut débit et de favoriser l'émergence d'une nouvelle génération de parcs performants sur les plans environnemental et énergétique.

Je ne dispose pas, en transparence, et croyez bien que je le regrette, d'une étude globale sur le taux de remplissage des zonings. Face à ce déficit d'information, un des axes de la réforme visera précisément à imposer aux bénéficiaires de subsides une justification accrue de l'opportunité socioéconomique de leur demande ainsi qu'un reporting, donc un meilleur contrôle sur l'utilisation réelle des subsides.

Cela étant, si l'on veut miser sur les atouts du territoire en vue du redéploiement économique de la Wallonie, il est indispensable de créer de nouveaux espaces destinés à accueillir les entreprises. Je le rappelle souvent, la Wallonie compte 1,6 % de son territoire affecté à l'activité économique, contre 2,8 % en Flandre. Nous avons donc un certain retard à combler. Quand je parle des 1,6 %, il faut savoir que c'est ce qui est indiqué au plan de secteur, ce n'est même pas ce qui est réellement déjà occupé.

L'objectif affiché est bien la création – c'est dans la DPR – de 200 hectares nets par an, soit pour la création ou l'extension de parcs d'activité économique existants, soit par la réaffectation de sites pollués ou à réaménager, soit encore par la revalorisation des anciens zonings. Dans le cadre du plan Marshall 4.0, j'ai obtenu que 195 millions d'euros soient affectés à ces mesures.

Par ailleurs, l'accessibilité est aussi un enjeu majeur pour tout projet de développement économique. Il y a d'ailleurs des exemples parlant en Brabant wallon. Pour améliorer les infrastructures d'accès aux pôles de développement, le futur plan Infrastructures et le plan

Marshall 4.0 contiennent tous deux un volet baptisé Routes de l'emploi. Rien que pour le plan Marshall, ce sont 45 millions d'euros prévus à cet effet.

Enfin, de nouveaux projets concrets ont été retenus dans le cadre de la nouvelle programmation FEDER, après avis de la *task force*. Pour les infrastructures d'accueil des activités économiques, le montant total des projets cofinancés s'élève à 138 millions d'euros. Il va de soi que je tiens la liste des projets retenus à votre entière disposition.

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

**Mme De Bue (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. C'est vrai qu'il y a un paradoxe, en Région wallonne, avec le nombre d'hectares disponibles et le développement économique qui est encore insuffisant. Ces retards doivent être comblés et tant mieux si l'on peut les rattraper et si l'on peut mieux aussi coordonner ces projets, notamment avec des projets d'équipements comme des routes. Je connais aussi différents parcs d'activités dont le développement est freiné, voire stoppé, parce que l'on n'a toujours pas construit telle liaison routière ou tel autre contournement. Avançons donc dans ce domaine-là.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur les friches. On a des terrains en suffisance, mais on a aussi pas mal de friches industrielles ou urbaines qui pourraient être également utilisées pour le développement.

Quant aux PPP, je vois que vous en êtes effectivement au début de la réflexion et que c'est une porte ouverte. Croyez bien que nous pouvons nous inscrire dans ce projet. En tout cas, je vois que vous êtes resté fidèle à vos déclarations et que l'on pourra peut-être prendre connaissance d'un projet concret dans plusieurs mois.

**QUESTION ORALE DE M. SAMPAOLI À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'ENTRETIEN DU PATRIMOINE ARBORÉ LE  
LONG DES VOIRIES RÉGIONALES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Sampaoli à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'entretien du patrimoine arboré le long des voiries régionales ».

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

**M. Sampaoli (PS).** - Monsieur le Ministre, les arbres d'alignement font partie, depuis des siècles maintenant, du paysage routier. Leurs fonctions ont évolué dans le temps. Servant à l'origine à protéger les

piétons et les chevaux, d'autres fonctions sont évidemment apparues : lisibilité de la route, écologie, lutte contre les congères notamment.

Actuellement, la majorité des alignements est composée d'arbres vieillissants puisqu'ils ont un âge moyen de 70 ans et leur gestion est de plus en plus compliquée et coûteuse. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cela dont, entre autres, l'absence d'un inventaire complet des arbres d'alignement en Wallonie.

Ce patrimoine arboré est inspecté par tronçons routiers au rythme d'environ 5 000 arbres par an. Sachant qu'il y a environ 80 000 arbres le long des routes de la DGO1, il faudrait 16 années pour en inspecter la totalité.

De plus, sachant que les spécialistes en inspection sanitaire de la DGO1 inspectent aussi les arbres de la DGO2, qui sont au nombre de 100 000, on se rend compte alors qu'il faudrait environ 36 années pour inspecter l'entièreté du patrimoine arboré régional.

Outre ces problèmes liés à l'absence de cadastre et au grand nombre d'arbres à entretenir vient s'ajouter la problématique du délai d'intervention entre les avis d'abattages ou d'entretiens et la réalisation sur le terrain. Cela s'explique entre autres par le fait que la législation protège les arbres remarquables ou considérés comme tels, ce qui représente pas moins de 80 % de nos arbres.

D'autres obstacles se rencontrent aussi à cause d'impositions de replantation qui entrent souvent en contradiction avec les recommandations émises par la Direction de la sécurité routière.

Au vu de ce double constat d'absence d'un inventaire complet des arbres d'alignement en Wallonie et des lourdeurs et lenteurs administratives dues à l'absence d'une politique commune de gestion de l'arbre, il semble important de se pencher sur la problématique.

Si je ne me trompe, une banque de données « arbres le long des voiries régionales » avait d'ailleurs été initiée par l'un de vos prédécesseurs. Qu'en est-il advenu ?

De même, un groupe de travail ayant pour objectif de créer une politique globale concernant les arbres isolés ou plantés en alignement avait été lancé en 2011.

Des pistes de réflexion intéressantes ont-elles été dégagées ?

Une relance de ce groupe de travail 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. - Monsieur le Député, il est vrai qu'en 2011 le développement d'une

base de données a été initié, mais n'a pas pu être totalement concrétisé.

Un groupe de travail rassemblant plusieurs directions générales du SPW, la DGO1, la DGO3 et la DGO4, s'est réuni plusieurs fois, mais, à ma connaissance, davantage pour répondre à des événements urgents, tels que la maladie des frênes et leur recensement, que pour créer une politique globale du patrimoine arboré.

Dans l'esprit de la nouvelle banque de données routières pour laquelle j'ai débloqué un budget cette année, une nouvelle application en Access a été développée en interne au Département des infrastructures subsidiées ce printemps 2015 et est en application depuis près d'un mois. Toutes les données existantes des expertises 2013-2014 ont été rassemblées et devront être importées dans la base de données, courant de cet été.

Des requêtes spécifiques permettront également d'intégrer aisément ces données dans l'application cartographique du géoportail de la Wallonie, à l'instar des arbres remarquables gérés par la DGO3.

La volonté de mon administration est de réaliser un relevé photographique informatisé du réseau des routes régionales. Cela permettra d'accélérer l'inventaire des arbres d'alignement et enfin développer, au-delà du recensement nécessaire, une vraie politique de gestion du patrimoine arboré le long des voiries régionales. Politique qui, je le confesse aisément, fait encore défaut aujourd'hui.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Sampaoli.

**M. Sampaoli (PS).** - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. La solution viendra à mon sens d'une gestion transversale de la problématique entre les différentes directions générales opérationnelles du SPW.

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

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les embouteillages quotidiens ».

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

**M. Stoffels (PS).** - Monsieur le Ministre, si j'étais quelqu'un d'autre, je dirais : « Notre Père qui êtes aux cieux, donnez-nous notre embouteillage quotidien ». Aujourd'hui, je dis : « Notre ministre qui êtes au Gouvernement, donnez-nous les embouteillages ».

quotidiens » parce que, sur une des autoroutes les plus fréquentées, à savoir la E40 Verviers-Liège, nous avons droit depuis des mois à un embouteillage quotidien.

En cause, l'organisation d'une multitude de chantiers. L'avantage est que vous ne devez plus y placer de radars tellement tout le monde roule au ralenti.

Qui est responsable de l'organisation des chantiers, de l'entretien, du fauchage, de la propreté, des marquages au sol, et cetera ?

N'y a-t-il pas moyen d'organiser les chantiers d'une façon plus efficace, un peu plus coordonnée et un peu moins dérangement pour le trafic quotidien ?

**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. - Si, certainement.

**M. Stoffels (PS).** - Je remercie le ministre pour la réponse qu'il vient de donner.

*(Rires)*

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, j'ai plus d'éléments que ce je viens de dire, mais la question était à ce point limpide que la réponse pouvait l'être aussi. Plus sérieusement, vous avez raison, les chantiers sur autoroutes, malheureusement, occasionnent des inconvénients pour les usagers de la route. Vous admettez que c'est un mal nécessaire pour améliorer le réseau routier. Comme le dit souvent mon grand-père : « On ne fait pas d'omelettes sans casser des œufs ».

Je précise que l'administration ne lance pas des projets aveuglément.

En effet, afin de limiter au maximum les nuisances provoquées par les chantiers, mon administration dispose d'une circulaire relative au maintien de la fluidité du trafic sur autoroutes. Elle concerne principalement les entretiens courants tels que le fauchage, le marquage, le nettoyage, et cetera.

Elle doit permettre de mettre en place pour chaque chantier une organisation efficace, prenant en compte systématiquement les perturbations du trafic et l'information des usagers.

Pour les plus gros chantiers, au-delà de l'organisation prévue dans les projets, lorsque les travaux débutent, une évaluation des chantiers est également mise en œuvre en restant attentifs aux aspects suivants :

- les conséquences pour le trafic et le maintien de la fluidité ;

- l'information des usagers sur la modification des conditions de circulation ;
- le suivi en temps réel des conditions de circulation.

Ces différentes tâches sont réalisées par le centre PEREX en étroite collaboration avec les districts autoroutiers, qui sont détenteurs de l'information, avec le support d'une application informatique appelée « chantiers ».

Concernant le cas particulier de l'E40 que vous évoquez, des interventions ont eu lieu la semaine passée de Battice à Melen, puis de Melen à Cheratte.

Pour ces deux parties, une grosse journée de travaux a été nécessaire. Il s'agissait de regrouper les opérations suivantes : fauchage tardif, curage des avaloirs, broissage des filets d'eau et nettoyage.

Cet effet groupé a le mérite d'être souligné, car il a permis de ne nécessiter qu'un seul balisage sur la voirie, évitant ainsi d'étendre différentes opérations sur plusieurs jours. De plus, la mise en place du balisage n'a dû se faire que pour une seule journée et non pour plusieurs. Il arrive que, pendant des temps réduits ou des zones particulières, il n'y ait pas d'opération.

Cette méthode étant assez récente, mes services vont toutefois l'évaluer en vue de l'améliorer et de pouvoir alors la répliquer.

Comme vous le voyez, mon administration gère ses chantiers d'une manière concertée et réfléchie – en tout cas, c'est ce qu'elle prétend et, dans la plupart des cas, cela se confirme, même si moi-même, il m'arrive d'être parfois interpellé et surpris. Il est vrai que, ponctuellement, un point noir ou l'autre peut se créer au niveau de la mobilité, d'autant plus que certains gros chantiers tels la réfection du pont de Cheratte ne peuvent se réaliser sans perturbations tant le trafic y est élevé, mais je ne doute pas qu'à l'avenir, cela ne vous empêchera plus d'arriver à temps et à heure aux réunions que vous avez programmées à Namur.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Stoffels.

**M. Stoffels (PS).** - Effectivement, c'est une des autoroutes que je fréquente quasiment de façon quotidienne. Monsieur le Ministre, je dois vous dire combien je suis admiratif de l'optimisme qui passe à travers votre réponse. C'est effectivement tous les jours que je me dis la même chose : « Enfin, tu as passé l'embouteillage ». Seulement, quand j'arrive au pont de Herstal, me revoilà dans le pire, dans une situation où je vais devoir attendre non pas des minutes, mais des quarts d'heure, des demi-heures et parfois des heures entières avant d'arriver aux séances tellement bien-aimées au niveau du Parlement wallon.

**QUESTION ORALE DE M. LECERF À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
LIAISON TIHANGE-STRÉE-TINLOT »**

**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 « la liaison Tihange-Strée-Tinlot ».

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

**M. Lecerf (MR).** - Monsieur le Ministre, j'aimerais faire le point sur le dossier de la liaison Tihange-Strée-Tinlot. Cette liaison dont on me parle depuis la création de la centrale nucléaire de Tihange a commencé réellement en 2004 avec les premiers travaux du rond-point de Tihange, juste à côté de la centrale.

Après 11 ans d'errements, seule la phase 1 est à peine terminée. La suite de la phase 2 vient d'être annoncée dans les médias. Pour ce qui est de la phase 3, une mise à jour de l'étude semble nécessaire et devrait commencer prochainement. Le chemin est donc encore long avant que cette liaison ne soit réellement effective.

Or, son utilité n'est plus à démontrer. Les réductions de trafic espérées vont de 40 % à 60 % pour les axes actuellement utilisés par le trafic entre la Hesbaye et le Condroz. L'interdiction pour les poids lourds d'emprunter la N66 entre Tinlot et Huy détourne ce trafic gênant et croissant vers d'autres axes peu adaptés.

Cette liaison entre le Condroz et l'E42 via la chaussée Tihange-Villers-le-Bouillet doit être considérée comme prioritaire pour le développement de l'arrondissement de Huy-Waremme. J'attire votre attention sur la nécessité de terminer les trois phases de ce chantier avant de pouvoir profiter des effets positifs de cette nouvelle voie. Une ouverture partielle après la réalisation de la seconde phase aurait des effets désastreux en termes de sécurité pour les Communes de Modave et Tinlot qui vous l'ont fait savoir, si je suis bien informé.

Nous aimerions connaître, Monsieur le Ministre, votre vision précise concernant la finalisation de ce dossier qui, après 11 ans de travaux, n'a toujours pas apporté la moindre amélioration à une région qui le mérite bien.

Nous aimerions également connaître votre position par rapport à une éventuelle ouverture partielle après la finalisation de la phase 2 des travaux, souhaitée par les uns dans une version plutôt égoïste, totalement rejetée par 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, merci pour votre question. C'est effectivement un dossier pour lequel je suis de plus en plus souvent sollicité étant donné qu'il y a plusieurs communes qui sont concernées et qu'elles ne partagent pas le même point de vue. Quoi que je décide, il y en a *todi une des deux qu'est mwêche*. On fait son petit possible, comme dirait l'autre.

Ce vaste projet de liaison Tihange-Strée-Tinlot est effectivement important pour desservir notamment sur le plan économique la région Hesbaye-Meuse-Condroz. Elle sera également utile pour soulager diverses voiries assez peu adaptées au trafic, comme vous le rappelez.

Afin de réaliser ce chantier coûteux, le dossier a dû être lancé en plusieurs phases pour des raisons uniquement budgétaires.

D'ailleurs, cette année, afin d'avancer et de permettre la construction de la phase 2D, j'ai engagé un montant de plus de 1,4 million d'euros. Pour rappel, ces travaux, sur plus de 1,6 kilomètre, consisteront en la réalisation des sous-fondations de la voirie ainsi que les terrassements, l'épandage et la création d'accès latéraux pour les agriculteurs.

Concrètement, les premières démarches de ces travaux viennent de débuter. Par la suite, la partie 2E sera réalisée et permettra aux automobilistes d'emprunter cette portion de liaison déjà effectuée. La phase 3 viendra ensuite compléter cette liaison.

Comme annoncé par mon cabinet lors d'une réunion en présence des trois communes principalement concernées, à savoir Huy, Modave et Tinlot, la volonté est de permettre la mise en service partielle de la route dès l'achèvement de la phase 2. Ceci permettra de soulager, et donc de sécuriser, la N66, notamment dans la descente des Longs Thiers.

Toutefois, il est vrai que le trafic dans la traversée de Strée, ainsi que celui qui accèdera à la N63 via l'échangeur de Tinlot, risque d'augmenter. Raison pour laquelle des mesures d'accompagnement seront mises en œuvre par mon administration, dans l'attente de la phase 3.

Enfin, bien conscient que, pour être totalement efficace, ce projet de liaison doit être achevé dans son entièreté, je rappelle mon engagement à voir la totalité de la liaison, et donc la phase 3, se réaliser, et ce, dans le cadre du plan Infrastructures.

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

**M. Lecerf (MR).** - Je vous remercie pour votre réponse. Évidemment, tout le monde espère que la phase 3 va se réaliser. Je voudrais revenir un instant sur ce que vous avez dit. Il y a effectivement trois communes qui sont directement concernées. La

première est Huy. Huy n'a pas émis un avis unanime, mais un échevin de Huy, l'échevin des travaux en l'occurrence, a fait des sorties dans la presse pour le moins égoïstes, je ne sais pas le dire autrement, puisque lui, il se dit : « Mon problème est réglé, on peut envoyer tout le monde sur Modave ».

Effectivement, en envoyant ce trafic sur Modave, vous allez créer des problèmes énormes qui n'existent pas aujourd'hui.

Vous avez d'ailleurs été invité, je pense, à vous rendre compte sur place. Il y a des écoles de villages avec des petites voiries de village, et l'on va téléguidé, on va conduire tout un trafic qui n'a absolument rien à faire là. Je ne vois pas, sur le terrain – parce que j'y suis allé pour me rendre compte – quelle solution d'accompagnement vous pourriez mettre en place. La vraie solution est la phase 3.

La crainte du Conseil communal de Modave est double. Un, on va nous créer des dangers et pas celui de l'école uniquement, dans nos villages. La population est révoltée. Deux, n'est-ce pas un bon moyen de dire que la phase 3 sera pour votre successeur ? Il n'y a pas d'engagement ferme.

Je me mets à la place des conseillers communaux de ces communes, ils veulent bien étudier la possibilité de faire des sacrifices, de l'expliquer à la population et de le défendre devant la population, mais d'un autre côté, on ne peut pas encore attendre 11 ans après cet outil que toute la région espère.

Il faut vous mettre à la place des conseils communaux, je ne défends pas le plus faible ici, mais je ne peux pas suivre celui qui dit : « Chez moi, on a réglé le problème, donc on peut envoyer tout le monde chez le suivant ».

C'est un peu court.

**Mme la Présidente.** - M. le Ministre avait une information complémentaire.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, si vous cherchez un jour à vous endormir plus rapidement qu'à l'accoutumée, je vous invite à relire les comptes rendus intégraux de toutes mes séances de commission. Vous verrez un élément qui vient distinguer la réponse que je viens de vous faire par rapport aux précédentes. Je n'ai pas dit que ce sera analysé dans le cadre du plan Infrastructures. Je vous ai dit que cela ferait partie du plan Infrastructures. Vous êtes le premier à bénéficier d'une jonction sur laquelle je m'engage à ce qu'elle figure dans le plan Infrastructures. De manière ferme et non hypothétique.

Mon souhait n'est pas de botter en touche pour que ce soit « après moi, les mouches ». J'ai bien compris que c'était un enjeu majeur, je connais bien la région, vous

remettez mes amitiés à la pharmacienne de Modave et, pour le surplus, vous pouvez retourner auprès de vos relais pour dire que l'engagement sera pris pour que ce soit dans le plan Infrastructures. Je ne sais pas encore vous dire si ce sera en 2016 ou en 2017, mais en tout cas ce sera dedans.

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

**M. Lecerf (MR).** - J'attendais au moins cet engagement ferme. C'est très bien, il sera effectivement relayé auprès des autorités locales.

Merci beaucoup.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
CONSÉQUENCES DU NON-REMPLACEMENT  
DES PANNEAUX D'ENTRÉE ET DE SORTIE  
D'AGGLOMÉRATION »**

**QUESTION ORALE DE M. ONKELINX À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
PANNEAUX DE SIGNALISATION DES  
AGGLOMÉRATIONS NON RENOUVELÉS »**

**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. Daele, sur « les conséquences du non-remplacement des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération » ;
- de M. Onkelinx, sur « les panneaux de signalisation des agglomérations non renouvelés ».

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

**M. Daele (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, il y a quelques semaines, on avait déjà parlé des fameux panneaux F1 et F3 et du problème que posait leur renouvellement. Il s'agit des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomérations.

Depuis 2005, chaque fois qu'il y a lieu de remplacer un panneau F1 ou F3, c'est-à-dire les panneaux blancs avec l'inscription d'agglomération écrite en noir, il est remplacé par un panneau F1a ou F3a ou F1b ou F3b, c'est-à-dire avec le joli petit dessin d'un village avec un charmant petit clocher.

Les communes et le SPW avaient 10 ans pour renouveler l'ensemble du parc, ce délai de 10 ans était initialement basé sur une durée de vie moyenne des panneaux. Ce délai, moyen, s'est avéré, pour ce type de

panneaux, largement sous-estimé. Signalons que de nombreux panneaux F1 et F3 sont encore en parfait état.

Si les nouveaux signaux ont pour objectif de rendre les entrées d'agglomération plus lisibles, la signification des anciens panneaux, et donc le respect de la vitesse de 50 kilomètres/heure, reste parfaitement compréhensible par tous les usagers et ne constitue pas un frein à une amélioration de la sécurité routière.

Nous sommes, aujourd'hui, en juin 2015 et il semble qu'il y ait encore près de 3 000 panneaux à remplacer en Wallonie et que 60 % des 262 communes ne sont toujours pas en conformité avec la signalisation qui est désormais obligatoire.

La mesure de remplacement des panneaux constitue un coût non négligeable pour les communes, que ce soit en matériel et en personnel et, surtout, à l'heure où tous les niveaux de pouvoirs, en ce compris les communes et particulièrement aussi les communes doivent faire d'importantes économies – il est incompréhensible de devoir procéder au remplacement de panneaux qui sont, encore aujourd'hui, en parfait état alors que l'incidence en termes de sécurité routière, vous serez d'accord avec moi, est marginale.

La conséquence depuis le 1er juin est que le non-renouvellement de certains de ces panneaux et le dépassement de la date limite peuvent entraîner l'invalidation de PV pour excès de vitesse en agglomération puisque ces panneaux sont l'indicateur légal de cette limitation de vitesse.

Le 3 février, je vous posais déjà une question et je vous encourageais à prendre contact avec Mme Galant afin de lui faire part de l'impact de cette mesure sur les finances communales, de son impact sur la sécurité routière et de lui faire la demande d'un allongement de délai de remplacement des panneaux.

Cela a-t-il été fait ?

Quelle réponse avez-vous obtenue en espérant que vous vous soyez fait l'avocat des finances communales et du bon sens ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Onkelinx pour poser sa question.

**M. Onkelinx (PS).** - Monsieur le Ministre, vous vous doutez bien que M. Daele a développé l'essentiel de la question. Je ne vais pas réinventer la question, on en est pratiquement au même questionnement.

Sachant que Mme la Ministre Galant avait donné la date butoir du 1er juin, comme M. Daele l'a dit, et qu'il y a énormément de panneaux qui ne sont pas encore remplacés, c'est vrai que d'un point de vue légal on peut se poser un certain nombre de questions. On ne peut pas être poursuivi pour excès de vitesse, par exemple, si la signalisation est obsolète.

Cela a quand même un impact important.

Si l'article 10 du Code de la route stipule que le conducteur doit conformer sa vitesse aux circonstances, on peut penser à la présence d'autres usagers, les conditions climatiques ou l'état de la route, les peines encourues en cas de non-respect de celui-ci sont moindres que pour un excès de vitesse. Cela dit l'importance quand même du remplacement de ces panneaux.

Monsieur le Ministre, simplement quelques questions : combien de villes et de communes wallonnes n'ont pas encore changé leurs panneaux ?

Un calendrier a-t-il été mis en place afin de faire respecter cette obligation ?

Quelles conséquences cela peut-il avoir sur la bonne application des règles du Code de la route ?

Voilà ce que je voulais vous dire d'une façon un peu additionnelle.

**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. - Messieurs les députés, merci pour vos questions jointes.

Vous faites bien, d'ailleurs, tous deux de rappeler que les signaux d'entrée d'agglomération ont été modifiés afin de les rendre plus explicites en reprenant un pictogramme représentant un ensemble de bâtiments.

Comme je vous ai répondu à votre précédente question en séance du 3 février, Mme Durant, à l'époque compétente en la matière, a fixé une période transitoire de 12 ans et il convient de distinguer les voiries sur lesquelles ces panneaux sont présents.

Sur les voiries régionales, dont j'ai la responsabilité directe, ils ont, à de très rares exceptions près, tous été adaptés. Sur les voiries communales, la situation est plus compliquée. Je rappelle que, là, je n'ai pas de compétence directe à ce sujet si ce n'est de poursuivre sans cesse la diffusion du message, la sensibilisation notamment par voie circulaire.

L'Union des villes et des communes de Wallonie a demandé une prolongation de validité des anciens panneaux à Mme Galant, proposition qu'elle a refusée. Afin de conscientiser chaque commune, mon administration a envoyé, le 24 juillet, déjà en 2013, un courrier aux 262 communes wallonnes afin de leur rappeler l'échéance du 1er juin 2015, ainsi que les enjeux liés au respect de cette mesure.

La plupart des communes ont adapté la signalisation, mais à des rythmes parfois différents. Bien que certaines communes n'ont pas encore remplacé tous les anciens

signaux F1 et F3 par les nouveaux F1ab et F3ab, il ne m'est pas possible – j'en suis désolé – de déterminer le nombre de panneaux restant encore à remplacer. Vous imaginez, on voit déjà bien les difficultés de Belgacom de savoir où se trouvent encore les cabines. Je ne vais pas pouvoir connaître la place de tous les panneaux ni le nombre de communes qui ne seraient pas totalement en ordre.

En effet, la pose de ces panneaux n'est soumise à aucune approbation régionale, via des règlements complémentaires, notamment. Il n'est donc pas possible, pour les services régionaux, de connaître le nombre de communes qui ne seraient pas actuellement en ordre.

Notons tout de même que le non-renouvellement du signal ne signifie pas non plus que tout est permis. Dire qu'un conducteur n'est pas bien informé pourrait être considéré comme de la mauvaise foi procédurale. Il faudra voir comment les juges recevront les arguments. Même des avocats défendant généralement des contrevenants ont récemment déclaré dans la presse que la chance d'obtenir gain de cause pour le non-respect des anciens panneaux n'était pas du tout garantie.

Quoi qu'il en soit, ces panneaux F1 et F3 sont importants. Il convient qu'ils soient conformes à la législation. Je demanderai donc à mon administration qu'elle sensibilise à nouveau les responsables communaux. Je pense que l'échéance du 1er juin qui vient de se clôturer est probablement une opportunité pour refaire une lettre circulaire, rappelant à chacun la nécessité d'adapter sa signalisation et, si pas, les risques potentiels encourus sur le plan du droit. La dernière circulaire datait de 2013.

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

**M. Daele** (Ecolo). - C'est une bien mauvaise nouvelle que Mme Galant ait refusé de postposer cette mise en œuvre. Pour ce qui nous occupe, ici, en effet, une circulaire peut être intéressante, mais je ne sais pas si son effet sera spectaculaire, si les circulaires précédentes n'ont pas eu l'effet escompté.

Nous allons pouvoir constater ce qu'il en est. Vous dites que certains avocats disent qu'il serait bien difficile d'obtenir gain de cause. Nous en connaissons d'autres qui ont eu, pour d'autres infractions – je pense principalement aux radars – parfois beaucoup de motivations et d'ingéniosités pour arriver à faire sauter certains PV. Il serait dommage que l'on en arrive à une situation comme celle-là. Je pense que l'on est face à un problème non résolu. Nous le regrettons collégalement.

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

**M. Onkelinx** (PS). - En forme de boutade, je vais demander à Mme Galant de compter les panneaux qui n'ont pas encore été modifiés. Je vous remercie de l'initiative que vous prendrez pour resensibiliser les

communes sur leurs obligations de changer les panneaux. Merci beaucoup.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
FERMETURE DU THIER DE VILLERS AUX  
VÉHICULES DE PLUS DE CINQ TONNES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la fermeture du Thier de Villers aux véhicules de plus de cinq tonnes ».

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

**M. Stoffels** (PS). - Monsieur le Ministre, ceci est, vous l'avez compris, une question d'importance régionale. Le centre de recherche routière constate que la voirie dont il est question présente une série de dégâts, ainsi qu'une série de difficultés sur le plan de la sécurité routière.

Vos services constatent que la route est prise par plusieurs centaines de véhicules longs monoblocs et longs articulés et par plusieurs milliers de véhicules courts tous les jours, avec toujours, selon les constats de votre service, un nombre d'accidents qui augmente entre 2008 et 2012 avec un nombre d'accidents et, pour 2013 et 2014, qui est plutôt stable.

L'IBSR fait état de l'étroitesse de la chaussée, des chaussées aux fondations non adaptées à faible coffre, des chaussées sinueuses constatant la dangerosité du site.

La zone de police demande de ne pas revenir en arrière, et surtout pas avant les travaux route Herbesthal concernant la décision prise par l'instance communale. Elle pose la question, suivant la dégradation des routes, de l'impact que cela peut avoir sur les deux roues, et cetera.

Le rapport technique du collège communal se base également sur l'étroitesse de la route, sur sa sinuosité et son état, en disant que cela pose des problèmes sur le plan de la sécurité routière. Voilà, Monsieur le Ministre, les ingrédients pour faire une bonne soupe.

La bourgmestre de la Commune de Limbourg a demandé à vos services de confirmer une décision que la commune a prise concernant la fermeture de Thier de Villers pour les véhicules de plus de cinq tonnes. C'est une question de sécurité routière, vous l'avez compris, confirmée d'ailleurs par une série d'organismes. C'est également une question de qualité de vie dans ledit village.

La décision est donc confortée par des avis de la police, de l'IBSR, par vos services, par des comptages, par des services techniques. Ce qu'il manque, c'est votre approbation. La question devient urgente, puisque nous sommes devant le Conseil d'État, alors que pour une petite commune de 5 500 habitants, les moyens financiers n'arrivent pas toujours au rythme souhaité pour remédier aux difficultés rencontrées sur le terrain, concernant la remise en état des routes.

Quelle est donc votre décision en la matière ? Allez-vous confirmer ou infirmer la décision prise par la commune ? Question d'importance régionale !

**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 ne peux pas vous en faire grief, puisque vous avez introduit votre question dans les délais requis, mais la réponse, vous la connaissez probablement, puisque j'ai tranché jeudi dernier.

*(Rires)*

Dans le cadre de la réponse que je vais partager avec vous, maintenant, vous avez quasi, mot pour mot, le contenu du courrier que j'ai adressé à Mme la Bourgmestre de Limbourg. Cela vous permettra d'être fixé sur mes intentions en la matière.

Il est vrai que c'est un dossier dont on a beaucoup parlé ces derniers jours, dans cette région, pour lequel j'ai été régulièrement sollicité par nos amis journalistes. C'est un dossier assez complexe qui met en présence différents enjeux.

En ma qualité de ministre des Travaux publics et de la Sécurité routière, j'estime qu'une solution à la circulation des poids lourds doit être apportée en regard de l'état de dégradation de la voirie et des risques encourus en termes de sécurité.

En ma qualité de ministre des Zones d'activité économique, je suis également soucieux de ne pas entraver l'activité économique locale et de contribuer à une solution à la circulation des poids lourds dans les Communes de Limbourg et avoisinantes.

Deux enjeux – la sécurité et le développement économique – sont donc présents, et ce, de manière opposée.

La semaine passée, j'ai analysé le règlement complémentaire sur la police de la circulation routière adopté par le Conseil communal de Limbourg. À mon sens – c'est ce que j'ai expliqué à la bourgmestre et à son collègue – ce règlement comportait certaines incohérences, entre autres au niveau strictement local. Les livraisons des riverains de la voirie, par exemple celle de mazout, ne seraient plus permises. C'est la

raison pour laquelle certains mandataires avaient pu proposer, me semble-t-il, d'interdire la rue aux véhicules de plus de cinq tonnes, excepté circulation locale. Ce qui m'apparaît être une bonne suggestion.

Dès lors, pour ne pas entraver la volonté communale et les problèmes de sécurité soulevés, j'ai notifié l'approbation de ce règlement complémentaire, mais en demandant d'en reprendre très rapidement un nouveau apportant les corrections appropriées.

Enfin, afin d'offrir une alternative au trafic poids lourds dans la région, j'ai relancé la SPI en vue de faire avancer le dossier de réflexion sur la mobilité économique de la région, et en particulier de la liaison « Garnstock ».

D'ailleurs, afin d'impulser ce dossier, j'ai décidé de prendre complètement à charge de mon département la construction des 140 premiers mètres de cette liaison. Ce premier tronçon permettra de rejoindre la N61 par les routes existantes.

Ma volonté est bel et bien d'offrir des jonctions opportunes aux entreprises locales pour leur permettre de déployer leurs activités dans les meilleures conditions de compétitivité, tout en maintenant un niveau de sécurité routière adéquat.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Stoffels.

**M. Stoffels** (PS). - Vous savez, Monsieur le Ministre, qu'il n'est pas dans mon style d'être un frotte-manche d'un ministre du Gouvernement, mais cette fois-ci, je tiens sincèrement à vous remercier pour la décision qui a été prise, que je trouve particulièrement intéressante et par rapport à laquelle je ne peux qu'adhérer dans le sens que, effectivement, il y avait un oubli dans la décision prise envers la commune qu'il fallait corriger.

Deuxièmement, la solution à laquelle vous faites allusion mérite d'être creusée, car elle permet de solutionner une série de questions au-delà de la problématique particulière telle qu'abordée, mais dans le sens général, pour désenclaver la partie non seulement du Limbourg, mais aussi toute cette vallée de la Vesdre par rapport au réseau autoroutier.

Troisièmement, cela ne m'étonnerait pas que la SPI vous adresse prochainement un courrier ou une correspondance demandant à contribuer à la création de voiries de délestage.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Me voilà prévenu.

**QUESTION ORALE DE M. LECERF À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
PASSAGES POUR PIÉTONS DANS LES  
CENTRES-VILLES »**

**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 « les passages pour piétons dans les centres-villes ».

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

**M. Lecerf (MR).** - Monsieur le Ministre, j'ai vu que vous étiez particulièrement attentif au marquage routier et à leur entretien.

Je m'en réjouis, parce qu'il faut bien avouer que, en Wallonie, on n'est pas une guerre en avance quand on voit les pays voisins, particulièrement l'Allemagne et le Luxembourg qui ont des marquages routiers toujours impeccablement entretenus. Ce n'est pas le cas chez nous. Vous l'avez reconnu vous-même et vous avez empoigné ce problème sérieusement. On le voit d'ailleurs sur le terrain puisque, ici même, à Namur, on voit des marquages se réaliser un peu partout.

Je voulais vous interpellier sur la problématique spécifique des passages pour piétons qui ont une importance considérable dans la sécurité routière et dans la sécurité des piétons en particulier. Pourtant, force est de constater qu'ils sont parfois dans un état douteux, certaines bandes étant pratiquement effacées par l'usure.

Or, forts de la priorité que leur accorde notre code de la route, de nombreux piétons, surtout les jeunes, s'engagent tête baissée, sans regarder ni à droite et, pour compléter leur inconscience, ils ont souvent les oreilles raccordées à un appareil musical, se rendant très peu compte qu'ils sont excessivement nuisibles sur les passages piétons et qu'il n'est pas impossible que les conducteurs de voiture aient un petit moment de distraction.

Malheureusement, même s'ils sont prioritaires, c'est sur les passages pour piétons que l'on dénombre le plus de piétons renversés. J'attire donc votre attention sur la nécessité d'organiser un entretien systématique des passages pour piétons installés sur les routes régionales, et très souvent en centre-ville.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me dire s'il existe un plan d'entretien régulier de ces passages piétons ? Si c'est le cas, force est de constater qu'il est insuffisant. Si ce n'est pas le cas, comment comptez-vous y remédier ? Je prends comme exemple, parce que c'est celui-là qui a attiré mon attention à plusieurs reprises, le grand rond-point, ici à Jambes où, très sincèrement, on ne voyait plus les bandes au sol. Depuis deux jours, je ne sais pas si, quand on pose une

question, vous réagissez immédiatement, mais depuis deux jours elles ont été retracées et c'est formidable. Néanmoins, il est vrai que l'on est parfois surpris par un petit moment d'inattention.

**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, vous savez que l'on a mis une puce GPS sur votre véhicule pour savoir quel chemin vous empruntiez habituellement pour pouvoir refaire le marquage juste le long.

La sécurité des usagers faibles est effectivement importante et mon administration veille à offrir aux piétons des traversées adéquates, autant que faire se peut. Actuellement, un nouvel entretien, notamment des marquages, est mis en place. On en a parlé tout à l'heure. Elle porte le nom d'éco-entretien cyclique ordinaire. Je vais vous faire l'économie de rappeler tout le contenu de celle-ci, puisque vous l'avez entendu tout à l'heure. L'objectif, en tout cas, est de renouveler le marquage des passages piétons tous les deux à trois ans. Ayant déjà décrit cette politique à votre collègue M. Tzanetatos tout à l'heure, je rappellerai seulement que le budget disponible, en 2015, a été augmenté de 9 millions d'euros pour le seul réseau secondaire.

Je précise qu'il s'agit aussi d'un objectif à terme, puisque ECO ne pourra pleinement produire ses effets qu'au terme des baux d'entretien qui ont déjà été conclus, qui portent parfois sur plusieurs années et que l'on ne peut pas réviser en cours d'exécution. Cependant, il semblerait que cette nouvelle approche ne pourra que produire de bons fruits et on s'en réjouit.

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

**M. Lecerf (MR).** - Je m'en réjouis aussi, mais j'attire votre attention sur le fait qu'un passage piéton, cela engage une responsabilité formidable. Cela met la vie des piétons en jeu. Il est beaucoup plus important que le marquage latéral, même si c'est aussi fort important. C'est un élément.

Deuxième élément, il faut bien se rendre compte que le passage n'est pas le même partout et que l'usure n'est donc pas la même. Se contenter de dire que l'on a un entretien tous les deux ou trois ans n'est pas suffisant. Il faut faire une analyse plus détaillée du nombre de véhicules qui transitent et adapter le rythme d'entretien à cela. Je compte sur vous.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - N'hésitez pas à interpellé aussi les directions des districts quand il y a un cas particulier.

**M. Lecerf (MR).** - Merci Monsieur le Ministre.

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA ZAE  
POLARIS »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Waroux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la ZAE Polaris ».

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

**Mme Waroux** (cdH). - Monsieur le Ministre, l'intercommunale de développement économique du Hainaut occidental, IDETA, a introduit un important dossier de modification de plan de secteur, en 2007, en vue de convertir des terres agricoles en une ZAE, dénommée Polaris, de 100 hectares, répartis en 65 hectares sur la Commune de Péruwelz et 35 hectares sur celle de Belœil. La modification de plan de secteur a fait l'objet d'un arrêté, le 28 mars 2013.

Pouvez-vous nous renseigner sur l'avancement de la mise en œuvre de cette zone d'activité économique attendue dans cette région ?

Des questions restent également en suspend quant à l'aménagement de l'entrée de ce zoning. Le collège communal semble vouloir y installer des commerces, alors qu'IDETA imaginait davantage des immeubles de bureaux, afin de donner une image contemporaine de l'entrée de Péruwelz.

Agréez-vous cette option qui entraînerait une entrée de ville « à la française », avec une multiplicité de « boîtes à chaussures commerciales » alignées ?

Par ailleurs, toujours en entrée de zoning, sur la RN60E – colonne vertébrale de cette ZAE – un immense rond-point a été aménagé, mais non finalisé : aucun aménagement ni d'éclairage ni de réelle sécurisation. Il est à signaler que ce rond-point de 96 mètres de diamètre avait été jugé par des spécialistes en mobilité comme étant « deux fois trop grand, deux fois trop cher ». Il comprend en effet une double voie circulaire, quand les routes d'accès sont à voie unique.

Les impacts sur les riverains sont conséquents en matière de qualité de vie et de sécurité. Ce tronçon de contournement de Péruwelz, la RN60E, doit aboutir à un autre nouveau rond-point, ou du moins à un « demi-rond-point », qui doit finaliser le demi-rond point actuel, rue Ponchau.

Pouvez-vous également nous donner des précisions quant à la finalisation de celui-ci, tout aussi crucial, et connexe à celui du zoning ?

Quel calendrier peut être donné pour la mise en œuvre du zoning et de la RN60E ?

Tant que j'en suis à faire mes courses par rapport à ces problèmes locaux, je continuerai sur une dernière interrogation qui suscite mon étonnement depuis des années. La ZAE Polaris est implantée à proximité directe du canal Nimy-Peronnes, d'une capacité de 1 350 tonnes. Ce canal fonctionne bien. Pourtant, la modification de plan de secteur n'a pas intégré de zone de réservation, malgré des demandes en ce sens, afin de permettre une connexion directe, à terme, entre le zoning et le canal. C'est de l'ordre de 200 mètres qu'il fallait mettre en zone de réservation. Cette décision est dommageable en matière de multimodalité du zoning qui, finalement, ne sera desservi que par camions via l'autoroute voisine E42.

Connaissant votre grand intérêt pour le recours à la voie d'eau, est-il encore possible de corriger le tir à l'échelle wallonne ? Je crains que non.

Dans le cas contraire, ne serait-il pas opportun d'inviter le collège à intégrer ces zones de réservation, à tout le moins dans son schéma de structure communal en cours d'élaboration ?

**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, en premier lieu, je me réjouis de la création d'une nouvelle zone d'activité économique sur le territoire des communes de Péruwelz et Belœil. Les 100 nouveaux hectares dédiés à l'activité économique permettront l'accueil de 75 entreprises et la création de 1 500 emplois, selon les estimations fournies par l'IDETA.

Le Gouvernement wallon a adopté définitivement la révision du plan de secteur en 2013. Cela devait être vous-même, Monsieur Henry. Les permis d'urbanisme ont été obtenus et l'IDETA a introduit une demande de reconnaissance économique et d'expropriation qui est en cours d'instruction auprès de mon administration. Ma décision sur ce dossier s'annonce donc imminente.

La question de l'aménagement de l'entrée de ville relevant essentiellement des prérogatives de la Ville de Péruwelz a été traitée, notamment avec l'IDETA et mon administration, la DGO1. De ces discussions, on me rapporte qu'il a été convenu, entre les parties, que le périmètre de reconnaissance économique ne porterait pas sur les parcelles situées le long de la RN60 qui sont destinées à accueillir les éventuels futurs commerces. En l'espèce, les options arrêtées pour l'aménagement de l'entrée de ville relèvent donc exclusivement de la compétence relative à l'aménagement du territoire.

Le rond-point aménagé à l'entrée du futur parc Polaris a fait l'objet d'un financement régional avec la clé de répartition 80/20 : 80 % à charge des crédits DGO6 et 20 % à charge des crédits DGO1.

Ce rond-point est un giratoire à cinq branches. Il est bien réalisé et fonctionnel. À ce jour, seules trois branches sur cinq sont mises en service ; ce qui peut donner l'impression qu'il est surdimensionné. En effet, les amorces des branches d'accès au parc Polaris et au futur contournement sont déjà réalisées, mais non ouvertes à la circulation. Par ailleurs, le rond-point a été dimensionné pour tenir compte de l'important trafic de poids lourds attendu à l'occasion de l'ouverture de la zone d'activité économique.

L'équipement électromécanique et l'éclairage font l'objet d'un marché séparé que mon administration doit programmer et qui pourrait être réalisé sur le budget 2016.

Le contournement proprement dit, ainsi que le rond-point à l'autre extrémité, celui que vous évoquez en droit de la rue Ponchau, sont en cours d'étude, en concertation avec la commune de Péruwelz et IDETA et pourraient figurer dans le plan Infrastructures en fonction des résultats de cette étude.

La connexion à la voie d'eau a été débattue lors de la révision du plan de secteur. Se référant aux conclusions de l'étude d'incidences sur l'environnement, l'IDETA a décidé de ne pas envisager de connexion directe au canal, par l'inscription d'une zone portuaire, et ce, pour une raison principale, la nécessité d'exproprier le hameau de la Boiterie pour réaliser ladite connexion.

Ce choix de l'intercommunale a été entériné par le Gouvernement wallon sous la précédente législature. Il n'en reste pas moins que le développement de la voie d'eau n'est absolument pas remis en cause en Wallonie picarde. Que du contraire ! Il progresse même en bonne collaboration avec le PACO qui a d'ailleurs fait l'objet de bon résultat à la pêche des fonds FEDER.

Selon les prévisions transmises par l'IDETA, la première phase des travaux d'équipement du parc d'activité économique débutera au printemps 2016 et se terminera fin 2017. Une ligne budgétaire de 3,8 millions d'euros est d'ores et déjà prévue pour ces travaux dans le cadre du financement alternatif SOWAFINAL 2. Les premières entreprises sont attendues dès 2018.

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

**Mme Waroux** (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour toutes ces informations dont nous avons besoin. Juste quelques remarques. Par rapport à l'entrée de ville, il y a eu des discussions sur les limites du périmètre, ce qui allait être hors ou pas périmètre de reconnaissance économique. On espère que l'on ira vers quelque chose de qualitatif. Il est vrai que c'est plus un problème local.

Le rond-point bien réalisé, c'est sûr : 96 mètres de diamètre, alors que sur la même nationale, un peu plus loin, et donnant accès actuellement au zoning, il fait 24 mètres de diamètre et des camions passent aussi. Vous me permettrez de signaler une grosse différence

entre deux ronds-points qui accueillent des camions. Quand des spécialistes nous disent que l'on pourrait faire des économies en matière de rond-point en les réduisant au niveau de la taille, peut-être est-ce une chose à laquelle il faut être attentif. Il est vrai qu'il est bien dimensionné pour l'instant, puisque des branches ne sont pas encore raccordées. Il n'empêche que c'est chaque fois une voie qui arrivera dans les deux voies du rond-point. C'est assez bizarre au niveau du dessin.

Son équipement, effectivement, c'est un budget séparé. On espérera qu'il sera qualitatif, parce que là aussi, plus loin, il y a un équipement qui a coûté très cher en éclairage et tout a été démonté quelques années après.

Ensuite, le contournement est fondamental pour avancer. Cette fameuse connexion voie d'eau ne nécessite pas – je me permets, Monsieur le Ministre, comme cela je vous tiens au courant, je vous emmènerai un jour dans mon coin – l'expropriation du hameau de la Boiterie. C'est une zone pour l'instant non bâtie qui est en zone d'habitat à caractère rural où, là, on aurait pu mettre une zone de réservation, une petite bande réservée pour, un jour, pouvoir se raccorder à ce canal qui est juste à ce côté. Il n'est pas besoin de mettre un grand port, mais un quai de chargement suffisait et, au moins, la connexion du zoning se faisait, de même qu'IPALLE, avec ses déchets, pouvait également être connectée plus directement au canal.

Je vous emmènerai là le plus rapidement possible.

**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  
RÉALISATION D'UN ROND-POINT AU  
CARREFOUR « LES QUATRE BRAS » À BOIS-  
DE-VILLERS »**

**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 réalisation d'un rond-point au carrefour « Les Quatre Bras » à Bois-de-Villers ».

La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Monsieur le Ministre, début de ce mois, un nouvel accident survenait sur la N951 au carrefour de l'Horloger, à Bois-de-Villers, mieux connu sous l'appellation « Les Quatre Bras ». Le lieu est, hélas, bien connu, depuis de nombreuses années, pour son triste potentiel accidentogène.

Vous-même, en date du 30 mai 2011, aviez pu plaider, depuis ces bancs, auprès de votre prédécesseur,

afin que ce carrefour entre deux routes nationales, la RN951 et la RN954, fasse l'objet d'un aménagement.

En mai 2013, la bonne nouvelle tombait : suite à une concertation entre le SPW et les autorités locales, un rond-point allait être aménagé afin de sécuriser les lieux.

Cependant, afin de disposer de l'emprise nécessaire, il fallait acheter un terrain où était implantée une ancienne station-service. Le propriétaire de celle-ci devait dépolluer le site avant de le vendre au SPW. Le garagiste a jusqu'à 2019 pour entreprendre les travaux de dépollution ; ce qui reporte d'autant la sécurisation de ce carrefour.

Pouvez-vous faire le point sur ce dossier ?

Où en est le dossier de dépollution des lieux par le propriétaire de l'ancienne station-service ? Une date pour la vente du terrain au SPW est-elle déjà envisagée ?

Dans l'attente de la réalisation du rond-point et vu l'augmentation constante du trafic sur cette voirie, un aménagement provisoire des lieux, afin d'en renforcer la sécurité, est-il 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, je vous informe que le carrefour dit des Quatre Bras de Bois-de-Villers fait effectivement l'objet d'un projet de sécurisation de la part de la Direction des routes de Namur, de mon administration.

Le giratoire étudié a reçu un permis d'urbanisme en date du 6 septembre 2013. L'adjudication a eu lieu et même l'engagement budgétaire. Le dossier connaît un certain retard suite à la complexité des négociations d'acquisition des emprises à exproprier.

En date du 3 avril 2015, un plan d'expropriation modifié a été établi, il réduit la superficie à acquérir sur l'ancienne station à 46 mètres carrés et devrait simplifier l'acquisition, vu que ladite surface ne se situe pas en zone à dépolluer. J'ai par ailleurs réuni les protagonistes de ce dossier en mon cabinet, il y a peu, pour le faire avancer.

Le Comité d'acquisition d'immeubles va reprendre contact avec le propriétaire à exproprier afin de pouvoir, au mieux, conclure un accord. Afin de pallier l'absence éventuelle d'accord, un arrêté ministériel d'expropriation a été préparé pour permettre de procéder à la prise de possession de la superficie à exproprier par procédure judiciaire, si cela s'avère nécessaire.

Par conséquent, un aménagement provisoire n'est pas à envisager, puisque tout est mis en œuvre pour que

l'aménagement et la sécurisation de ce carrefour puissent se faire très prochainement, a fortiori sachant qu'il y a encore eu un décès il n'y a pas longtemps, je pense. C'est clairement une priorité pour moi de voir ce chantier aboutir.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Leal Lopez.

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Monsieur le Ministre, je ne peux que me réjouir de toutes vos réponses. Cela comble tout à fait les inquiétudes que nous avons par rapport à ce carrefour, vu que dernièrement il y a encore eu un accident très grave. Laissons faire la suite du dossier. On verra.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
HAUSSE DES OBJETS ENCOMBRANTS  
TOMBÉS DE VÉHICULES SUR LA CHAUSSÉE »**

**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 hausse des objets encombrants tombés de véhicules sur la chaussée ».

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

**M. Maroy** (MR). - Monsieur le Ministre, vous êtes sans doute comme moi, vous écoutez sans doute les flashes de radio guidage le matin dans votre voiture, et le soir aussi, des flashes qui sont décidément très surprenants. Ils s'apparentent de plus en plus à une liste d'objets perdus. C'est fou ce que l'on peut trouver sur nos routes, des échelles, des planches, du matériel de construction, mais aussi des meubles et, bien sûr, mais cela est moins surprenant, des déchets de pneu, des pare-chocs ou des pots d'échappement. Les Belges se prennent pour le Petit Poucet.

Chez Touring, plus sérieusement, on s'inquiète. L'association reçoit de plus en plus d'appels concernant des objets tombés sur la voie publique : 4 160 appels en 2014 contre 3 333 en 2013. Le nombre, paraît-il, augmente chaque année, et ce, depuis 2009.

Ces objets perdus représentent un danger pour les automobilistes et un casse-tête aussi pour les services de voirie. Disposez-vous de statistiques peut-être plus précises concernant ce phénomène et ses conséquences ? Comment se déroule le suivi d'un appel reçu, par exemple au centre PEREX ? Sommes-nous bien organisés pour enlever ces objets le plus rapidement possible ?

Dernière question, sur l'aspect préventif, n'y a-t-il pas, selon vous, matière à agir ? Si oui, comment ?

**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 est vrai qu'en Wallonie le centre PEREX est la Permanence d'exploitation du réseau routier ou autrement dit le centre de trafic de la Wallonie. Ses statistiques corroborent la conclusion de Touring quant à l'accroissement du nombre d'objets sur chaussée. Par contre, les lier aux accidents est plus difficile, comme vous le reconnaissez d'ailleurs vous-même.

Une procédure de gestion de ces objets a été mise en place et formalisée en une circulaire Coordination des interventions dans le cadre du partenariat entre la Police fédérale de la route et le SPW.

Toutes les informations convergent vers le centre PEREX qui est le point central et assure la circulation de l'information. Les actions du centre PEREX sont :

- l'appel à la patrouille ou au district concerné de mon administration ;
- l'activation des équipements dynamiques disponibles, les panneaux à message variable notamment pour informer aussi rapidement que possible les usagers ;
- un suivi des informations vis-à-vis de la police et des médias ;
- enfin, rédaction de la fiche d'intervention pour clôturer celle-ci à proprement parler.

Les actions de la patrouille ou du district sont :

- d'accuser réception de la demande d'intervention ;
- d'envoyer une patrouille sur le site ;
- sur le lieu, de tenir une présence et confirmer l'ensemble des informations ;
- appeler si nécessaire les équipes d'intervention complémentaires ou bien spécialisées ;
- transmettre l'évolution et la fin de l'incident ;
- rédiger alors le rapport d'intervention.

La collaboration entre la Police fédérale de la route et le SPW permet de retirer l'objet dans l'heure à partir de la connaissance de l'information. Pour accroître la rapidité d'intervention, le SPW a mis en place des patrouilles autoroutières sur cinq des dix districts. Vu les moyens limités, ces patrouilles ne circulent malheureusement pas 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, mais elles travaillent en collaboration avec la Police fédérale de la route et disposent de matériel ad hoc, notamment des camionnettes munies de panneaux à messages variables et de feux. Bien entendu, nous cherchons à étendre ces patrouilles aux autres districts autoroutiers et à étendre leurs plages horaires.

Afin de diminuer les pertes de chargement, l'aspect préventif est à développer sur deux niveaux :

- tout d'abord via des campagnes d'affichage ou d'autres médias. Pourquoi ne pas faire une fois

cela avec l'Agence wallonne de la sécurité routière ;

- et, d'autre part, via des actions coup-de-poing à mener par les services de police, actions auxquelles mes services participent et collaborent bien entendu.

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

**M. Maroy (MR).** - Je remercie le ministre pour sa réponse. C'est loin d'être anecdotique.

Maintenant, tout à fait sincèrement, je suis surpris depuis pas mal de temps d'entendre à ce point souvent que les objets jonchent comme cela nos routes. C'est évidemment très dangereux parce que soit vous roulez dessus et vous risquez de vous prendre le décor, soit vous l'évitez et, à ce moment-là vous risquez, en vous déportant de bande, d'emboutir un autre véhicule. Il faut agir le plus rapidement possible. C'est un peu surprenant que ce soit la police qui intervienne dans la plupart des cas. Je me demande si, dans l'absolu, c'est vraiment son rôle. La bonne méthode est d'avoir des patrouilles du SPW qui pourraient à ce moment-là intervenir – j'imagine que c'est le cas – plus rapidement que s'il faut passer par la police. Ce qui est étonnant, c'est que ces patrouilles, d'après ce que vous avez répondu, n'existent que dans cinq des dix districts. Je salue votre volonté d'étendre ces patrouilles à l'ensemble des districts. Ce serait certainement plus rapide, plus efficace, cela fait un maillon en moins et puis, de manière globale, ce n'est pas à la police d'aller retirer les objets sur la route.

Maintenant, en ce qui concerne la prévention, ce ne serait pas idiot effectivement, puisqu'il y a 300 panneaux d'affichage qui sont le long des routes, d'organiser une campagne d'affichage pour rappeler les gens à prendre les mesures indispensables de sécurité. Si ces objets se retrouvent sur la route, c'est simplement parce que les gens sont nonchalants, distraits et qu'ils n'arriment pas suffisamment la cargaison de leur véhicule.

**QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
AMÉLIORATIONS DES OUVRAGES  
AUTOROUTIERS POUR ÉVITER LES  
INONDATIONS À ITTRE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Ryckmans à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les améliorations des ouvrages autoroutiers pour éviter les inondations à Ittre ».

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

**Mme Ryckmans** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, il y a près d'un an, le 29 juillet 2014, la Commune d'Ittre a été victime de graves inondations. Près de 100 familles et 400 personnes ont été inondées suite aux quantités d'eau exceptionnelles qui se sont abattues sur la région. Il n'est pas exagéré de dire que les habitants de cette commune ont vécu une véritable tragédie.

Certains éléments ont plus que probablement joué un rôle important et donné lieu à la catastrophe que l'on sait. Évidemment, outre les pluies particulièrement abondantes ce jour-là, on peut relever :

- les eaux provenant de l'autoroute et plus particulièrement le tronçon de l'autoroute de l'E19 entre Haut-Ittre et Bois-Seigneur-Isaac en direction de Nivelles ;
- les excédants d'eau qui sont passés dans le Ry Ternel dès l'amont d'Ittre à hauteur de la ferme du pré, surnageant le petit bassin d'inondation provincial en amont d'Ittre et participant de ce fait à une inondation d'Ittre ;
- le nouveau rond-point à la sortie de l'autoroute ;
- la vallée escarpée ;
- l'influence de l'urbanisation pas toujours facile à gérer ;
- le dérèglement climatique qui perturbe la météo et accroît le risque d'orages violents ;
- les sols rendus imperméables par une macadamisation intense, par une agriculture intensive qui a enlevé haies et plantations, par la suppression d'étangs naturels qui faisaient office de bassins d'orage ;
- d'autres éléments sont probablement à ajouter à cette liste.

Monsieur le Ministre, en sa séance du 21 mai 2015, le Gouvernement wallon s'est penché, dans le cadre du plan PLUIES, sur le rapport du groupe transversal inondations sur les pluies abondantes de juillet 2014 qui ne concernent pas qu'Ittre, mais qui le concernent notamment. Il vous a par ailleurs chargé de lui proposer des possibilités d'amélioration concrète des ouvrages d'égouttage autoroutier dans la zone d'Ittre.

Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, nous préciser la méthodologie que vous comptez appliquer pour y arriver ? Qui allez-vous consulter, si ce n'est déjà fait ? Comment allez-vous travailler, avec qui et selon quel calendrier ? De quel délai disposez-vous pour répondre à la demande du Gouvernement wallon ? Quel sera, par la suite, le calendrier qui verra des possibilités d'amélioration se concrétiser sur le terrain ?

**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 préciser que le nouveau rond-point à la sortie de l'autoroute constitue une

augmentation de surface imperméable de moins de 1 500 mètres carrés, voiries de parking comprises, ce qui est insignifiant par rapport au bassin versant concerné. J'ajoute que le giratoire contribue grandement à la sécurité du croisement où il est situé.

De même, si les grandes surfaces étanches que constituent les autoroutes font partie des facteurs accentuant l'imperméabilisation des sols, leur impact sur l'hydrographie est bien plus complexe que ce simple fait. En effet, les autoroutes coupent des bassins versants, elles ont de faibles pentes et sont équipées de fossés et collecteurs, eux aussi, de pentes relativement réduites. Ces divers éléments peuvent constituer des facteurs tantôt aggravants, tantôt plus favorables en déviant l'écoulement direct de bassins versants sur des itinéraires indirects de fossés ou collecteurs peu pentus.

Néanmoins, une réflexion doit être menée, plus particulièrement pour la zone en amont d'Ittre. Le Gouvernement wallon m'a chargé, en sa séance du 21 mai dernier, de proposer des pistes d'amélioration concrètes des ouvrages d'égouttages autoroutiers dans cette région. Mon administration va étudier les solutions en collaboration avec le groupe transversal inondations qui a été mis en place sous l'égide du ministre-président. Il n'y a pas de délai particulier qui a été fixé.

Dans son inventaire de projets, mon administration a proposé la réalisation et l'étude de plusieurs bassins d'orage le long du ring O et de l'E19 ainsi que la réhabilitation et le curage de fossés et bassins d'orage. Ces projets devraient être pris en considération dans le prochain plan Infrastructures. Ils devraient idéalement s'inscrire dans des études hydrographiques globales qui tiendront compte des recommandations du groupe transversal inondations.

Mon administration a, d'ores et déjà, entamé un recensement des réseaux de collecteurs, fossés, bassins d'orage et bassins versants autoroutiers, pour disposer des éléments à inclure dans les études qui débutent.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Ryckmans.

**Mme Ryckmans** (Ecolo). - Il est important d'avoir un relevé de tous les fossés et les différentes possibilités de retenues d'eau. Si vous devez encore faire le relevé, c'est que cela manque et c'est effectivement un outil particulièrement important, en particulier dans cette zone.

Vous avez évoqué le curage des fossés. C'est pratiquement de manière préventive qu'il faudrait le faire et, on le sait, particulièrement en début d'été. Il ne faut pas attendre d'avoir travaillé avec le groupe transversal inondations pour mettre cela en œuvre. Quant aux aspects de perméabilisation par le macadam et les constructions, je pense qu'il faut aussi réfléchir à l'utilisation de matériaux drainants qui permette que les

parkings soient faits de manière à éviter cette imperméabilisation des sols. C'est de manière préventive aussi une recommandation pour tout autre ouvrage d'art possible.

**QUESTION ORALE DE M. HENRY À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
STATIONS DE DÉGAZAGE POUR BATEAUX EN  
WALLONIE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Henry à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les stations de dégazage pour bateaux en Wallonie ».

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

**M. Henry** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je vous interrogeais, il y a quelque temps, au sujet des équipements destinés au nettoyage et au dégazage des bateaux. Nous rappelons qu'il est arrivé à plusieurs reprises que des bateliers rejettent des résidus dans l'eau, ce qui problématique et est une cause récurrente de pollution et qui, parfois, peut poser des problèmes de relation avec les régions riveraines du bassin versant.

Vous aviez, dans votre réponse, annoncé qu'un groupe de travail préparait des prescriptions relatives aux dégazages des bateaux-citernes dans le cadre de la navigation fluviale. Les premières conclusions de ce groupe étaient attendues en juin. Je voulais savoir, comme nous sommes en juin, si vous aviez reçu les conclusions du groupe de travail ou pas encore. Si c'est le cas, pouvez-vous nous en préciser la teneur et les suites que vous envisagez de donner à leurs conclusions, selon quel calendrier et quelles implications budgétaires ?

**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 vigilance de calendrier. Vous m'aviez, en effet, adressé une question sur le même sujet antérieurement et j'avais pu vous annoncer que des groupes de travail étaient à l'œuvre et devaient rendre leurs premières conclusions pour ce mois de juin 2015. Ils se sont effectivement rencontrés dans le cadre de la Commission centrale de la navigation du Rhin.

La problématique des stations de dégazage pour bateau est reprise par la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation intérieure.

Les réflexions des experts sont axées sur plusieurs thèmes fondamentaux :

- la cartographie des processus et l'énumération de facteurs d'influence déterminants pour ces processus sont complexes à réaliser. Les retours sont attendus avant la prochaine réunion fixée au 1er juillet ;
- la dématérialisation de l'enregistrement des informations relatives aux déchets huileux et gras est en projet. Elle concerne trois phases : échange de données entre acteurs concernés ; accès au système Ares avec restrictions et supervision internationale et plateforme web pour enregistrement direct des données ;
- la modification du traité de CDNI – Convention relative à la collecte, au dépôt et la réception des déchets survenant en navigation intérieure – concernant les restes de cargaison liquide gazeux est en cours. Les délégations néerlandaises et allemandes coordonnent les propositions. Il reste certains problèmes à solutionner, notamment sur des mesures de droit transitoire et sur un accord de prise en charge transporteur-industrie.

Les délégations doivent se réunir le 30 juin prochain pour présenter un canevas conceptuel de la convention.

L'objectif est de faire ratifier la procédure par les États membres lors de la réunion plénière en décembre 2015.

La Région wallonne doit attendre les résolutions approuvées par la Commission centrale de la navigation du Rhin avant de les transposer dans sa propre législation.

Il est donc quelque peu prématuré d'élaborer des plans d'action précis et de mesurer les impacts budgétaires.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Henry.

**M. Henry** (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions. Le dossier est en continuation. J'y reviendrai donc prochainement. Ce qui est important, c'est qu'il suive son cours. Nous ne sommes pas sur un dossier d'extrême urgence, mais c'est vrai qu'il serait bien que, dans les prochains mois, il puisse y avoir des décisions.

**QUESTION ORALE DE M. DESTREBECQ À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
CROWDFUNDING AU SECOURS DES  
ASCENSEURS DU CANAL DU CENTRE »**

**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 *crowdfunding* au secours des ascenseurs du canal du Centre ».

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

**M. Destrebecq (MR).** - Monsieur le Ministre, en Commission du budget du Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, j'ai initié une série d'auditions sur le *crowdfunding* avec l'assentiment de l'unanimité des membres de cette commission. Certains éléments clés semblent déjà se dégager au terme de ces deux demi-journées d'auditions.

Il ressort ainsi que la collectivité citoyenne est réellement prête à se mobiliser pour des projets qui lui tiennent à cœur, mobilisent son sentiment de fierté et impactent son quotidien.

Partant du constat que la Région refuse de financer en suffisance les ascenseurs du canal du Centre, patrimoine de l'UNESCO, il me semble opportun de développer un financement alternatif et, pourquoi pas, un financement participatif.

Au-delà du financement public actuel, quels sont les besoins financiers du site pour un fonctionnement optimal ?

Êtes-vous ouvert à la possibilité de recourir au *crowdfunding* pour couvrir une partie de ces besoins ?

Si oui, à concurrence de quel montant ? Si non, pourquoi ?

Quel serait le coût de la démarche ?

Je crois savoir que le Gouvernement collabore avec la plateforme Crowd'in.

Ne pourrait-on pas demander à la plateforme de relayer le projet ?

Ne faudrait-il pas, en parallèle, déposer ce tel projet sur d'autres plateformes qui ont pignon sur rue ? Nous en avons rencontré, je vous assure, une belle brochette qui serait partie prenante.

D'une manière générale quelle est votre position sur le recours à de tels instruments en matière de sauvegarde et de mise en valeur de notre 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. - Monsieur le Député, l'introduction de votre question orale n'a pas manqué d'aiguiser ma curiosité. Aussi, je souhaiterais que vous puissiez rentrer en contact avec mes collaborateurs pour qu'ils puissent profiter du travail que vous menez au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

**M. Destrebecq (MR).** - Madame la Présidente, nous venons de recevoir le rapport de la commission ce matin. C'est donc avec grand plaisir que vous me donnez les références de la personne et je lui envoie sur-le-champ.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Parfait, je pourrai alors l'adresser à M. Verlaine de mon cabinet. Nous pourrions ainsi en faire usage. Je le sollicite, parce qu'une partie de mon équipe travaille actuellement en collaboration, avec l'Institut du patrimoine wallon, le SPW et la confédération Construction wallonne, sur la question des financements alternatifs ou complémentaires. Plusieurs pistes concrètes se dégagent et devraient mener à une table ronde qui sera organisée à l'automne prochain. Les pistes suivies sont, à l'heure actuelle, les suivantes : le mécénat avec une réflexion à devoir porter pour une définition légale du mécénat au niveau fédéral en s'inspirant des exemples étrangers. On travaille notamment en collaboration avec Prometea, la fiscalité en identifiant les possibilités de réduire les taux de succession et de donation tout en conditionnant ces réductions à des investissements dans les biens classés. On travaille, là, en collaboration avec l'association des demeures historiques et jardins.

La question des investissements, il s'agit là d'identifier les possibilités d'émettre sur le marché les obligations afin de profiter de taux plus intéressants que dans les circuits classiques. On travaille en collaboration avec la ville, capitale de la Région. Il faudrait ensuite identifier les investisseurs institutionnels – Fonds de pension, compagnies d'assurances, sociétés immobilières réglementées, la BEI, la Banque de développement du Conseil de l'Europe, le plan Juncker, et cetera – susceptibles d'intervenir. Le travail est fait en concertation avec la confédération Construction wallonne.

Enfin, il y a le volet *crowdfunding* à proprement parler où l'on identifie, en fonction des expériences pilotes qui ont déjà pu être menées jusqu'à présent, les objets les plus susceptibles d'être suivis par les mécènes. On travaille là en collaboration avec l'IPW. Par ailleurs, s'agissant des questions du petit patrimoine populaire wallon, j'ai aussi questionné cinq ou six entreprises recensées en Wallonie, actives en matière de

*crowdfunding* pour aussi voir un petit peu ce qu'il est possible d'envisager.

Pour ce qui concerne le canal du Centre, vous savez que les budgets actuels ne permettent pas de rendre pleinement opérationnel l'ensemble du dispositif. Cela ne signifie pas que rien n'y sera fait. L'entretien normal est toujours assuré et deux projets FEDER ont été attribués au canal même si tout n'a pas été retenu.

Le *crowdfunding* est une piste à suivre, car elle permet une réappropriation des projets par l'investissement personnel et qui est consenti, mais il convient pour que les projets puissent aboutir que ces derniers soient identifiés et circonscrits. Dès lors, pour que votre suggestion soit opérationnelle, elle devrait cibler un projet déterminé et en identifier les besoins financiers.

Par ailleurs, la réponse à votre question précédente au sujet du *crowdfunding* le précisait, il est indispensable d'affecter du personnel afin que le projet soit constamment relancé et que l'on en parle le plus possible. Il semble, à ce stade de l'analyse du mode de fonctionnement du dispositif et du public qui peut se sentir concerné, que les projets proches et de petite taille doivent être privilégiés. D'où ma réflexion sur le petit patrimoine populaire de Wallonie. Autrement dit, un projet de plusieurs centaines de milliers d'euros, voire de millions, risque fort de ne jamais aboutir. J'envisagerais plutôt de financer les projets qui sont de plus petite dimension au cœur de nos villages et de nos quartiers que les gens peuvent alors facilement s'approprier.

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

**M. Destrebecq (MR).** - Monsieur le Ministre, je ne vais pas en rajouter puisque ce n'est pas nécessaire. Merci pour votre réponse. Vous avez compris comme moi que c'est un outil dont on ne peut plus se passer, c'est un outil de plus, dirons-nous. Comme vous l'avez dit, cet élément de proximité qui peut jouer et l'expérience qui est la nôtre dans les échos qui nous sont revenus montrent véritablement qu'il y a une épargne à mobiliser et c'est une façon de la mobiliser sur des éléments petits, moyens, grands, tout est relatif. C'est vrai que, pour certains, c'est toute une histoire, c'est toute une vie, c'est un élément de notre Région, de leur région, donc ils sont probablement beaucoup plus sensibilisés par des dossiers comme ceux-là que d'autres. Il faut vraiment être attentifs. En tout cas, je ne manquerai pas de faire parvenir le rapport de ces auditions à la personne que vous m'avez indiquée pour que l'on puisse avancer dans le bon sens.

## QUESTION ORALE DE MME DE BUE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES BIENS CLASSÉS EN DANGER EN BRABANT WALLON »

**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 « les biens classés en danger en Brabant wallon ».

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

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, 10 biens classés ont été considérés comme en danger en Brabant wallon en 2012. Certains sites sont sauvés, d'autres sont en voie d'être sauvés et d'autres ne sont pas encore sauvés. J'aimerais connaître l'implication et surtout la volonté de la Région dans différents dossiers, comme notamment celui du château d'eau Saint-Sébastien et le château d'eau l'Ermite à Braine-l'Alleud. Il semble que, pour l'instant, il soit compliqué de leur donner une nouvelle affectation et qu'il n'y aurait pas de perspective.

Pouvez-vous nous confirmer, en fonction de l'implication de la Région, si ces informations sont exactes et ce qu'il y a moyen de faire dans les prochaines années pour sauvegarder ce patrimoine ?

Dans le même ordre d'idée, la ferme du château de Clabecq est toujours à la recherche d'un investisseur, car la Région qui est propriétaire ne compte pas conserver la ferme dans son patrimoine. Quelle est la démarche réalisée par la Région pour rechercher un investisseur ? Quel projet pourrait y voir le jour ?

De manière plus générale, Monsieur le Ministre, quelle est la politique globale menée en matière de sauvegarde du patrimoine ? Le budget s'élève à 25 millions d'euros et semble très vite épuisé. Quelles sont les perspectives ? Il y a aussi dans ce type de projets des perspectives à développer, notamment dans les partenariats PPP qui vous sont chers et peut-être qu'ils pourraient être développés aussi dans ce secteur-là.

**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, votre question fait référence aux biens inscrits sur la liste des biens menacés de l'Institut du patrimoine sur lesquels il exerce une mission d'accompagnement. Cette liste a été révisée en 2012 et, depuis lors, je peux vous apporter les éléments d'information complémentaires.

Cette liste est évolutive et l'IPW présente cette mission comme étant un peu les soins intensifs du patrimoine. Il faut considérer que son attention se porte alors sur un nombre limité de biens et que régulièrement des biens peuvent entrer ou sortir de la liste. Ainsi, le chantier de restauration de la cure de Melin à Jodoigne est terminé et la cure va pouvoir sortir de la liste lors de la prochaine révision, tout comme le sera également la ferme de Hougomont à Braine-l'Alleud sauvée et restaurée grâce à des mécènes qui ont complété le budget alloué dans le cadre de la subvention à la restauration.

En Brabant wallon, on ne peut pas dire que l'état général du patrimoine classé soit mauvais. Il subsiste bien entendu çà et là des biens que l'on peut considérer comme menacés, mais bien souvent c'est leur typologie ou des circonstances de propriété ou de potentiel de réaffectation qui expliquent leur état.

Vous vous référez à la situation des deux châteaux d'eau, l'Ermite et Saint-Sébastien. C'est le bon exemple. S'il y a plus de 10 ans, à Bruxelles, dans le Bois de la Cambre, un château d'eau a pu être réaffecté en bureaux pour une agence de communication, ce n'est pas forcément un exemple qui peut être facilement reproduit.

Les deux châteaux d'eau ne sont pas aisés à reconfigurer pour y accueillir du logement ou des bureaux, vu leurs dimensions et des contraintes particulières liées à leur situation, en zone urbanisée avec peu de terrains aux alentours pour un parking. L'IPW a essayé à de nombreuses reprises de lancer des pistes, mais le propriétaire, qui est privé dans les deux cas, a encore la faculté d'en apprécier les contraintes. L'IPW reste actif et attentif à ces deux biens, mais l'impulsion est avant tout à donner par le propriétaire.

Quant à la ferme de Clabecq, elle fait partie d'un ensemble avec le château des Italiens. Celui-ci a fait l'objet d'un montage par l'IPW qui avait réalisé préalablement une étude de faisabilité de réaffectation en logements. Le Fonds du logement des familles nombreuses et la société de logement public Roman Païs se sont associés et la restauration du château est désormais terminée. La ferme reste donc une priorité. L'IPW a réalisé plusieurs études de réaffectation – que ce soit pour des crèches, des bureaux, ateliers pour PME, habitat groupé –, mais jusqu'à présent, l'investisseur, qu'il soit public ou privé, n'a pas encore été trouvé. Cela s'explique certainement en raison notamment du coût élevé de la restauration du bâtiment par rapport aux superficies exploitables. Sans vouloir me substituer à mon collègue ministre en charge de la Gestion immobilière, Christophe Lacroix, la Région n'a pas vocation à utiliser pour ses propres services cette ferme en carré ; c'est la raison pour laquelle l'IPW est chargé de trouver un investisseur. Il fait cette recherche sur base des différentes études de réaffectation menées.

Enfin, il convient d'aborder avec nuance la question du budget qui est affecté à la restauration. En effet, en additionnant les différents articles budgétaires consacrés à la restauration des biens classés, comme monument et/ou propriétés régionales, mais pas nécessairement classés, nous avons au budget divers articles qui concernent les monuments classés relevant du secteur privé, les monuments classés relevant du secteur public, les monuments classés ouverts aux cultes et les divers accords-cadres.

Le montant additionné de ces différents articles est de 20 345 000 auquel il faut ajouter les montants relatifs aux programmes européens FEDER. Ce budget est sans doute insuffisant, mais il n'est pas nécessairement épuisé tout de suite. Ainsi, actuellement en 2015, le nombre de dossiers arrivé à mon cabinet correspond à environ 70 % des moyens d'action. Au-delà des dossiers relevant des accords-cadres, c'est-à-dire la cathédrale de Tournai, la cathédrale de Liège, l'abbaye de Bonne-Espérance et la citadelle de Namur, qui totalisent à eux seuls 5 400 000 et qui sont des dossiers récurrents, il est donc possible d'identifier les bénéficiaires et les monuments qui ont reçu le plus de subsides.

Mon cabinet pourra vous fournir toutes les précisions que vous souhaitez. N'hésitez pas à prendre contact directement avec mon équipe le cas échéant.

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

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, je crois savoir que c'est demain que vous allez à la ferme d'Hougomont. Vous aurez donc l'occasion de voir cela de près. Merci pour votre réponse, je pense qu'il y a énormément de potentialité dans ces sites.

L'IPW pourrait peut-être – je ne veux pas juger – plus actif dans la recherche des investisseurs. Est-ce réellement son métier ? L'information, la sensibilisation, la communication sur ce potentiel pourraient faire en sorte de leur donner une deuxième vie, comme les exemples que vous avez cités : les châteaux d'eau qui retrouvent une nouvelle vie. Peut-être y a-t-il un potentiel pour cela qui est insuffisamment exploité en Région wallonne.

**QUESTION ORALE DE M. KNAEPEN À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'AVANCEMENT DU PROJET DU TRIAGE-  
LAVOIR DE PÉRONNES-LEZ-BINCHE »**

**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 « l'avancement du projet du triage-lavoir de Péronnes-lez-Binche ».

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

**M. Knaepen** (MR). - Monsieur le Ministre, véritable porte d'entrée de la Ville de Binche depuis la finalisation de son contournement et à l'abandon depuis des dizaines d'années, le triage-lavoir du centre fait l'objet d'un vaste projet de sauvetage mené par l'IPW.

Depuis plus de 13 ans, quelques travaux de consolidation et de rénovation de l'enveloppe extérieure ont été menés – pour un paquet de millions –, mais toujours rien à l'intérieur qui représente quand même 12 000 mètres carrés utiles.

En octobre dernier, le projet à l'arrêt à plusieurs reprises ces dernières années avait l'air d'avoir repris court ; repris oui, mais pour la partie régie des bâtiments – au Fédéral – qui y aménage des réserves muséales dans un bâtiment construit juste à côté.

Construit en 1954, grâce aux dollars du plan Marshall – le vrai – le triage-lavoir de Péronnes-lez-Binche a fait couler beaucoup d'encre depuis sa fermeture en 1969 et en 2014. M. le Ministre me répondait également que le dossier retenait toute son attention.

Vous me signaliez aussi que, avec l'IPW, vous poursuiviez la réflexion en vue de soumettre au Gouvernement wallon une actualisation du projet de réaffectation.

D'après votre réponse de l'époque, la SA de droit public « Triage-Lavoir du Centre » avait proposé, en mai 2012, une option phasée et plus raisonnable sur le plan budgétaire, que la concrétisation de la décision du Gouvernement fédéral, à fin avril 2014 et le début des travaux de construction du bâtiment enterré, implanté à proximité immédiate du bâtiment classé. Vous invitiez effectivement à relancer les discussions avec vos collègues du Gouvernement sur cette base.

Vous signaliez également que, parallèlement, des contacts seraient pris sous peu avec l'administration régionale concernée par l'occupation de la majeure partie du bâtiment – Centre de conservation et d'études-dépôt archéologique central – tout comme avec l'IFAPME qui était partie prenante pour environ un quart de la surface disponible.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous me faire le point sur ce dossier ? Qu'en est-il de la vision de l'actuel Gouvernement wallon sur cet ouvrage titanesque ? Disposez-vous de l'actualisation du projet de réaffectation, comme annoncé en octobre 2014 ? Des crédits seront-ils enfin disponibles pour la finalisation de ce dossier et de ce chantier en cours depuis bien trop longtemps ?

Des contacts ont-ils été pris avec l'administration régionale concernée par l'occupation de la majeure

partie du bâtiment, à savoir le Centre de conservation et d'études-dépôt archéologique central et l'IFAPME ?

Avez-vous d'autres pistes pour une utilisation pertinente de cette cathédrale de béton de 12 000 mètres carrés ? Pouvez-vous me dire quel est le montant exact, à ce jour, déjà dépensé par la Wallonie dans ce projet ?

**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, soyez assuré d'une chose : c'est effectivement un dossier qui a toute ma vigilance. Il est difficile de perdre celui-ci de vue. Dès lors, osons dire les choses, c'est un véritable gouffre à millions. C'est vraiment problématique et le dossier du triage-lavoir de Péronnes est donc toujours bel et bien un élément qui retient notre attention.

Le bâtiment semi-enterré, voisin du monument classé, auquel je faisais allusion dans ma réponse voici neuf mois, est bel et bien en cours de travaux. Le chantier avance bien, le gros œuvre fermé s'achève et la livraison des surfaces est prévue en juin 2016.

En tant que ministre du Patrimoine, je suis évidemment attentif à l'évolution du dossier concernant le triage-lavoir, classé, pour lequel mon administration pourrait être un des utilisateurs. Je souhaite rappeler ici que ce dossier relève, avant tout, des implantations régionales, mais aussi de l'emploi, comme second utilisateur, et de l'économie, en particulier pour les questions d'investissement du groupe SRIW en capital et de la SOGEPa en prêt. C'est donc une approche transversale et collégiale qu'il convient d'adopter pour la problématique que vous soulevez.

Pour ce qui concerne le triage-lavoir proprement dit, du point de vue budgétaire, 11,6 millions d'euros, dont la moitié de subsides, ont été investis. Les partenaires impliqués dans l'opération, qu'ils soient publics – l'IDEA, l'IPW, la SPAQuE, la SOGEPa ou la SRIW – ou privés – par exemple, TPF ou une banque.

Concernant l'avenir du monument, la SA de droit public « Triage-Lavoir du Centre », s'étant assurée du bon déroulement du chantier à destination de la Régie des bâtiments, a décidé, lors de son dernier conseil d'administration de ce lundi 8 juin, d'interpeller le Gouvernement wallon quant à la concrétisation de sa décision de principe de mai 2009.

Je vais donc, ainsi que mes collègues M. le Ministre Lacroix, Mme la Ministre Tillieux et M. le Ministre Marcourt, être officiellement saisi du dossier en question pour la première fois. Maintenant que le calendrier de la Régie vient de m'être confirmé, il est impératif de trouver une solution au regard de la réalité budgétaire. L'analyse plus en profondeur qui sera menée dans les prochains mois en concertation avec la SA

Triage-Lavoir du Centre pourra probablement nous en dire plus.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Knaepen.

**M. Knaepen (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je reviendrai vers lui dans un trimestre, quand il aura pu faire le tour de la question par rapport au fait qu'il ait été saisi officiellement maintenant, par rapport à cette problématique.

**INTERPELLATION DE M. KNAEPEN À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
RESTAURATION ET LA RÉAFFECTATION DES  
ÉGLISES CLASSÉES »**

**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 « la restauration et la réaffectation des églises classées ».

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

**M. Knaepen (MR).** - Monsieur le Ministre, la question de la réaffectation des lieux de culte bien souvent classés, en Belgique et ailleurs, se pose de manière cruciale depuis de nombreuses années.

La diminution du nombre de fidèles induisant une baisse constante de la pratique religieuse, la difficulté de chauffer et d'éclairer de vastes espaces, d'entretenir et de restaurer d'imposants volumes, dont les toitures, représentent à elles seules des dizaines, voire des centaines de mètres carrés, l'inquiétude ou quelquefois l'impossibilité, pour des communes ou des fabriques d'église, de consacrer à l'entretien de ces édifices des sommes souvent colossales par rapport à leur budget. Ce ne sont là que quelques éléments d'explication à la situation présente.

En effet, parmi les monuments classés, en Wallonie, de très nombreux sont des églises. D'après mes chiffres, 600 sont classés et répartis comme suit : 380 églises et 220 chapelles.

Toujours pour rester dans le cadre des chiffres, en 20 ans, un peu plus de 120 millions d'euros ont été investis dans ces bâtiments classés, en prenant en compte l'accord-cadre pour la cathédrale de Tournai.

Globalement, c'est donc, en moyenne, un budget de 5 millions d'euros annuels, sans compter Tournai. Est-ce assez ? Cinq millions d'euros, c'est grosso modo deux ou trois toitures d'un édifice moyen, en simplifiant le débat. Ne faut-il pas étudier le problème autrement ? Enfin, pour terminer avec les chiffres, il faut savoir que le patrimoine religieux représente, en Région wallonne,

quelque 20 % du total des monuments classés. En d'autres mots, un bâtiment classé sur cinq est une église ou une chapelle. De plus, certains monuments figurent également au « patrimoine exceptionnel » de Wallonie, tandis que la cathédrale de Tournai est également inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO.

En pleine collaboration avec les différents évêchés, ne devons-nous pas ouvrir le débat de la désacralisation, au moins partielle, de certains édifices ?

Par comparaison, pendant ce temps, en Flandre, les cinq évêchés flamands ont élaboré chacun leur propre plan politique, par étape. Des réunions d'information ont eu lieu dans chacun des évêchés. Lors de ces rencontres, un lien a également été établi entre le « plan pastoral » et le « plan sur les églises paroissiales ». L'élaboration est confiée aux équipes des paroisses, aux fédérations paroissiales ou aux unités pastorales.

Le Plan pastoral doit notamment révéler quelles églises seront encore utilisées pour le culte. Ensuite, en dialogue avec les fabriques d'église, l'utilisation future de chacune des églises paroissiales serait définie et fixée dans le plan sur les églises paroissiales qui doit, ensuite, être négocié avec les communes.

Dans ce cadre, on ne s'attend pas à une fermeture massive des églises paroissiales. Cependant, on réfléchit à une utilisation rationnelle des moyens disponibles et à la façon dont l'assise sociale peut être renforcée pour ce patrimoine unique.

Dans ce contexte, les évêques flamands ont établi des directives pour l'utilisation des églises paroissiales. Ces directives commentent une série de notions et expliquent les procédures relatives à la valorisation, la cojouissance, l'affectation secondaire et la réaffectation des églises paroissiales.

Disposez-vous d'un état des lieux en la matière qui vous permettrait de mener une politique raisonnée et planifiée ? Possédez-vous un cadastre complet des bâtiments de culte classés, de leur taille, de leur état d'entretien, de leurs spécificités ?

J'ai pu lire qu'afin d'avoir une vue objective sur l'état sanitaire de biens classés, outre l'obligation pour chaque propriétaire d'un bien de le maintenir en bon état, celui-ci est également tenu de remplir une fiche d'état sanitaire lorsqu'il entend introduire une demande d'intervention et que ces fiches vous serviraient à avoir une vue sur l'évolution de chaque bâtiment. Pouvez-vous me dire où en est ce travail ?

De nombreuses églises ont aujourd'hui des fonctions économiques, culturelles, voire touristiques et pédagogiques sur le plan du patrimoine et de l'histoire. Il y a beaucoup d'exemples réussis en la matière. Avez-vous une base de données ou même, pourquoi pas, un ouvrage réalisé par les services du SPW ou de l'IPW sur le sujet ?

Outre les publications, les inventaires, le classement et le financement de la restauration des biens classés, il existe, en parallèle aux pouvoirs publics wallons, des organismes indépendants qui travaillent d'arrache-pied à la sensibilisation des citoyens au devenir des lieux de culte. L'un des plus actifs dans ce domaine est assurément l'ASBL Églises ouvertes. Avez-vous des réflexions sur ce sujet avec ces opérateurs ?

Lors des années passées, des colloques sur ce thème ont eu lieu dans les différentes Régions du pays afin de lancer une concertation avec les évêchés et tous les acteurs concernés pour mettre en place une stratégie à long terme pour ces édifices classés. Pouvez-vous me dire si cette stratégie est désormais en place ?

Au niveau réglementaire ou décretaal, rien de spécifique n'existe en Région wallonne pour sauvegarder, transformer ou même détruire une église désaffectée, mis à part, évidemment, les dispositions du CWATUPE et le financement partiel de sa restauration, lorsqu'elle est classée. Une réflexion est-elle en cours à ce sujet ? N'est-il pas souhaitable d'amplifier, au travers de synergies entre tourisme, patrimoine et culture, la politique de réaffectation et de restauration des biens classés en encourageant, notamment, les partenariats publics-privés ?

**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 question que vous me posez est à la fois complexe et multiple. Je tâcherai d'y répondre point par point. Tout d'abord, il convient de préciser que, hors les fonds FEDER et les accords-cadres sur les cathédrales de Tournai et Liège, le budget annuel affecté aux édifices du culte est d'environ 4 millions d'euros.

Ce budget est-il suffisant ? Il peut y avoir deux réponses. Premièrement, le budget affecté aux édifices du culte n'est pas nécessairement épuisé chaque année. Quand je parle des édifices du culte, je rappelle que, là-dedans, il y a plusieurs loges maçonniques et des synagogues classées. Deuxièmement, il est clair que, si tous les dossiers de restauration, relatifs à ce type d'édifice, devaient sortir en même temps, les budgets seraient très largement insuffisants. S'agissant souvent de bâtiments complexes et riches, la constitution de dossier prend du temps. Cela permet de ventiler plus facilement la demande de subventionnement.

La question concernant la problématique de la désacralisation dépend davantage du ministre ayant la tutelle sur les édifices du culte que de la responsabilité du ministre du Patrimoine. Toutefois, conscient de la situation, mes collaborateurs ont participé à plusieurs colloques, réunions et déplacements avec les représentants des différents évêchés wallons et, notamment, à la visite du « Centrum voor Religieuze

Kunst en Cultuur » dont le siège se situe à l'abbaye du parc, à Leuven.

Cette présence a permis de comprendre le mode de fonctionnement qui prévaut en Flandre et dont les diocèses de Tournai et de Namur, notamment, ont l'intention de s'inspirer, en complément des démarches entreprises avec les services « art, culture et foi » dont se sont dotés les évêchés précités.

Concernant les différents plans et politiques que vous évoquez, les contacts ont été pris pour que nous puissions être informés de l'évolution des dossiers et, le cas échéant, pouvoir conseiller les évêchés sur les matières patrimoniales.

Il existe un inventaire détaillé des édifices classés. Cet inventaire est disponible en ligne. Par ailleurs, l'ensemble des chapelles classées de Wallonie a fait l'objet d'un travail de réévaluation patrimoniale qui devrait mener, à terme, à la requalification de certaines d'entre elles.

En ce qui concerne l'état sanitaire, la rédaction des fiches d'état sanitaire est en cours au sein de l'administration. Actuellement, j'ai pu valider près de 65 fiches concernant les édifices du culte.

Contrairement aux idées reçues, le patrimoine religieux se porte plutôt bien. Sur les fiches réalisées, plus de 50 % des biens se trouvent dans un état bon à très bon, 35 % dans un état moyen et 13 % des églises et chapelles seulement sont considérées comme étant en mauvais état.

N'ayant de responsabilité que sur une partie des édifices du culte, il est très malaisé, pour moi, d'envisager ou d'imposer une stratégie globale sur l'ensemble des églises. Or – et je vous rejoins sur ce point – c'est clairement ce qu'il conviendrait de faire. Comme je vous l'ai expliqué, je suis plutôt, avec mon équipe, dans une position de soutien aux initiatives prises par les fabriques et les évêchés.

Enfin, j'ai déjà fait état devant cette commission, de mes ambitions en matière de synergie et de coordination des efforts avec mes collègues du Tourisme et de la Culture. La plateforme issue de l'accord de coopération de 2008 a été relancée et les représentants du tourisme ont été invités. La dynamique est lancée et elle pourra être accompagnée des réflexions et résultats du travail mené sur le financement alternatif dont font partie les partenariats publics-privés dont on a parlé tout à l'heure.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Knaepen.

**M. Knaepen** (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse, parfois précise, parfois un peu moins. C'est un élément souvent central dans nos villes et villages, tous ces bâtiments constituent souvent des repères. Il est urgent d'établir des liens, des rencontres.

Je suis satisfait d'entendre que votre cabinet a déjà rencontré un partenaire flamand qui travaille à cette problématique. Il faut effectivement définir les besoins pastoraux. Cela ne peut se faire qu'avec l'aide des évêchés qui, d'après mes informations, semblent un peu moins sensibles en la matière qu'en Flandre.

J'en profite rapidement pour aborder les trop nombreux bâtiments vides dans nos villes et communes, qui manquent d'affectation par le même dit évêché qui réserve ces bâtiments à des personnes qui viennent d'autres pays et qui restent complètement vides.

Je vous engage à prendre ce dossier à bras le corps. Je reviendrai vers vous pour voir la situation dans un semestre, pour voir où en est la définition en Wallonie.

**Mme la Présidente.** - L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
PROJET D'INSCRIPTION DE L'HÔPITAL  
NOTRE-DAME À LA ROSE DE LESSINES SUR  
LA LISTE DU PATRIMOINE MONDIAL DE  
L'UNESCO »**

**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 « le projet d'inscription de l'hôpital Notre-Dame à la Rose de Lessines sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO ».

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

**M. Desquesnes** (cdH). - Monsieur le Ministre, on le sait, les mesures de protection existantes pour le patrimoine historique sont de diverses gradations. D'abord, en Wallonie, il y a le classement comme patrimoine, mais il y a également une liste de biens considérés comme faisant partie du patrimoine exceptionnel de la Wallonie. Il y en a 193 depuis le dernier classement opéré par le Gouvernement, en février 2013.

Parmi ces bâtiments exceptionnels, figure l'hôpital Notre-Dame à la Rose de Lessines.

En dehors de cette typologie de classement, au niveau régional, il y a aussi la division supérieure qui est le niveau universel. C'est la convention UNESCO à laquelle notre Région, via la Belgique, est partie. Elle organise un autre classement des biens considérés ou relevant d'une valeur universelle exceptionnelle.

Pour participer à ce classement de type UNESCO, il faut préalablement figurer sur une liste indicative établie

par pays. En l'occurrence, au niveau belge, 17 biens sont actuellement présents sur la liste indicative. Chaque État peut modifier, quand il le souhaite, cette liste indicative. Monsieur le Ministre, quand la dernière mise à jour de cette liste a-t-elle eu lieu ? Quand devrait avoir lieu cette prochaine liste ?

Étant donné que cette mise à jour est réalisée par la Belgique se pose la question de projets transnationaux. Nous avons eu l'exemple, voici quelque temps, de reconnaissance, au niveau wallon – et au niveau belge plus exactement – d'une série de biens, dans un ensemble. Je pense en particulier aux beffrois ou aux sites miniers qui tiennent à cœur à la présidente, je vois.

C'est une logique collective qui a été portée par les trois Régions belges. Qu'en est-il dans l'hypothèse d'un projet de reconnaissance d'un tel label par l'UNESCO, si l'on porte des sites situés dans différents pays ? Pour parler plus précisément, concernant l'hôpital Notre-Dame à la Rose de Lessines, ils viennent de lancer une exposition intéressante qui compare et qui fait des renvois entre le site lessinois et le site des hospices de Beaune qui est également très connu.

Ce sont deux sites hospitaliers datant du moyen-âge. Pour la petite histoire, celui de Lessines date du XIIIe et celui de Beaune du XVe. La qualité de conservation des patrimoines, au sein de ces deux institutions, est remarquable. Il y a aussi d'autres sites, tels que les hospices Saint-Jean de Bruges qui pourraient faire partie de ce réseau.

Monsieur le Ministre, existe-t-il des procédures typiques pour des projets transnationaux de cette nature-là ? Comment fait-on dans ce cadre-là ? Particulièrement par rapport à ce projet, avez-vous été sensibilisé à cette perspective ? Peut-on espérer qu'à tout le moins l'antichambre de reconnaissance, c'est-à-dire le classement sur la liste belge, puisse être envisagée à court terme ?

**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, votre question nécessite de clarifier un point que vous avez évoqué. L'inscription sur la liste du patrimoine mondial n'est en aucune façon une mesure de protection.

Il s'agit d'une reconnaissance honorifique de la valeur universelle exceptionnelle de biens culturels immobiliers. La protection et la conservation de ces biens prestigieux relèvent des États ou des Régions, qui doivent en rendre compte périodiquement à l'UNESCO et au Comité du patrimoine mondial.

Pour être très clair, l'UNESCO n'apporte aucune protection légale et aucun financement. De ce point de vue, l'hôpital Notre-Dame à la Rose bénéficie déjà du

plus haut niveau de protection, puisqu'il figure sur la liste du patrimoine exceptionnel de Wallonie.

Pour ce qui concerne la liste indicative, comme mentionné à juste titre, elle constitue une déclaration d'intention de la part des États ou des Régions. Les orientations pour la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial culturel et naturel suggèrent une révision au moins décennale. Pour la Belgique, la dernière véritable révision date de 2008.

Comme vous le savez, la compétence sur le patrimoine est exercée par les entités fédérées de manière autonome et indépendante. La procédure mise en place pour la modification de la liste indicative est une consultation des deux autres administrations en charge du patrimoine immobilier. La notification à l'UNESCO se fait ensuite par l'intermédiaire de la Délégation permanente belge auprès de l'UNESCO.

Pour ce qui est de l'introduction d'un dossier d'inscription sur la liste du patrimoine mondial, il convient de respecter les règles et les quotas définis par le Comité du patrimoine mondial, c'est-à-dire un dossier maximum par an et par pays. Un dialogue positif est donc entretenu sur ce point avec nos collègues des autres Régions.

La liste indicative interne de la Belgique a été modifiée à plusieurs reprises, depuis 2008, par la Flandre et par la Wallonie. Nous avons apporté quelques modifications aux sites déjà inscrits, mais devant faire l'objet d'une inscription transnationale. Ainsi, le dossier « Spa » est devenu « les grandes villes d'eaux d'Europe » et le dossier initialement intitulé « les sites mémoriels de la Première Guerre mondiale en Flandre et régions voisines » est devenu « les sites mémoriels et funéraires de la Première Guerre mondiale : front ouest ».

À la demande de nos collègues responsables de la Nature et à l'invitation de 10 pays européens, nous avons été amenés, avec nos homologues flamands et de la Région de Bruxelles-Capitale, à inscrire sur la liste indicative « les hêtraies anciennes d'Europe ». La forêt de Soignes, site commun aux trois Régions, est l'élément présenté par la Belgique.

L'inscription de nouveaux sites wallons sur la liste indicative de la Belgique doit être soumise au Comité wallon du patrimoine mondial. Celui-ci se réunissant une fois par an, je souhaite que les propositions soient présentées de manière groupée. Je souhaite également donner à cette liste indicative une stabilité, tout en respectant les recommandations de l'UNESCO. La prochaine révision peut donc être envisagée pour 2018.

En ce qui concerne l'hôpital Notre-Dame à la Rose, j'attendrai l'avis du Département du patrimoine et du Comité wallon du patrimoine mondial pour me prononcer plus avant.

Les procédures de l'UNESCO sont très complexes, notamment pour les dossiers à dimension internationale. Il est certes important que les gestionnaires de sites travaillent ensemble, mais je rappellerai cependant que les dossiers d'inscription, tant sur les listes indicatives nationales que sur la liste du patrimoine mondial, doivent respecter des procédures spécifiques qui relèvent de la compétence des autorités nationales ou régionales, en ce qui nous concerne.

Par votre intermédiaire, j'invite donc le gestionnaire de l'hôpital Notre-Dame à la Rose à contacter le Département du patrimoine qui assure déjà le suivi de plusieurs dossiers de ce type.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour les éléments précis de procédure qui montrent que des projets transnationaux peuvent voir le jour. Je transmettrai bien volontiers ces recommandations aux gestionnaires de l'ASBL qui gèrent le magnifique site de l'hôpital Notre-Dame à la Rose de Lessines.

Je ne manquerai pas également de suggérer que des informations similaires remontent vers les gestionnaires des autres sites hospitaliers moyenâgeux concernés et que, à l'occasion d'une prochaine rencontre des ministres européens du Patrimoine, cela puisse faire l'objet d'échanges informels avec vos collègues flamands, français et espagnols.

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

**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 « les mères adolescentes ».

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

**M. Destrebecq** (MR). - Monsieur le Ministre, le phénomène des mères adolescentes est, en moyenne, plus important, en Wallonie, par rapport aux autres Régions du pays ; la Province de Hainaut étant celle où l'on dénombre le plus de grossesses de ce type.

Je pense pouvoir m'avancer en affirmant qu'il serait possible de diminuer le nombre de ces dernières par une collaboration renforcée entre le secteur associatif, le secteur médical et les écoles. Ce travail mis en réseau a-t-il déjà eu lieu ? Quels facteurs expliquent les mauvais résultats dans la Province de Hainaut ?

Il y a huit ans, le CHU Tivoli de La Louvière a créé une unité « mère-enfant » destinée à accompagner ces adolescentes, bien souvent démunies face aux conséquences de la venue d'un enfant.

Malheureusement, faute de moyens, fin du mois de mai, cette cellule, la seule du Hainaut – alors que, paradoxalement, c'est la province la plus touchée – a dû mettre la clé sous le paillason – ce que l'on ne saurait que regretter. Rien que dans la région du Centre, plus d'une centaine de mères avec leur bébé devraient à ce jour bénéficier d'une telle prise en charge.

Je crois savoir que le CHU Tivoli recherchait des solutions alternatives. Selon vos informations, y sont-ils parvenus ? Toutes les pistes ont-elles été explorées ? A-t-on envisagé un partenariat entre plusieurs centres hospitaliers ou avec le secteur associatif ? Au cours de ces huit années, quel bilan peut-on tirer de cette expérience ?

La Wallonie pourrait-elle envisager la mise en place d'un plan ciblant la prise en charge et l'accompagnement des mères-adolescentes ? Cela me semble un sujet sensible et important pour tout faire pour y apporter des solutions.

**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, tout d'abord, je voudrais souligner que les enfants nés de mères adolescentes représentent un peu moins de 1 % des naissances. Ce pourcentage est très stable depuis une dizaine d'années.

Par ailleurs, les chiffres montrent en effet que la moitié des grossesses adolescentes de Wallonie se situe dans le Hainaut. Comme vous le savez, le Hainaut multiplie les déterminants défavorables, de manière générale, à la santé, notamment des problèmes de chômage, de logement et d'environnement. Cette précarité socioéconomique a des conséquences aussi sur les grossesses précoces, parfois désirées d'ailleurs. Je partage votre préoccupation : ces jeunes filles méritent d'être accompagnées.

Ce projet n'est pas financé par la Région wallonne et, à ma connaissance, l'État fédéral ne le finance pas non plus. L'unité « mère-enfant » du CHU Tivoli serait donc une initiative propre à l'hôpital.

Par ailleurs, le phénomène des mères adolescentes fait l'objet d'un suivi attentif. De nombreux acteurs y ont été sensibilisés et quantité de projets spécifiques ont été mis en chantier pour faire face à ce phénomène considéré comme une priorité en la matière.

Cependant, répondre à cette situation complexe nécessite une approche globale dans laquelle le social, le médical et le psychologique sont indissociables. Dans

cette approche multidisciplinaire, les centres de planning familial font figure d'acteur incontournable.

C'est pourquoi le Gouvernement a sans cesse renforcé leur rôle, en développant notamment l'accessibilité de la contraception et la mise sur pied de conventions pluriannuelles, et ce, avec les centres de planning avec des moyens budgétaires supplémentaires à la clé.

Pour ce qui concerne la communication vers ce public, il faut noter la généralisation des animations concernant l'éducation à la vie relationnelle, affective et sexuelle dans les écoles : « préparer les jeunes à la vie affective et sexuelle » et « informer les personnes et groupes sur tout ce qui concerne la contraception, la grossesse désirée ou non, l'interruption volontaire de grossesse, les maladies sexuellement transmissibles et tout aspect de la vie sexuelle et affective ».

La législation relative aux centres de planning a également été réformée. Cette réforme a permis, entre autres, l'organisation plus accrue de l'offre de service et création de pôles d'activités dont : le pôle Information et Éducation dont les objectifs prioritaires seront :

- l'éducation à la vie affective, relationnelle et sexuelle pour les jeunes de moins de 25 ans ;
- l'accessibilité à la contraception, en particulier pour les jeunes et le public précarisé ;
- la prévention des grossesses non souhaitées et le respect de la liberté de choix relatif à l'avortement.

Les publics prioritaires visés sont :

- les jeunes de moins de 25 ans ;
- les personnes disposant de ressources financières insuffisantes pour faire face au coût de la prestation.

Dans le cadre de mes compétences en promotion de la santé, je souhaite également soutenir avec les collègues de la Fédération Wallonie-Bruxelles, singulièrement mes collègues Mmes Milquet et Simonis, en charge de l'Enseignement et de l'Égalité des chances, le développement de l'éducation à la vie relationnelle, affective et sexuelle. À ce titre, je compte poursuivre le financement des points d'appui Evras au sein des centres locaux de promotion de la santé.

Ces points d'appui permettent de soutenir le développement d'activités Evras au sein des écoles, singulièrement les secondaires. Il s'agit bien de mettre en réseau les écoles avec le secteur associatif et de la santé.

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

**M. Destrebecq (MR).** - Monsieur le Ministre, je me suis permis de réagir spontanément à l'annonce... Le pourcentage, si minime soit-il, est de toute façon un

pourcentage de trop. Il ne faut pas se contenter du constat, d'une part, et de ce que l'on fait aujourd'hui. On peut aller probablement plus loin et continuer à développer le relationnel entre l'ensemble des structures.

La solution ne se trouve pas chez un acteur, mais bien une mixité d'acteurs qui se parlent, se rencontrent, construisent ensemble la prévention, l'information, la communication. Au-delà de cela, le constat qui est celui d'aujourd'hui, puisque le travail mené ne date pas d'aujourd'hui et la problématique est, pourtant, toujours de mise.

Il faut probablement réfléchir au-delà du sentiment du travail accompli, de ce que l'on peut faire mieux encore pour essayer de diminuer ce pourcentage qui, pour ma part, reste encore trop élevé. Vous l'avez signalé vous-même, il y a la problématique des mères adolescentes, mais il y a celui aussi – on pourrait presque faire l'amalgame – des mères postadolescentes, juste la tranche d'âge au-dessus qui vient, de manière fort importante, gonfler encore ce pourcentage.

Cette situation n'est pas évidente pour la mère, mais est surtout catastrophique pour l'enfant qui voit le jour dans une situation extrêmement difficile. C'est le début de sa vie et cela ne présage pas d'une évolution qui démarre du bon pied.

**QUESTION ORALE DE M. DESTREBECQ À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
CONSOMMATION DE CANNABIS CHEZ LES  
JEUNES »**

**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 consommation de cannabis chez les jeunes ».

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

**M. Destrebecq (MR).** - Monsieur le Ministre, une récente enquête démontre qu'un jeune sur quatre de la tranche d'âge 15-24 ans a déjà fumé un ou plusieurs joints de cannabis, que plus de 10 % des adolescents en ont consommé au cours des 12 derniers mois et 1 % d'entre eux en consomment presque quotidiennement.

Il s'agit des chiffres exprimés pour la Belgique, quelle est la situation dans notre Région ?

En tout état de cause, ces chiffres sont extrêmement préoccupants et appellent une réaction rapide des responsables politiques que nous sommes.

L'expérience menée aux Aumôniers du travail à Charleroi, à savoir une prise en charge thérapeutique et psychologique au sein de l'école, a démontré une certaine efficacité, avec en prime un succès grandissant de mois en mois.

Naturellement, l'école n'a pas les compétences pour intervenir seule et a donc mis en place une collaboration avec le Département de tabacologie de l'institut Bordet.

Monsieur le Ministre, ne serait-il pas souhaitable de généraliser l'expérience ?

Quel est le coût de cet accompagnement, à la fois pour l'école, mais aussi pour l'institut Bordet dans ce cas bien précis ?

Une généralisation de la démarche vous semble-t-elle envisageable ? Allez-vous avec vos collègues, vous engager en ce sens ?

Quelles sont les démarches déjà initiées par le Gouvernement wallon pour lutter contre ce fléau ?

Ne doutant pas de votre volonté d'avancer dans le dossier, pourriez-vous définir votre plan de bataille pour cette législature ?

Quels moyens ont-ils été consacrés à la lutte contre la consommation de stupéfiants chez les jeunes ? Quels sont les objectifs fixés ?

Quels sont les outils de lutte contre la drogue mis en place dans les écoles, plus spécifiquement ? Il me semble que c'est une cible, une niche à privilégier par rapport à la prévention, sachant très bien que je vous interpelle, mais que je suis persuadé que c'est une problématique tellement large que c'est à tous les niveaux de pouvoir que l'on doit prendre des mesures. Dans la situation qui est la nôtre, aujourd'hui, on parle du Parlement wallon, mais l'on doit aussi parler du Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

**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.

Pour les données de prévalence de la consommation de drogues en général, et plus particulièrement en ce qui concerne le cannabis, la dernière enquête de santé, réalisée en 2013 par l'Institut de santé publique, porte sur toute la population belge à partir de 15 ans.

Plus particulièrement, en Fédération Wallonie-Bruxelles, nous disposons des données de l'enquête menée tous les quatre ans, par L'École de santé publique de l'ULB, dans les écoles de la Fédération Wallonie-Bruxelles ; elle couvre les jeunes de 10 à 20 ans. Les données les plus récentes datent de 2010 ; elles

montrent que l'expérimentation du cannabis chez les jeunes du secondaire, donc les 12-20 ans, reste stable depuis la fin des années 90 ; elle concerne un quart de ce groupe d'âge. Pour ce qui est de la consommation régulière, une fois par semaine, elle concerne 5 % des élèves avec une tendance à la diminution depuis 2002 où elle concernait 8,5 %. Les données 2014 seront disponibles en 2016.

Pour en venir à la politique de prévention, je poursuivrai la stratégie développée en Fédération Wallonie-Bruxelles dans le cadre de la promotion de la santé. Il s'agit de s'attacher de manière globale aux comportements d'assuétudes plutôt que de trop s'attarder sur les produits.

La Wallonie soutient plusieurs associations actives en matière d'assuétudes et les associations de prévention des assuétudes offrent 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.

Afin de soutenir les écoles, je poursuivrai le financement des points d'appui « assuétudes ». Il s'agit d'une mission confiée aux centres locaux de promotion de la santé, les CLPS. Cette mission permet de créer des liens entre les écoles et les institutions actives en matière d'assuétudes. Les CLPS qui développent cette mission, depuis 2007, ont une grande connaissance de leur territoire et des possibilités offertes aux écoles, tant pour déployer des activités de prévention que dans les situations où une prise en charge s'avère nécessaire.

En ce qui concerne plus spécifiquement le projet mené aux Aumôniers du travail à Charleroi, auquel vous faites référence, il s'agit d'un projet de l'institut Bordet financé par le Fonds fédéral des assuétudes qui a été transféré à la Région le 1er janvier de cette année.

Ce projet est mené dans neuf écoles, principalement des hautes écoles, deux écoles professionnelles, et une université dont une en Wallonie, à Charleroi.

Ce projet est ainsi financé à hauteur de 26 500 euros en 2015.

Mon cabinet a eu l'occasion de rencontrer les responsables du projet et les résultats semblent encourageants.

Il s'agit d'un dispositif qui pourrait être envisagé complémentirement à ceux qui existent déjà.

Je verrai dans les prochains mois, en concertation avec le ministre de l'Enseignement obligatoire, les pistes pour poursuivre cette initiative.

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

**M. Destrebecq (MR).** - Monsieur le Ministre, merci pour cette réponse complète. Je suis impatient de revenir vers vous puisque, comme vous le dites, d'ici quelques mois, l'on pourra voir des résultats peut-être plus complets encore. Il ne faut absolument pas baisser les bras dans un contexte comme celui-là. Si les chiffres baissent, ils baissent légèrement. On peut s'en réjouir, mais l'initiative qui est en place vaut la peine d'être soutenue, d'être poursuivie et d'être développée.

*(M. Knaepen, Vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE M. PUGET À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'IMPACT PSYCHOLOGIQUE DES  
ACCOMMODEMENTS RAISONNABLES SUR LA  
SANTÉ »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'impact psychologique des accommodements raisonnables sur la santé ».

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

**M. Puget (PP).** - Tout d'abord, avant de poser ma question, si vous le permettez, Monsieur le Président, je tiens, devant mes collègues, à remercier M. le Ministre, suite à sa position au niveau des compétences régionalisées où il s'est engagé à me répondre dans de brefs délais.

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

**M. Puget (PP).** - Voilà les fleurs et nous en voyons le pot.

Monsieur le Ministre, sur l'impact sur la santé et la psychologie des accommodements raisonnables, la Région wallonne et la Communauté française ont agi – et peuvent d'ailleurs s'en honorer – à de nombreuses reprises, afin de favoriser la mixité et l'égalité entre les hommes et les femmes.

Même si les deux notions ne se recouvrent pas totalement, nous ne pouvons nier que la mixité a un effet positif sur la reconnaissance et la représentation des femmes. Ce n'est pas pour rien que la Wallonie s'est dotée de nombreux décrets garantissant une représentation équilibrée des femmes et des hommes, que ce soit dans les conseils d'administration ou dans les organes de gestion des établissements pour aînés en Région wallonne.

Il n'est pas non plus innocent que la Déclaration de politique régionale reconnaisse que l'égalité entre les femmes et les hommes constitue un enjeu de société démocratique essentiel et que des actions d'aide et de sensibilisation sont prévues, je cite « pour lutter contre d'autres formes de violences entre partenaires : la violence sexuelle, administrative, économique et psychologique ».

Nous avons également assisté dernièrement, dans ce Parlement, à un exposé de votre part, sur le *gender mainstreaming* et l'évaluation systématique de toute politique en termes d'égalité entre les sexes.

Nous souhaitons, aujourd'hui, vous interroger sur l'impact des accommodements raisonnables sur la psychologie des filles et des femmes qui y sont d'ailleurs parfois soumises. Les médecins prétendent que les stéréotypes peuvent avoir un impact psychologique sur les individus et donc sur leur développement.

De surcroît, la mixité a démontré toute sa valeur éducative et morale sur notre jeunesse dans les écoles, les lieux publics et les sports. La mixité n'est plus beaucoup remise en question, aujourd'hui, et s'est imposée comme une évidence, notamment dans l'enseignement.

Le développement des accommodements raisonnables, comme les horaires séparés dans les piscines – nous en avons encore un exemple récent avec la piscine de Jambes – mettent ce processus à mal. Les accommodements raisonnables ont tendance à se développer et, avec eux, un recul du développement harmonieux de la société, avec une égalité et une mixité entre les sexes.

Quel impact ont les accommodements raisonnables sur la santé mentale, donc sur la psychologie des jeunes filles qui doivent s'y plier ?

Quelle sera l'évolution de la politique wallonne quant à ces accommodements ?

**M. le Président.** - 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, c'est avec intérêt que j'ai pris connaissance de votre question. Je ne peux que constater qu'aucune étude à ma connaissance n'a été produite afin d'évaluer l'impact psychologique des accommodements raisonnables sur la santé.

Je ne peux donc vous apporter aucun élément concret à ce sujet.

Néanmoins je profite de cette question pour affirmer une fois encore mon attachement aux principes fondamentaux de notre société que sont l'égalité des

chances, la mixité, le vivre ensemble, la diversité et la lutte contre les discriminations qui doivent être le combat de toutes et tous.

Les multiples dispositifs – vous les avez rappelés – mis en place par la Wallonie me semblent pertinents, y compris le plan Gender Mainstreaming, et de nature à protéger adéquatement les droits de nos concitoyens.

Concernant plus précisément les accommodements raisonnables, certains défendent l'idée qu'ils peuvent être, s'il en est fait un usage pertinent évidemment, de nature à favoriser une cohabitation harmonieuse dans notre société.

Mais je pense aussi qu'il faut être prudents et ne pas mettre en péril, via ces accommodements, des principes fondamentaux. Je noterai juste, pour l'anecdote, que l'exemple auquel vous avez fait allusion, de la piscine communale, est révélateur aussi d'hypocrisie, puisque cela fait plus de 10 ans que la piscine était mise en location dans une tranche horaire non ouverte au public le dimanche après-midi pour permettre aux seules femmes, quelle que soit leur origine, leur volonté et leur confession, de pouvoir effectivement profiter de ce créneau horaire. Cela n'a jamais posé de problème pendant 10 ans – puisque c'était Vie féminine qui l'organisait. Il a suffi que ce ne soit plus Vie féminine qui l'organise, mais une association, où le mot « musulman » était dedans, qui reprenne le créneau horaire pour que cela crée le même scandale, alors qu'il s'agissait exactement des mêmes prestations. Je referme la parenthèse, et cela renvoie aussi à chacun.

Je terminerai en mentionnant que notre réglementation, à savoir le décret du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discriminations ne vise qu'un cas qui s'apparente à des accommodements, ce sont les aménagements raisonnables qui visent les personnes handicapées.

L'article 13 de ce décret prévoit, je cite : « Afin de garantir le respect du principe de l'égalité de traitement à l'égard des personnes handicapées, des aménagements raisonnables doivent être effectués. Cela signifie que l'opérateur prend les mesures appropriées en fonction des besoins, dans une situation concrète, notamment pour permettre une formation où toute aide à l'insertion socioprofessionnelle soit dispensée à une personne handicapée ou encore pour permettre à celle-ci d'accéder à l'emploi, sauf si ces mesures imposent à l'opérateur une charge disproportionnée. Cette charge n'est pas disproportionnée lorsqu'elle est compensée de façon suffisante par des mesures existant dans le cadre de la politique menée en faveur de l'intégration et de la formation professionnelle des personnes handicapées. Le Gouvernement est habilité à définir la notion d'aménagement raisonnable et à préciser les modalités d'application du principe contenu dans l'alinéa précédent ».

Il s'agit donc bien pour nous de ne pas mettre en péril, par tout accommodement les principes fondamentaux de notre société, l'égalité des chances, le vivre ensemble, la lutte contre les discriminations et la mixité, mais d'être aussi attentifs aux réalités vécues sur le terrain.

*(Mme Kapompole, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Puget.

**M. Puget (PP).** - Merci pour votre réponse, Monsieur le Ministre.

Je suis un peu étonné qu'il n'y ait aucune étude. Il y a donc une étude à entamer. En tout cas, je ne manquerai pas de suivre ou de faire certaines propositions dans ce sens.

Effectivement, il n'est pas question des accommodements raisonnables que vous avez cités, l'article 13, il n'est pas question de toucher à cela, mais vous savez très bien que ce n'était pas l'objet de la question.

Pour Jambes, vous avez répondu, je trouve que la communication a été en tout cas exécrable à ce sujet. On aurait pu communiquer quand la presse s'est attaquée à ce type d'accommodement raisonnable et comme vous l'avez dit, tout d'un coup, le mot « musulman » était dedans et cela a levé un tollé. Il aurait peut-être fallu donner une explication à ce moment-là.

*(Réaction de M. le Ministre Prévot)*

Vous l'avez peut-être fait, mais elle n'a pas été relayée. Je peux vous comprendre, cela m'arrive de temps en temps.

*(Rires)*

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je n'oserais pas pour autant dire que votre communication était exécrable !

**M. Puget (PP).** - Je vous remercie, Monsieur le Ministre. C'est avec plaisir que je reviendrai vers vous pour éventuellement mettre en place une étude ou en tout cas vous suggérer – ou suggérer à qui de droit – d'effectuer ce type d'étude.

**QUESTION ORALE DE MME LECOMTE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'INTÉGRATION DU BUDGET DES MOYENS  
FINANCIERS DES HÔPITAUX DANS LE  
PÉRIMÈTRE DE LA DETTE RÉGIONALE »**

**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'intégration du budget des moyens financiers des hôpitaux dans le périmètre de la dette régionale ».

La parole est à Mme Lecomte pour poser sa question.

**Mme Lecomte (MR).** - Monsieur le Ministre, il me revient que le BMF aurait également été intégré dans le périmètre de la dette régionale. Pouvez-vous me le confirmer ? Dans l'affirmative, quelles seront les conséquences pour les investissements en cours ou en gestation en termes d'infrastructures hospitalières ?

Qu'en est-il du « stock 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. - Je reconnais apprécier particulièrement votre question parce qu'elle est concise.

Il est exact que, dans le cadre de la sixième réforme de l'État, une partie du BMF est transférée aux Régions. Il s'agit plus spécifiquement du financement des infrastructures et des services médicotéchniques des hôpitaux, à savoir les sous-parties A1, A3 et C1 du budget des moyens financiers des hôpitaux, pour être précis. L'État fédéral reste par contre seul compétent pour le financement du fonctionnement des hôpitaux.

Pour ce qui concerne votre question portant sur l'intégration des hôpitaux, dans le périmètre de la dette régionale, aucune décision n'a encore été communiquée officiellement à ce stade à la Région par l'Institut des comptes nationaux.

Nous savons toutefois que les hôpitaux néerlandophones ont été intégrés dans le périmètre de la Flandre pour ce qui concerne la partie « infrastructures ».

La Flandre a inscrit un point spécifique portant sur ce sujet à l'ordre du jour du prochain Comité de concertation avec le Fédéral – je crois, de mémoire, que c'est la semaine prochaine.

Vous me parlez du « stock fédéral ».

En ce qui concerne le financement des travaux réalisés ou entamés avant le premier janvier 2016, ou s'inscrivant dans le calendrier de construction 2006-2015, un mécanisme de transition particulier est prévu à l'article 47/9 de la loi spéciale de financement du 16 janvier 1989. Pour simplifier, l'État fédéral continue à assurer le paiement de certains types de travaux pour le compte des Communautés et Régions. Ces paiements sont ensuite retenus sur la dotation de chaque entité fédérée.

À l'heure actuelle, l'État fédéral n'a pas, malgré des demandes répétées, communiqué le montant exact des dotations qui seront versées après retenue des sommes qu'il paie pour le compte des Régions et Communautés. Le mode de financement des infrastructures hospitalières, tel qu'il est transféré aux Communautés et Régions, et l'application des mécanismes prévus par la LSF, ne permettent pas d'obtenir des chiffres définitifs en la matière.

À titre d'exemple, le SPF Santé publique a pour l'instant calculé les révisions du prix BMF portant sur les infrastructures pour les années 2007-2008. Il doit donc encore procéder aux révisions pour les années ultérieures, de 2009 à 2015.

Il y a donc un décalage entre le transfert effectif de la compétence et l'impact des éléments nécessaires à la communication définitive des montants à impacter sur la dotation extinctive. L'intégration de la compétence du financement des infrastructures dans la législation wallonne est en cours d'étude, mais certains choix politiques devront être réalisés ultérieurement, lorsqu'il sera possible de se baser sur des montants précis.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Lecomte.

**Mme Lecomte (MR).** - Merci Monsieur le Ministre pour ses éléments de réponse.

Évidemment c'est l'impact des normes SEC qui pourrait poser problème, puisque tout investissement serait ou sera une dépense de l'année de sa réalisation. C'est un élément essentiel pour vous dans les décisions à prendre, dans les choix à opérer en matière d'infrastructures hospitalières à financer. Cette décision impacterait ou impactera les comptes et, in fine, rendra les capacités d'investissement moindres. C'est une problématique extrêmement importante. Je ne manquerai pas de revenir vers vous quand vous aurez des chiffres plus précis en la matière.

## **QUESTION ORALE DE MME MOINET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES MALADIES RARES »**

**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 « les maladies rares ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

**Mme Moinnet (cdH).** - Monsieur le Ministre, je vous interroge, aujourd'hui, à propos des maladies dites rares ou orphelines et du soutien que la Wallonie peut apporter aux personnes qui en sont atteintes et qui en souffrent. Il convient en effet, selon moi, d'accorder une attention soutenue à cette question.

Pour rappel, les maladies rares sont définies comme étant des affections avec une prévalence de moins d'une personne sur 2 000. On estime qu'il y a 6 000 à 8 000 différents types de maladies rares. Cette grande diversité, et particulièrement la rareté de ces maladies, fait que seul un nombre limité de prestataires de soins peut acquérir une expertise suffisante pour répondre aux besoins spécifiques de ces patients.

Je souhaiterais être informée des démarches entreprises par la Wallonie afin d'accompagner aux mieux ces personnes dans le cadre de leurs parcours de vie.

Je sais que la Belgique s'est engagée à suivre l'appel européen et à développer un plan d'action pour les maladies rares.

Ce plan Maladies rares a l'ambition d'offrir un accès équitable et correct à un diagnostic adéquat et à des soins spécialisés, modernes et multidisciplinaires, dont l'objectif final est de maintenir une qualité de vie pour les patients et d'augmenter la connaissance et la sensibilisation sur ces maladies.

Vous nous disiez, il y a quatre mois, que certaines circonstances n'avaient pas encore permis de faire de grandes avancées quant à la mise en œuvre concrète des 20 mesures contenues dans ce plan. Qu'en est-il, dès lors, aujourd'hui, du plan Maladies rares, mis en place il y a un peu plus d'un an, en février 2014, à l'initiative de la Ministre fédérale en charge de la Santé ?

Si l'essentiel des 20 mesures de ce plan est effectivement, comme vous le disiez précédemment, du ressort du pouvoir fédéral, vous vous étiez néanmoins engagé à vérifier si certaines d'entre elles relevaient spécifiquement de vos prérogatives, et, une fois identifiées, à veiller à engranger l'une ou l'autre avancée d'ici l'été.

Qu'en est-il aujourd'hui de vos démarches en ce sens ? En effet, si la volonté initiale était que les 20 mesures soient progressivement mises en œuvre d'ici à 2017, il s'agit alors de prendre, dès aujourd'hui, ce dossier en mains et de mettre en œuvre les engagements pris dans ce plan.

Enfin, sachant que le Fédéral et les Régions devraient idéalement pouvoir collaborer, en vue d'atteindre les objectifs recherchés, comment faire en sorte que cette coopération, entre notre Région, le Fédéral et les autres Régions, puisse s'avérer efficace dans ce dossier ?

**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 soulignais, dans ma réponse à la question d'actualité du 25 février dernier, posée par M. Mouyard, que les actions développées dans le cadre du Plan belge des maladies rares étaient du ressort du pouvoir fédéral.

Mes collaborateurs ont analysé spécifiquement les 20 actions et je peux vous confirmer que les acteurs identifiés dans ce plan sont bien fédéraux – INAMI, SPF Santé publique, Institut scientifique de santé publique.

Par ailleurs, dans un objectif de collaboration entre le niveau fédéral et les entités fédérées, la prise en charge des maladies rares a fait l'objet d'une déclaration conjointe le 30 mars 2015, au sein de la Conférence interministérielle Santé publique, où elles sont reprises dans le cadre plus large des soins intégrés en faveur des malades chroniques.

Un groupe de travail a été créé et s'est réuni à plusieurs reprises. Concernant les maladies rares, il est prévu de recevoir du Fédéral un état des lieux du plan Maladies rares et d'analyser ensuite les points concernant les centres d'expertise et la mise en place de réseaux européens de référence (ERN).

Il y a en effet 46 centres d'expertise reconnus en Belgique, dont six sont situés en Wallonie.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Moinnet.

**Mme Moinnet** (cdH). - Je remercie Monsieur le Ministre pour tous ces éléments d'information. J'entends donc que vous allez recevoir un état des lieux du Fédéral. Je reviendrai vers vous pour vous interroger sur cet état des lieux dans une prochaine question.

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'ACCOMPAGNEMENT DANS LEUR MILIEU  
DE VIE DES PERSONNES ATTEINTES DE  
TROUBLES MENTAUX »**

**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 « l'accompagnement dans leur milieu de vie des personnes atteintes de troubles mentaux ».

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

**M. Bellot** (MR). - Monsieur le Ministre, la santé mentale est, aujourd'hui, un domaine qui nous concerne tous et qui demeure au centre des préoccupations de la santé publique et de l'ordre public, malheureusement de temps en temps.

Habituellement, les personnes atteintes de troubles psychiques et mentaux séjournent dans des hôpitaux psychiatriques, comme il en existe à Bertrix ou à Dave. Toutefois, comme au sein de nombreux établissements de soins en Belgique, les séjours en hôpitaux sont parfois de très longue durée, les prix des chambres deviennent très élevés et les patients ne nécessitent pas toujours des mêmes besoins en termes de soins de santé, d'accompagnement, de soutien psychologique. Ces constats mettent en lumière la nécessité de développer, voire d'améliorer les alternatives à l'hospitalisation.

C'est pourquoi les professionnels du secteur envisagent de se tourner vers d'autres voies que l'hospitalisation, telles que des centres de soins adaptés à chaque malade, des centres de jour ou encore de guidance.

Le monde politique s'était déjà positionné sur ce sujet à l'époque, puisque l'Organisation mondiale de la santé – OMS – recommande, depuis plus de 10 ans déjà, de sortir des logiques hospitalières pour favoriser, tant que possible, l'accompagnement des personnes qui présentent des troubles mentaux, dans leur milieu de vie. La Belgique a d'ailleurs signé, en 2005, la déclaration d'Helsinki, qui souligne la promesse solennelle faite par les Gouvernements de relever les difficiles défis auxquels est confrontée la santé mentale en Europe.

Une grande majorité des patients peut, dès lors, être soignée exclusivement sans recours à l'hospitalisation, à travers des modalités variées dont l'aide en soins ambulatoires, fondée sur le principe que l'accompagnement des patients dans leur milieu de vie est un élément essentiel.

Concrètement, les professionnels de la santé ambulatoire se déplacent au domicile ou sur le lieu de vie des personnes. Il s'agit d'activités de médecine générale,

de coordination des soins et de l'aide à domicile, de soins de santé mentale, de soins et d'aide spécialisés en assuétudes ; bref, toutes les activités visant à une prise en charge de qualité sur le lieu de vie habituel du patient, voire dans des petits centres répartis sur l'ensemble du territoire public.

La prise en charge des patients doit faire l'objet d'une réflexion globale où l'hospitalisation ne doit plus être la seule option à privilégier. En outre, il faut assurer l'accessibilité financière de la solution la plus appropriée pour chaque personne en vue d'éviter le recours aux hospitalisations.

Les services en soins ambulatoires existent déjà, mais demeurent encore peu développés.

Sont-ils subventionnés par la Région wallonne ? Quel est le nombre de patients que ces services déjà existants peuvent couvrir ?

Envisagez-vous de développer ces services et, si oui, selon quelle programmation ?

Envisagez-vous la diminution du nombre de lits dans les services résidentiels de soins psychiatriques ?

Quelle stratégie, quel plan d'action mettez-vous en place en santé mentale pour la promotion, la prévention, le traitement, les soins et la réinsertion sociale fondée sur la qualité de vie et le fonctionnement des populations, des groupes à risque et des individus ? Avez-vous des contacts dans ce domaine avec la ministre en charge de la Santé publique au niveau fédéral ?

En vue d'offrir à tous les citoyens des chances égales en termes de bien-être, d'information et de choix de service, d'accès à des soins de qualité, d'intégration sociale, avez-vous pour objectif de renforcer les équipes dans les centres de guidance psychologique et sociale, par exemple provinciaux, dans le but de résoudre le problème de files d'attente interminables pour obtenir des rendez-vous dans les centres psychiatriques ?

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les éléments de réponses que vous apporterez.

**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. - Je vous remercie pour votre question, Monsieur Bellot. Elle est assez vaste, reconnaissons-le.

Dans le champ de la santé mentale, la prise en charge ambulatoire des patients, en alternative ou en complément de la prise en charge hospitalière, fait l'objet de réformes successives depuis de nombreuses années. Dès 1975, un arrêté royal définissait les missions et les critères d'agrément des centres de

guidance, qui s'appellent désormais « services de santé mentale ».

La mise en œuvre, ces dernières années, du décret de 2009 relatif à l'agrément des services de santé mentale, aujourd'hui intégré dans le Code wallon de l'action sociale et de la santé, a maintenu et renforcé l'accès aux soins ambulatoires en santé mentale. La Région wallonne finance actuellement 65 services de santé mentale, répartis en 93 sièges d'activités. L'objectif d'un service pour 50 000 habitants est, aujourd'hui, globalement atteint. La notion d'accessibilité est extrêmement importante, et j'y suis très sensible.

Les nouvelles politiques en santé mentale mises en œuvre grâce à une collaboration entre l'autorité fédérale et les autorités fédérées veillent à sortir du clivage stérile entre le secteur hospitalier et le secteur ambulatoire et à encourager un dynamisme interactif.

Depuis 2011, par la réforme appelée « Psy 107 », des réseaux et des circuits de soins sont mis en œuvre, sous forme de projets pilotes, à destination des adultes. L'objectif est de se centrer sur les besoins du patient et d'encourager, autant que faire se peut, un accompagnement et une aide dans son cadre de vie, visant à éviter l'hospitalisation ou à en réduire la durée. La méthode de financement consiste à geler des lits en hôpital psychiatrique pour réaffecter les moyens ainsi dégagés à la mise sur pied d'équipes mobiles, à compléter l'offre de soins par la réadaptation et la resocialisation via les conventions INAMI. Une évaluation de ces projets pilotes, qui ne couvrent pas encore tout le territoire, est en cours et les résultats sont attendus dans les prochaines semaines.

Toutefois, un point non négligeable reste à négocier avec le Fédéral, suite à la sixième réforme de l'État, il s'agit de la possibilité de reconvertir des lits hospitaliers en formes alternatives de soins. Il peut s'agir, par exemple, d'assurer le financement de nouvelles places en initiatives d'habitation protégée (IHP) ou en maisons de soins psychiatriques (MSP).

Concernant les enfants et les adolescents, lors de la Conférence interministérielle du 30 mars dernier, les ministres de la Santé ont approuvé le « Guide vers une nouvelle politique de santé mentale pour enfants et adolescents ».

Cette nouvelle politique prévoit d'emblée :

- une mise à disposition de moyens financiers fédéraux pour intensifier les équipes mobiles déjà partiellement existantes et prenant appui sur les services résidentiels ou ambulatoires déjà présents ;
- un début de structuration des réseaux en garantissant d'abord la fonction de coordination ;
- une prise en compte toute particulière pour les réponses à donner aux situations de crise ;

- un renforcement des collaborations intersectorielles entre l'AWIPH, l'Aide à la jeunesse, Enseignement, et cetera.

Les accents principaux qui soutiennent les politiques actuelles en matière de santé mentale sont mis sur l'accompagnement des patients, autant que possible, dans leur environnement habituel, l'attention particulière aux besoins et aux attentes des patients et de leur entourage et une coordination intensifiée des professionnels dont les offres sont complémentaires.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bellot.

**M. Bellot (MR).** - J'en conviens, Monsieur le Ministre, c'est une matière extrêmement complexe.

Comme bourgmestre, vous êtes régulièrement confronté, dans l'ordre public, à des situations où les personnes ne doivent pas nécessairement être hospitalisées, mais doivent impérativement être suivies, que cela soit à domicile ou dans des centres spécialisés.

Je note qu'il y a un gel du nombre, voire la suppression, de lits en espace psychiatrique en hôpital pour aller vers le financement de ces espaces. Je pense qu'il faut trouver le juste équilibre entre les deux. Mais il est évident qu'il faut pouvoir offrir la panoplie des services, tout en étant attentif à avoir le bon service pour la personne, en fonction de sa pathologie. Je peux vous dire qu'en tant que bourgmestre, je rencontre régulièrement des situations délicates, difficiles. Heureusement qu'il y a encore des situations qui peuvent être prises en charge par des psychiatres sur le terrain, mais cela n'est pas toujours simple.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est le moins que l'on puisse dire.

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
SOINS URGENTS SPÉCIALISÉS DU SITE  
HOSPITALIER DE BASTOGNE »**

**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 soins urgents spécialisés du site hospitalier de Bastogne ».

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

**M. Bellot (MR).** - Monsieur le Ministre, je suis membre de l'assemblée générale de Vivalia, puisque je fais exception dans la Province de Luxembourg en étant une province namuroise qui a adhéré à Vivalia, il y a de cela 7, 8 ans.

Ce point a déjà été abordé en assemblée générale par la question de membres de l'assemblée générale.

Donc, l'administration régionale du Département de la santé et des infrastructures, Direction des soins hospitaliers, avait proposé le retrait de l'agrément vers la fonction SUS du site hospitalier de Bastogne, en date du 1er décembre 2011, suite aux rapports et conclusions de la commission ad hoc. À la suite de cela, une réunion de concertation a eu lieu le 7 mars 2012.

Dans son arrêté ministériel, la Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des chances, qui vous a précédé, a accordé une période probatoire de deux ans, venant à échéance le 28 février 2015, avec une mise en observation du fonctionnement du service sur deux aspects, à savoir la possibilité de faire appel à tout moment à un médecin psychiatre ou neuropsychiatre, dans des délais très courts, et à tout le moins dans un délai qui devait être proche des 15 minutes.

Par ailleurs, un autre manquement constaté est relatif à la possibilité de disposer à tout moment d'un médecin spécialiste en gynécologie, obstétrique et en pédiatrie. Cette difficulté, plus importante bien entendu, devait être solutionnée afin de ne pas mettre en péril la sécurité des patients, la qualité de la prise en charge de tout patient se présentant au service d'urgence. Au moment de la prise de l'arrêté par Mme la Ministre, Vivalia-IFAC n'avait toujours pas trouvé de solution satisfaisante pour le site de Bastogne, en vue de régler cette problématique.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous m'indiquer si à ce jour, une solution satisfaisante a été trouvée par Vivalia-IFAC dans les deux domaines que je viens d'évoquer ? Vivalia a-t-elle sollicité l'agrément de son service d'urgence spécialisé en ayant rencontré des objections à la prolongation de l'agrément soulevé par l'administration fin 2011 ?

Pouvez-vous m'indiquer si vos services ont constaté de nouveaux manquements ou si certains des manquements relevés en 2011 sont toujours observés aujourd'hui ?

Quelles sont vos intentions par rapport à la prolongation ou non d'une période probatoire ? Je vous remercie des éléments de réponse que vous apporterez.

**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, comme vous le soulignez, je vous confirme que l'agrément de la fonction « soins urgents spécialisés » du site de Bastogne est arrivé à échéance le 28 février 2015. Mon administration a, dès lors, effectué, en date du 29 janvier 2015, une inspection au sein de ladite fonction, en vue de contrôler le respect

des normes d'agrément prévues par l'arrêté royal du 27 avril 1998.

Conformément aux dispositions de l'arrêté de l'Exécutif de la Communauté française du 5 novembre 1987, les conclusions de cette inspection ont été portées à la connaissance de la Commission wallonne de la santé ainsi qu'à Vivalia - IFAC. La Commission wallonne de la santé se réunira prochainement sur le sujet.

Dès réception de l'avis de la commission et des propositions de mon administration, j'examinerai la position à adopter dans ce dossier.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bellot.

**M. Bellot (MR).** - Merci. *Wait and see.*

**QUESTION ORALE DE MME SALVI À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'IMPACT QUE POURRAIT AVOIR LE TTIP  
SUR LES POLITIQUES WALLONNES EN  
MATIÈRE DE SANTÉ »**

**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 « l'impact que pourrait avoir le TTIP sur les politiques wallonnes en matière de santé ».

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  
DÉNUTRITION DANS LES HÔPITAUX »**

**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 dénutrition dans les hôpitaux ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÔRES À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
INFECTIONS LIÉES AUX SOINS »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Môres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action

sociale et du Patrimoine, sur « les infections liées aux soins ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÔRES À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'USAGE  
ABUSIF D'ANTIBIOTIQUES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Môres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'usage abusif d'antibiotiques ».

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  
« L'APPROCHE GLOBALE DE LA  
PROBLÉMATIQUE DES DROGUES »**

**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 « l'approche globale de la problématique des drogues ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
PÉNURIE DE GÉRIATRES EN WALLONIE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Waroux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la pénurie de gériatres en Wallonie ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
PROBLÉMATIQUE DES PERTURBATEURS  
ENDOCRINIENS »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Waroux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la problématique des perturbateurs endocriniens ».

La question est retirée.

Chers collègues, je vous demanderai cinq minutes de pause technique.

*- La séance est suspendue à 17 heures 25 minutes.*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

*- La séance est reprise à 17 heures 30 minutes.*

**Mme la Présidente.** - La séance est reprise.

**INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES  
(Suite)**

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
DIMINUTION DES SUBSIDES POUR LES  
SERVICES DE SOINS PALLIATIFS »**

**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 diminution des subsides pour les services de soins palliatifs ».

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

**M. Bellot (MR).** - Monsieur le Ministre, le secteur des soins palliatifs a déjà fait l'objet de plusieurs discussions au sein de notre assemblée, et notamment à l'occasion de l'élaboration du budget 2015. En effet, il y a peu, les plateformes provinciales s'inquiétaient fortement à la lecture du budget wallon et des dépenses budgétaires prévues pour leurs services au cours de l'année 2015.

Cette compétence étant transférée aux Régions à l'occasion de la sixième réforme de l'État, il apparaissait qu'une erreur d'interprétation ait été commise par les services régionaux quant à la hauteur de l'enveloppe nécessaire pour faire fonctionner les plateformes provinciales des soins palliatifs.

En réponse aux nombreuses interrogations en séance plénière, vous aviez tenu à rassurer mes collègues en insistant sur le fait qu'en 2015, il n'y aurait pas un euro en moins attribué au secteur, comparativement aux moyens dont il a pu bénéficier en 2014 et qu'il ne s'agissait, selon vos dires, que d'un simple couac administratif.

Je souhaitais connaître l'issue, voire la suite de cette affaire afin de rassurer les professionnels du secteur des soins palliatifs. Je pense que vous avez eu l'occasion de le faire, mais je voudrais avoir la confirmation que l'ensemble de l'enveloppe qu'ils avaient sollicitée a bien été inscrite au budget. Ou comptez-vous faire un ajustement budgétaire à l'occasion du budget que nous examinerons bientôt ?

Quelles sont les mesures indispensables et rapides que vous avez souhaité mettre en place pour que la continuité du service soit assurée à hauteur des besoins nécessaires, en attendant de l'ajustement budgétaire de juin ?

**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 vais être très rapide, parce que j'ai déjà répondu plusieurs fois à cette question.

Oui, effectivement, il manquait 162 000 à l'époque. Étant donné la révision des paramètres macroéconomiques, le montant de 162 000 a été revu à la baisse pour être à 151 000 complémentaires qui seront bien dégagés par le Gouvernement wallon et qui vous seront soumis à l'occasion de l'ajustement dans les semaines à venir.

Dans le cadre de la période transitoire dans laquelle nous nous trouvons, le SPF a jusqu'au mois de septembre pour effectuer le contrôle des pièces justificatives des subventions réglementées de 2014. Le contrôle des pièces communiquées par cette plateforme a déjà été effectué et les conclusions sont parvenues à mon administration qui procédera elle-même à la liquidation des soldes.

La liquidation du solde des subventions régionales 2014 est effective depuis la fin du mois dernier. À l'heure actuelle, les plateformes sont donc en attente de la liquidation des avances de leurs subventions 2015, qu'il s'agisse de la partie réglementée ou facultative. À noter que, pour le subventionnement facultatif complémentaire accordé par la Wallonie, les projets d'arrêtés de subvention ont été transmis pour avis à l'Inspection des finances, les avances seront donc liquidées dans le courant des mois d'été.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bellot.

**M. Bellot (MR).** - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, et je m'excuse de ne pas avoir pris connaissance de réponses antérieures.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Ce n'est pas grave.

**QUESTION ORALE DE MME DURENNE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'INTERNET DANS LES MAISONS DE REPOS  
ET DE SOINS »**

**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'Internet dans les maisons de repos et de soins ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

**Mme Durenne (MR).** - Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a lancé le plan Marshall 4.0 focalisé sur le numérique et les nouvelles technologies. Il importe que celui-ci ne laisse personne au bord du chemin et inclue l'ensemble de la population, y compris les plus âgés.

Dans une Wallonie axée sur le numérique qui se veut ouverte sur le monde, chaque secteur doit pouvoir bénéficier des mêmes principes. Ainsi, alors que le numérique intègre les écoles, les entreprises, les foyers, à une vitesse fulgurante, les maisons de repos et de soins devraient suivre la même logique.

Une étude de la Fondation Roi Baudouin, réalisée en 2012, montre que 21 % des personnes âgées utilisent Internet – soit un senior sur cinq – et ce chiffre est en augmentation chaque année, car le nombre de seniors de plus de 65 ans augmente chaque année. De plus en plus, des seniors familiarisés lors de leur vie professionnelle à l'usage informatique vont poursuivre un usage des services du web de manière régulière dans leur vie privée.

Aujourd'hui, de plus en plus, les contacts des aînés passent par le web. L'intégration d'Internet dans les maisons de repos et de soins doit dès lors aller de soi, au même titre qu'un accès individuel au téléphone ou au câble.

D'ailleurs, les MR et MRS offrent de plus en plus d'accès à Internet, mais, aux dires des concernés, c'est-à-dire de certains seniors, cela n'est pas suffisant.

Mme la Ministre Tillieux avançait, en 2011, que : « L'arrêté du Gouvernement wallon du 15 octobre 2009

portant exécution du décret du 30 avril relatif à l'hébergement et à l'accueil des personnes âgées prévoit l'obligation de mettre à disposition, dans un des lieux de vie commune, un ordinateur permettant l'envoi et la réception de messages par voie électronique et l'accès à Internet, et ce, tant dans les maisons de repos et de soins que dans les résidences services ».

Si un ordinateur paraissait suffisant en 2009, cela paraîtra dérisoire dans un horizon proche et au regard du nouveau plan Marshall, peu ambitieux. De plus, une seule connexion n'est pas de nature à encourager l'usage de l'ordinateur qui est, rappelons-le, aussi un formidable moyen de rester en contact avec l'extérieur.

Quelle est actuellement la situation ? Tous les établissements sont-ils connectés à raison d'au moins un ordinateur ? Des formations régulières sont-elles octroyées, dans les MR et MRS, pour permettre aux aînés de se familiariser avec cet outil ? Une personne référente est-elle nommée au sein de chaque établissement ?

Certains aînés prônent la mise en place d'un accès individuel dans les chambres. La mise à disposition de réseaux wifi dans les homes ne résoudrait-elle pas ce problème ? Existe-t-il des établissements qui ont avancé en la matière ? Si oui, combien ? Si non, quelles en sont les raisons ?

En matière de connexion au web des MR et MRS, comment voyez-vous l'avenir proche ?

**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, j'ai le plaisir de vous faire savoir que si dans une maison de repos, l'accompagnement humain des résidents est la responsabilité première des gestionnaires, il nous semble évident de ne pas négliger l'importance de l'ouverture sur l'extérieur qui passe de nos jours, en plus de la télévision et de la radio, par l'ordinateur et Internet.

Internet offre de grandes possibilités d'interactivité et permet souvent le développement des relations intergénérationnelles.

Nos aînés peuvent, de la sorte, profiter du plaisir de s'informer, de se divertir, de s'ouvrir au monde entier, mais surtout, et c'est le souhait premier des résidents, de communiquer avec leurs proches, et ce, quelle que soit la localisation de ces derniers aux quatre coins du globe.

Malgré tout, on constate toujours que le défi est lourd à relever. Face à cette nouvelle technologie de l'information et de la communication, nos aînés ont souvent une réaction craintive vu le développement récent de ces techniques.

C'est donc en suscitant leur curiosité naturelle et leur volonté de communiquer que l'on pourra relever ce nouveau défi. Si cela peut se faire grâce à l'entourage familial, les petits-enfants « écolant » leurs grands-parents, cela doit passer aussi, on le constate sur le terrain, par un accompagnement et une aide appropriés.

Il convient, dès lors, de sensibiliser au mieux les gestionnaires à l'utilisation d'Internet par leurs résidents. Si des réticences restent de mise, les inspecteurs de la Direction des aînés constatent au quotidien qu'elles s'estompent de plus en plus. Les gestionnaires, depuis cette obligation de mise à disposition d'ordinateurs, prennent conscience de l'importance pour leurs résidents de pouvoir utiliser Internet.

Néanmoins, il ne faut pas s'en cacher, certains responsables de petites structures continuent à s'inquiéter des dérives et des responsabilités que pourrait occasionner une utilisation non contrôlée du Net. La problématique de l'accès par des tiers – membres du personnel, familles, proches – au matériel informatique est également évoquée. Il ressort des rapports d'inspection qu'il s'agit généralement de gestionnaires qui eux-mêmes ne sont pas encore passés à une gestion informatisée de leurs maisons.

En conclusion, les maisons de repos sont quasi toutes équipées d'au moins un ordinateur. De plus en plus de maisons de repos proposent le wifi pour l'ensemble des résidents et certains gestionnaires acquièrent dans le même temps du mobilier ergonomique, afin notamment de permettre aux personnes en fauteuil roulant de profiter des installations.

Je pourrai d'ici peu, via les informations récoltées au travers du rapport bisannuel en cours, vous fournir des chiffres plus précis sur ce sujet.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Durenne.

**Mme Durenne (MR).** - Merci beaucoup, Monsieur le Ministre. Comme on le sait, Internet aujourd'hui, c'est vraiment le moyen de communication vers l'extérieur. Peut-être que les demandes ne sont pas importantes, aujourd'hui, mais d'ici 10 à 15 ans, on retrouvera des personnes qui ont peut-être 50, 60, 70 ans, aujourd'hui, qui se retrouveront dans les maisons de repos. D'où l'importance de ces connexions Internet et le wifi installé dans les chambres.

J'étais venue avec cette question parce que j'ai rencontré des aînés qui m'ont fait part de leur demande d'installation au niveau des maisons de repos. Je serais contente si vous pouviez, par la suite, me faire parvenir les chiffres plus précis sur le nombre de maisons de repos équipées. Je vous remercie beaucoup, Monsieur le Ministre.

## **QUESTION ORALE DE MME DURENNE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES SERVICES DE NUIT APPORTÉS AUX SENIORS »**

**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 « les services de nuit apportés aux seniors ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

**Mme Durenne (MR).** - Monsieur le Ministre, le Gouvernement, via la Déclaration de politique régionale, défend l'idée de maintenir davantage les seniors à domicile.

De nombreux services ont vu le jour dans le secteur des soins à domicile pour permettre, même avec une baisse de capacités physiques et mentales, aux seniors de rester plus longtemps chez eux. Ces personnes – souvent plus fragiles, âgées et parfois dépendantes – peuvent ainsi faire appel à des infirmières, aides familiales, aides ménagères, aide psychologique, gardes-malades de jour.

Si, en plus de l'aide sociale apportée, il devait y avoir un point commun entre ces différentes aides, c'est le fait qu'elles sont toutes actives la journée.

Or, il arrive qu'après une hospitalisation, par exemple, la personne nécessite une attention particulière aussi durant la nuit, ce qui rassurerait à la fois la personne elle-même et la famille. Une intervention de nuit peut être alors d'un grand secours.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous dresser un état des lieux des projets existants en Wallonie mettant à disposition des gardes-malades itinérants de nuit ?

Combien de personnes sont concernées, tant en termes d'acteurs que de bénéficiaires ? Quelle est la demande ?

Quel est le soutien du Gouvernement à leur égard ?

Quelle place ce type de service pourrait occuper, à l'avenir, dans le cadre d'une plus grande place accordée au maintien à domicile ? Quelle est la législation se rapportant à ce type de service de nuit ? Permet-elle, à votre avis, un développement optimal de ce type de service ?

**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, pour ce qui concerne les services d'aide aux

familles et aux aînés agréés et subsidiés par la Région wallonne, 34 services mettent à disposition des familles en difficultés des gardes à domicile.

Ces gardes à domicile peuvent bien entendu effectuer des prestations pendant la nuit. La garde à domicile a pour mission d'accompagner le bénéficiaire, qui en a besoin, de la présence continue d'une personne et qui, pour des raisons de santé ou de handicap, ne peut se déplacer seul hors de son domicile. Il est toutefois important de noter que ce ne sont pas, à proprement parler, des gardes à domicile itinérantes. En effet, elles n'effectuent qu'une seule prestation par nuit.

En termes d'acteurs, cela représente environ 400 équivalents temps plein.

En termes de subventions, ces emplois bénéficient principalement de diverses aides à l'emploi, dont les aides APE, ainsi que d'un forfait spécifique pour une garde à domicile qui est de 4 815,0262 euros par équivalent temps plein. À cela, il faut ajouter d'autres interventions telles les interventions dans les kilomètres professionnels parcourus, les heures inconfortables par exemple.

Il n'y a pas de législation spécifique pour les gardes à domicile des services d'aides aux familles et aux aînés agréés. Elles ont cependant un statut et doivent disposer des mêmes diplômes qu'une aide familiale.

Il est difficile de dire combien de bénéficiaires font appel à ces services. Il est cependant clair qu'actuellement, la demande est supérieure à l'offre, comme c'est d'ailleurs le cas pour les services d'aides familiales.

Nous sommes bien en réflexion, avec l'administration et les secteurs concernés, pour définir au mieux les contours des différents métiers de l'aide – aides familiales, aides ménagères, gardes à domicile – et évaluer les besoins en formation spécifique pour ce métier particulier.

Dans la perspective du renforcement du secteur du maintien à domicile, la fonction spécifique de « garde à domicile » ne sera pas oubliée, soyez-en certaine.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Durenne.

**Mme Durenne (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre. J'ai bien compris qu'il existait 34 services de garde à domicile de jour ou de nuit. En fait, je faisais référence à un article qui date d'un moment. Une garde de nuit pour les seniors bruxellois où là, ce sont des gardes de nuit qui sont appelées de manière ponctuelle. Ils peuvent passer un quart d'heure, une demi-heure et ensuite, repartir.

C'est quand la personne âgée a un souci, lors d'un retour d'une hospitalisation.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Ce sont presque des concierges itinérants.

**Mme Durenne (MR).** - Tout à fait, c'est cela. Parfois, pour une petite aide pour simplement aller à la toilette. Cela peut rassurer la famille, si celle-ci doit s'absenter. Comme j'ai dit, une perte d'autonomie ou un retour d'hospitalisation. C'était plus ce genre de service itinérant de nuit, de façon ponctuelle, sur lequel je vous interrogeais. Je vous remercie. J'ai bien pris note de votre réponse.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
DIMINUTION DES PRIMES DE  
COMPENSATION ACCORDÉES PAR L'AWIPH »**

**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 « la diminution des primes de compensation accordées par l'AWIPH ».

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

**M. Daele (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, depuis le 30 avril dernier, un arrêté du Gouvernement wallon diminue le pourcentage maximal des primes de compensation accordées par l'AWIPH.

Pour rappel, l'intervention est un remboursement d'une partie du coût salarial à charge de l'entreprise. Cette prime, payée par l'AWIPH à l'employeur, vise à compenser le coût des mesures que ce dernier prend pour permettre au travailleur handicapé d'assumer au mieux ses fonctions. Ce pourcentage est passé de 50 % à 45 %. Cette modification est d'application avec effet rétroactif depuis le 1er janvier 2015.

Les employeurs, qui avec cet effet rétroactif, avaient déjà reçu une intervention au premier trimestre 2015, se verraient voir opérer une récupération lors du versement de l'intervention relative au deuxième trimestre. Ce n'est, d'une part, pas évident pour les personnes employées, mais également pour les employeurs qui se voient opérer des rentrées en diminution.

Quand on connaît les difficultés que rencontrent les personnes handicapées pour s'intégrer sur le marché de l'emploi et la politique d'exclusion des demandeurs d'emploi en général, n'aurait-il pas été judicieux de maintenir cette aide à l'emploi des personnes handicapées ?

Cette mesure ne risque-t-elle pas de freiner l'emploi de personnes handicapées par des entreprises qui auraient des appréhensions ou des a priori négatifs quant

à l'engagement de ces personnes ? Ou qui se dirait, on baisse les aides, cela devient moins intéressant. Il y a des risques de retrouver des personnes handicapées qui avaient un emploi et qui pourraient ne plus en avoir. Je vous remercie pour vos réponses.

**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 Gouvernement précédent a déjà été amené, fin 2013, à prendre une mesure structurelle réduisant l'importance des aides octroyées aux entreprises qui emploient des travailleurs handicapés, en l'occurrence l'abandon de la prise en compte des doubles pécules de vacances dans l'assiette de la masse salariale sur laquelle portent la prime à l'intégration et la prime de compensation.

Comme vous le soulignez, j'ai pour ma part été amené à prendre de nouvelles mesures, en ce début d'année, notamment en réduisant le pourcentage maximum d'intervention qui peut être accordé dans le cadre de la prime de compensation.

Il faut cependant savoir que, dans le même temps, le nombre de primes accordées a significativement augmenté. Il est ainsi passé de 3 494 au 31 décembre 2012 à près de 4 000 au 31 décembre 2014. Soit une augmentation de plus de 13 %. Cela signifie que nous avons réduit l'importance de l'augmentation, mais que le budget alloué aux primes de compensation reste en augmentation. Ce qui signifie, pour l'AWIPH, qu'elle a dû faire d'autres économies pour permettre la poursuite de cette hausse.

Or, vous savez que les besoins financiers pour l'intégration des personnes handicapées dans notre société sont immenses et pas seulement en la matière d'emploi.

Sachant que le taux d'emploi des personnes handicapées est, en Wallonie, un des plus bas d'Europe – 35 % contre 47 %, en 2011, pour l'ensemble des pays qui participent à l'enquête sur les forces de travail coordonnées par Eurostat – on devrait, en principe, se réjouir du succès croissant des aides à l'emploi destinées à soutenir l'emploi des travailleurs handicapés et espérer qu'elles conduisent à une augmentation du taux d'emploi. Malheureusement, j'ai dû considérer que l'état des finances wallonnes ne permettait pas de poursuivre dans cette voie. J'ai donc voulu permettre la poursuite de l'augmentation du nombre d'interventions, tout en limitant le coût pour la collectivité qu'elle implique, en réduisant l'importance des aides accordées.

Dans l'immédiat, je veux néanmoins croire que tous les acteurs de l'emploi des personnes handicapées, les professionnels de l'Agence et de ses nombreux services partenaires, mais surtout les employeurs, garderont le

cap et poursuivront leurs efforts, valorisant, ainsi, le vivier de compétences que les travailleurs handicapés mettent à disposition de l'économie wallonne. J'espère ainsi avoir répondu à vos interrogations.

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

**M. Daele** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je pense que c'était une des annonces, lors de la mise en place du Gouvernement : « On ne touchera pas à l'AWIPH, on immunise le secteur des personnes handicapées ». Je vois qu'il est quand même mordillé. Cette baisse de 5 % peut paraître insignifiante, mais c'est quand même 5 %, cela je le regrette.

**QUESTION ORALE DE M. COURARD À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES SERVICES D'AIDE À DOMICILE EN MILIEU RURAL »**

**QUESTION ORALE DE M. MOUYARD À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE SECTEUR DES AIDES À DOMICILE ET LE PROJET INTERREG »**

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ARTICULATION ENTRE LES « TITRES-SERVICES ET L'AIDE À DOMICILE » ET LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION »**

**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. Courard, sur « les difficultés rencontrées par les services d'aide à domicile en milieu rural » ;
- de M. Mouyard, sur « le secteur des aides à domicile et le projet INTERREG » ;
- de M. Bellot, sur « l'articulation entre les « titres-services et l'aide à domicile » et le vieillissement de la population ».

Les questions de MM. Courard et Mouyard sont retirées.

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

**M. Bellot** (MR). - Monsieur le Ministre, les services d'aides aux familles et aux aînés sont confrontés à une augmentation de la demande de prise en charge à domicile, suite à l'évolution de la société sur le plan

démographique, sociologique et des technologies médicales. Cette augmentation s'explique aussi par le manque criant de places en institutions et par le besoin de plus en plus important de personnes âgées de bénéficier des soins à domicile de plus en plus lourds et nombreux.

Force est de constater qu'il n'y a pas eu d'évolution des contingents d'heures des aides familiales et des gardes à domicile en 2014, pas plus qu'il n'est prévu d'augmenter ce contingent en 2015 et 2016.

La conséquence est que de plus en plus de demandes d'aides par des personnes âgées ou malades sont refusées par les entreprises du secteur associatif actif dans le domaine ; ce qui, bien entendu, va à l'encontre de tous les choix et de toutes les orientations pris par les uns et les autres. Ne pas accroître le contingent d'heures correspond, rien que par ces choix, à réaliser des mesures au détriment des personnes que l'on souhaite maintenir à domicile.

Monsieur le Ministre, comptez-vous augmenter tout prochainement le contingent en fonction de la norme de vieillissement et des besoins des familles déterminés par les fédérations, pour éviter l'incapacité des services de répondre à toutes les demandes ?

Il est évident que les aides familiales effectuent, aujourd'hui, des tâches parfois purement techniques qui pourraient être confiées à des aides ménagères, lesquelles devraient suivre un minimum de formations par rapport à ce public âgé et fragilisé. Ce réajustement des compétences par rapport aux besoins libérerait indéniablement des masses d'heures pour les aides familiales, par ailleurs déjà financées par la Région wallonne. Ce réajustement donnerait donc une bouffée d'oxygène à ce secteur pour lequel le temps qui passe a sans doute un poids plus particulier.

Grosso modo, une aide familiale effectue cinq à sept prestations par jour, pour un coût moyen de 36 euros de l'heure, alors qu'une aide-ménagère ainsi formée, qui aura un supplément de rémunération par exemple de 2 à 3 euros de l'heure, aurait un coût horaire moyen de 26 euros, dégageant, par conséquent, un certain quota d'heures d'aides familiales destinées à faire face aux nouvelles demandes, sans surcoût supplémentaire au plan global.

Monsieur le Ministre, comptez-vous donner une suite favorable à de tels projets ? Ces projets sont actuellement testés au moins dans deux sociétés de services de soins palliatifs ou de soins à domicile en Province de Namur, notamment.

Comptez-vous augmenter le plafond d'heures inconfortables des aides familiales pour répondre aux demandes constamment en croissance ?

Comptez-vous, face à l'épuisement des réserves financières de l'ensemble des organismes actifs dans

l'aide à domicile, assurer un financement complémentaire pour leur permettre de supporter la différence entre la subvention effective et le coût réel pour les services ? Il est noté que de nombreux services ont souhaité s'inscrire dans la convention 318.01, plus favorable que la convention 322 en termes de rémunération, mais aussi pour des perspectives d'emplois durables.

Comptez-vous, dans un avenir proche, revoir les normes d'encadrement dans leur globalité afin de venir en aide aux professionnels, constamment confrontés à des situations humaines lourdes émotionnellement ?

Les contraintes administratives imposées par la Région sont particulièrement lourdes pour les organismes qui portent à bout de bras les soins à domicile et fournissent les différents services aux personnes.

Comptez-vous mettre en place un dispositif de simplification et de transparence, par exemple en dématérialisant l'ensemble des activités de contrôle, de sorte à alléger toutes ces paperasses qui inondent véritablement les services de soins à domicile ?

**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, vous serez gâté, puisque la réponse qui m'a été préparée visait à satisfaire tant que faire se peut les interrogations de vos collègues également. Vous aurez donc la totale pour le prix d'un.

Les services d'aides aux familles et aux aînés sont effectivement confrontés à une augmentation de la demande de prise en charge à domicile et les contingents d'heures subventionnées ne permettent plus de répondre complètement à cette demande. C'est un fait.

Toutefois, jusqu'à aujourd'hui, l'ensemble de l'activité, y compris les dépassements de contingents des services, a toujours été subventionné. Pour l'année 2014, les dépassements ont été particulièrement importants. J'ai, dès lors, demandé à mon administration de faire une analyse des données pour connaître les causes de cette situation, le seul argument du vieillissement de la population ne pouvant visiblement pas être à l'origine d'une augmentation aussi subite.

Différentes pistes sont actuellement travaillées avec le secteur et, notamment, la nécessité de réfléchir à une meilleure articulation entre les métiers de l'aide à domicile, tels que l'aide familiale, l'aide-ménagère sociale et la garde à domicile, et d'autre part les titres-services. Il est en effet essentiel de redéfinir les contours de l'activité technique des titres-services par rapport à l'activité à caractère sociosanitaire et préventif des métiers de l'aide à domicile. C'est là une préoccupation

partagée au sein du Gouvernement wallon. Si l'on peut dégager les prestations purement ménagères de l'activité des aides familiales, cela permettra de répondre davantage aux besoins de la population. Outre la question des coûts respectifs que représentent une aide-ménagère, qu'elle soit titre-service ou sociale, et celui d'une aide familiale, qui demande une analyse objective, c'est également l'intérêt d'utiliser au mieux les compétences de chacun qui est en jeu.

En ce qui concerne le volume d'heures inconfortables subventionnées, il est passé, au 1er janvier 2014, de 4 à 6 % du contingent octroyé au service, ce qui représente une progression de 50 % par rapport au volume initial.

Pour ce qui est de la différence entre le coût réel à charge des employeurs et la subvention effective, il a été démontré, lors des accords du non marchand, que toute l'enveloppe des coûts salariaux des aides familiales était couverte à concurrence de près de 95 % en moyenne par les subventions, toutes anciennetés confondues. Les services ne tirent pas leurs revenus de la seule Région wallonne, mais aussi des pouvoirs locaux, tels que provinces et CPAS, d'autres organismes publics, tels que le FOREm et l'ONSS. Par ailleurs, la participation financière des bénéficiaires représente également une partie importante des recettes des services, puisqu'elle peut être estimée à 5,50 euros de moyenne par heure prestée chez les bénéficiaires.

De manière générale, mon cabinet travaille en étroite collaboration avec les différentes fédérations. Nous sommes bien conscients des demandes de celles-ci et c'est avec leur collaboration que nous identifions les priorités sur lesquelles il faudra investir, dès que des marges budgétaires seront disponibles. Les priorités dégagées sont notamment l'augmentation de l'encadrement social et administratif des équipes, la création d'un contingent d'aides ménagères sociales et j'en passe.

Enfin, concernant la simplification administrative et la dématérialisation des activités de contrôle, le processus a été engagé en 2012. Les services n'ont plus actuellement à envoyer les demandes de subventions en format papier, mais bien via un formulaire disponible sur leur espace personnel au sein du portail de la Région wallonne.

Pour ce qui concerne votre interpellation pour le volet plus particulier des personnes en soins palliatifs, celles-ci bénéficient de la possibilité d'une aide illimitée en termes de prestations d'aides familiales.

De manière générale, ce sont les services eux-mêmes qui définissent les priorités d'octroi de l'aide. Malgré tout l'impact émotionnel de ces situations, il faut être réalistes et l'aide 24 heures sur 24 qui devrait se prolonger est en effet peu soutenable par les services, j'en suis bien conscient.

Pour ce qui concerne les filières étrangères, venant principalement des pays de l'Est, nous sommes bien conscients qu'elles se développent chez nous, comme dans les pays voisins. Le personnel ne peut travailler en Belgique que par période limitée, repart ensuite dans son pays d'origine et puis revient. Cela, c'est dans le scénario idéal. Des inspections sur le droit du travail sont réalisées. On ne peut que mettre en garde les personnes qui font appel à ces services, meilleur marché, sans doute, mais non contrôlés – faut-il le rappeler – des risques qu'elles prennent.

J'en viens maintenant aux projets européens transfrontaliers INTERREG qui faisaient l'objet d'une question de vos collègues. Les projets INTERREG IV se terminent. Celui qui était mentionné dans la question initiale concernait « Le maintien à domicile - intérêts stratégiques transfrontaliers » pour lequel la Région wallonne est intervenue à hauteur de 14 000 euros et a permis de soutenir la création d'un film et de dépliants visant à promouvoir le métier d'aide familiale à domicile.

Ce projet rassemblait différents opérateurs belges, luxembourgeois et français. Il a en effet amené pas mal de constats.

En ce qui concerne la question de l'équivalence des diplômes des métiers du domicile, de part et d'autre des frontières, je rappelle qu'il appartient à la Communauté française de donner et d'accorder des équivalences.

Concernant la problématique de la pénurie des professionnels du domicile, et notamment des aides familiales, il est nécessaire de vérifier si le secteur est en pénurie de professionnels ou si, comme nous l'avons abordé précédemment, le problème résulte d'un manque de financement du secteur et donc d'une demande qui dépasse l'offre actuelle.

Enfin, pour ce qui est de la participation financière du bénéficiaire de l'aide, une indexation et une révision du barème d'intervention ont été inscrites dans la Déclaration de politique régionale. Cela fait partie des nombreux points en discussion avec le secteur.

Le programme INTERREG V vient d'être lancé et la Région wallonne vient de déposer un préprojet intitulé « L'aide aux aidants de personnes âgées de 60 ans et plus en perte d'autonomie », en partenariat avec le Département du Nord, la région Nord-Pas-de-Calais et la région de Flandre occidentale. Nous devrions savoir si ce projet est accepté dans le courant du mois de juillet.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bellot.

**M. Bellot (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses, en ce compris à des questions que je n'avais pas posées, mais qui étaient posées par des collègues.

Je n'ai pas entendu de précision quant au projet éventuel de reconnaître des aides ménagères moyennant une petite formation complémentaire pour effectuer des prestations qui, jusqu'à présent, sont faites par des aides familiales.

Concrètement, on réservait aux aides familiales les aides techniques et les aides plus courantes d'entretien, et cetera, aux aides ménagères. C'est testé, actuellement, par exemple, par le Service provincial d'aide familiale de la Province de Namur. J'ai eu l'occasion d'assister à leur assemblée générale. Je pense qu'ils mènent une opération pilote avec une dizaine de personnes. Ne croyez-vous pas que c'est aussi une des façons de soulager financièrement les organismes, sans devoir bourse délier, d'étoffer l'offre ?

M. le Ministre ne me répond pas.

**Mme la Présidente.** - Peut-être pour une question suivante.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - J'ai pris note de votre réflexion et sur le fait que vous pensez que c'est une voie à suivre. Elle n'est pas exclue. On prend bonne note de la suggestion.

**M. Bellot (MR).** - Merci Monsieur le Ministre.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
PRÉSENCE DE GENS DU VOYAGE PRÈS DE  
L'AÉROPORT DE CHARLEROI »**

**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 « la présence de gens du voyage près de l'aéroport de Charleroi ».

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

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, la presse relatait, il y a quelques jours, la présence, assez nombreuse d'ailleurs, de familles du voyage avec des enfants. Ce qui pouvait, à l'aéroport de Charleroi, poser à la fois des problèmes d'accueil, car tout n'est pas prévu pour les accueillir, mais aussi des problèmes de sécurité, vu la proximité de l'aéroport.

Les responsables de l'aéroport ont tenté de gérer la situation tant bien que mal ; ils ne sont pas habitués non plus à ce genre de situation. Je ne sais pas si c'est résolu aujourd'hui. Le terrain leur appartenait et il y a, quelque part, une obligation liée à cet élément de propriété. Mais en même temps, ils s'étonnaient qu'il n'y ait pas plus qui ait été fait pour accueillir ces personnes. Ce n'est pas la

première fois qu'ils passent par la Wallonie, ni par la Province de Hainaut ; ils continueront à passer. Ce n'est pas un nouveau problème non plus., ce n'est pas la première fois que je vous interroge là-dessus et que l'on en débat au Parlement. On peut en penser tout ce que l'on veut, mais, à un moment donné, soit l'on gère le problème et l'on essaie de trouver des solutions pragmatiques soit c'est au petit bonheur la chance. Alors, effectivement, on se retrouve dans les situations telles qu'on les voit à Charleroi.

Je lisais pas plus tard – cela vous concerne peut-être un peu moins, encore que – qu'hier ou ce week-end, à Enghien, la même situation, dans des terrains appartenant à l'intercommunale de développement économique IDETA, se produisait, avec des désagréments. Parce qu'entre la propriété d'IDETA, les terrains, il y a les riverains qui voient débarquer, à un moment donné, ces familles du voyage, comme on les appelle, en se disant : « Est-ce que l'on structure ou pas ? ».

La question, c'est cela. Je fais le point avec vous. Ce problème est-il réellement pris à bras-le-corps ? Je ne vous demande pas de faire la critique des prédécesseurs, ni du passé. La situation se présente aujourd'hui. Elle est ce qu'elle est. Comment abordez-vous la situation ? Comment imaginez-vous pouvoir trouver des solutions qui évitent, à ceux qui ne sont pas impliqués, ou de loin finalement à la situation ? Je parle des propriétaires privés qui, eux, à part le reproche d'avoir un terrain – je ne sais pas si c'est un reproche dans la vie que d'être propriétaire de terrain – se disent : « Comment peut-on faire ? Comment la société s'organise-t-elle pour que les choses se passent de la manière la plus opportune possible ? ».

**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, vous ne le savez peut-être pas, mais vous venez d'évoquer ce qui est l'une de mes marottes.

Depuis plusieurs années déjà, la question de la gestion, sur un territoire déterminé, de la présence des gens du voyage est un sujet sur lequel je me suis mobilisé, lorsque j'étais notamment échevin en charge de la cohésion sociale dans la capitale régionale. C'est la raison pour laquelle, avec fierté d'ailleurs, j'ai pu – sans savoir à l'époque que cela allait être comme ministre de l'Action sociale – inaugurer, il y a deux mois, à Namur, la première aire d'accueil pour les gens du voyage de Wallonie, équipée de tout le matériel nécessaire pour les accueillir dignement.

Ce n'est pas le fruit du hasard ni par une passion soudaine pour la problématique, c'est simplement – vous allez comprendre pourquoi –, car à peine désigné échevin, dans les trois mois qui ont suivi, avec le beau

temps qui montrait le bout de son nez, j'ai été confronté, comme beaucoup de municipalistes, à la gestion de la présence des gens du voyage sur le territoire, avec une implantation sauvage – sollicitée par personne – en cœur de village ainsi qu'aux problèmes de cohabitation générés. Mon standard téléphonique explosait, les riverains étant particulièrement émus ou en colère, selon le point de vue.

J'ai pris contact avec le Centre régional de médiation des gens du voyage. Le premier élément que je souhaite faire, c'est recommander à quiconque, mandataire confronté à cet enjeu, de s'y adresser. Ils sont très efficaces, ils travaillent bien et ce sont des interlocuteurs de choix.

Deuxième enseignement important à tirer, par rapport aux riverains et à la gestion de leur angoisse, c'est de donner un signal rapidement comme quoi la commune est au courant et qu'elle gère.

Avec le Centre de médiation pour les gens du voyage, j'ai rédigé à l'époque... Je dis cela pas pour m'en enorgueillir, mais pour que, le cas échéant, cela serve de *best practices* pour d'autres mandataires, puisque l'on est tous confrontés à cet enjeu, depuis plusieurs décennies, ce n'est pas nouveau. Je suis d'accord avec vous, l'on ne peut pas avoir de politique de l'autruche en la matière. A un moment donné, on ne va pas faire semblant que les gens du voyage – qu'on les apprécie ou pas, ce n'est pas cela le débat – soient absents ou présents. Ils sont là et il faut les gérer afin que la cohabitation soit la plus respectueuse et harmonieuse.

Très vite, l'on a fait un toutes-boîtes dans le quartier avec l'effigie de la ville, expliquant que l'on était bien conscients de leur présence, que notre médiateur des gens du voyage... Je rappelle que la Région wallonne subventionne des postes de médiateur des gens du voyage pour les communes ou pour des groupes de commune. Cela se sait insuffisamment et, pourtant, cela pourrait opportunément épauler les bourgmestres lorsqu'ils sont confrontés à la situation. Avec le médiateur, l'on indique dans le courrier que le médiateur s'est rendu sur place, les dispositifs pris pour la gestion des déchets, pour la présence policière, en garantissant qu'il y aurait un passage journalier. Voilà les dispositions prises pour la question de l'approvisionnement en eau et les négociations qui ont eu lieu, en disant qu'ils repartiront tel jour à telle heure et de donner le numéro de téléphone de la médiatrice, de la police, de l'agent de quartier, du responsable de la ville. Bref, le simple fait d'avoir diffusé cette information a permis de faire retomber le soufflé, parce que la population s'est sentie moins angoissée en disant : « Ok, les choses sont prises en mains ». Cela, c'est un premier élément complémentaire important à savoir.

Contrairement à la France qui contraint, par voie légale, toutes les communes de plus de 5 000 habitants à offrir un service de type aire d'accueil, il n'y a aucune

obligation en la matière en Wallonie. Cela s'est fait sur base volontaire jusqu'à présent et ma prédécesseur avait lancé un appel, à l'égard des 262 communes, pour qu'elles se profilent. Sept ou huit d'entre elles se sont manifestées pour pouvoir être partie prenante.

Namur est l'un des rares dossiers à avoir été jusqu'au bout, en ce compris avec l'équipement des terrains, après avoir fait des visites sur la situation en France, afin de tirer les enseignements de leur expérience.

Amay est aussi dans le processus, Sambreville également, mais ce sont régulièrement dans ces cas-là – Mons aussi, Hotton, Ottignies – des acquisitions de terrains, sans leur équipement. C'est déjà un premier pas non négligeable, mais l'idéal étant de pouvoir acquérir les terrains, mais aussi les équiper adéquatement.

Dans le dialogue que j'ai eu avec la communauté, parce que la communauté, en Belgique, a aussi des interlocuteurs, on a dit : « Écoutez, on fait la part de l'effort en considérant que c'est aussi un enjeu de dignité humaine de vous accueillir et de respecter votre mode de vie, mais il y a une condition claire, c'est que la communauté doit respecter l'effort que l'on réalise – l'aménagement a quand même coûté 700 000 – en contrepartie de cet aménagement, vous y êtes les bienvenus quand il est libre. Mais c'est la fin, alors, de toute autre implantation sauvage ailleurs sur le territoire ». Cela a été intégralement respecté.

Dans l'attente de la concrétisation du terrain, qui m'aura pris six ans – comme cela a été le premier, il a fallu éprouver toutes les contradictions de la législation du Code wallon du logement et du Code wallon de l'action sociale. Ce n'est pas grave, le travail que l'on a fait, cela a permis de labourer pour les suivants – pour concrétiser le projet. Dans l'attente, j'avais fait adopter un règlement, au niveau communal, précisant aussi les modalités d'encadrement. L'idée était donc de dire : « On accueille, mais on encadre ». En ayant un terrain mis à disposition, l'on équipe adéquatement, l'on est respectueux de leurs attentes, mais on a aussi une vigilance, un regard, un concierge.

Je vous invite, si vous êtes en manque d'adrénaline un jour – mais vous connaissant, cela m'étonnerait – à vivre ce moment délicieux que constitue la réunion publique avec l'ensemble des villageois du village qui avait été sélectionné pour créer le terrain. C'est un moment appréciable de démocratie. Heureusement que mon score électoral ne s'est pas jaugé à cette seule réunion publique, parce que j'aurais été rayé de la carte depuis longtemps. Néanmoins, cela reste effectivement un enjeu important de démystifier, d'expliquer, de montrer que l'on gère. C'est important. Pas de politique de l'autruche !

Il ne s'agit pas de créer des terrains d'accueil pour des caravanes d'évangélisation protestante de 300 véhicules. Personne n'a, en Belgique, la capacité de

faire face à cela. Cela restera de l'implantation sauvage. Heureusement, cela reste minime. C'est de gérer des groupes qui font une vingtaine de caravanes en moyenne, 15 à 20 caravanes.

Mon souhait, voyant que la spontanéité a ses limites en la matière, pour permettre l'éclosion de davantage de terrains d'accueil sur le territoire, avec une solidarité territoriale, c'est de pouvoir activer un autre levier qui est celui de la contrainte.

J'ai donc demandé à mon cabinet de travailler à un projet de décret destiné à contraindre les provinces à organiser, sur leur territoire, au moins deux aires d'accueil. Tant mieux pour les provinces qui disposent déjà de communes sur leur territoire qui ont fait le pas, mais si l'on veut donner un vrai sens à la supracommunalité et au rôle des provinces, voilà un beau défi – spontanément, il y a peu de bourgmestres qui déclareront vouloir que ce soit leur commune qui accueille le terrain. Cela sera l'occasion de montrer combien les provinces peuvent faire ce *go between* de l'intérêt d'un territoire déterminé au-delà des communalités.

On est donc en train de travailler à cela. L'idée est aussi de subventionner et d'accompagner l'éclosion de ces aires d'accueil. Mais si à un moment donné, on ne se saisit pas davantage de ce dossier, on continuera à être dans un schéma d'implantation sauvage, de municipalistes désabusés et avec, en plus, des contrariétés différentes que le terrain soit public ou privé. En effet, l'un des problèmes majeurs auxquels on est confrontés aussi, c'est que s'ils décident d'aller s'installer chez un fermier, c'est le domaine privé. On n'a, dès lors, pas autorité pour envoyer, le cas échéant, la police pour pouvoir cadrer et évacuer. C'est le propriétaire privé qui doit entamer une démarche en référé, obtenir du juge alors une décision qui, en général, même si c'est du référé, arrive quelques jours après que les gens soient partis. Mais peut obtenir une décision qui vaut au moins pour une période d'un an.

Le jour où le privé obtient cette décision, il a motif, alors, à exiger du bourgmestre la mobilisation de ses forces de l'ordre pour faire exécuter, le cas échéant, la décision de justice de non-occupation du terrain.

C'est un beau dossier, parce qu'il est un croisé de vraies valeurs humanistes, de vrais enjeux de cohabitation, d'une approche qui reste encore teintée de discrimination ou d'a priori et, donc, sur le plan politique, dans le sens noble du terme, c'est un beau défi. J'espère donc que l'on arrivera à cheminer ensemble pour le relever.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Crucke.

**M. Crucke (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je ne regrette jamais quand je viens dans

cette commission. Je sais malheureusement y venir trop peu souvent.

Je ne savais pas que c'était la marotte du ministre, mais ce serait bien que ce soit également la marotte du milieu politique. Dans le terme « milieu », n'y voyez pas ce que cela a de péjoratif, mais bien d'humaniste, comme vous l'avez vous-même précisé.

Ce qui s'est passé à Charleroi, dans un premier temps, fait penser qu'il n'y avait pas d'endroit à Charleroi où ces populations pouvaient se situer, sinon, je suppose qu'ils l'auraient localisé et que l'on ne serait pas arrivé à la problématique qui m'a permis de vous poser la question.

Ce n'est pas une critique à l'égard de Charleroi et pas plus Charleroi qu'une autre commune. Vous avez cité sept ou huit communes qui ont réagi. Je pense que l'on peut mettre les autres dans le même panier. Si ce n'est peut-être que je relativiserais un peu dans la mesure où, puisqu'on les appelle « les gens du voyage » – ils sont itinérants, c'est ce que l'on appelle du passage – l'on connaît aussi les endroits de passage, ce sont souvent les mêmes trajectoires qu'ils prennent. On peut aussi, par grandeur d'esprit, se dire : « Moi, je veux bien accueillir », mais si vous n'avez pas de passage chez vous, finalement, c'est un investissement lourd. Vous l'avez précisé.

Je ne suis donc pas contre la manière dont vous voyez les choses, cette logique qui est de dire que l'on doit au moins pouvoir structurer, sur le territoire, des endroits d'accueil. Si je n'ai pas, sur le plan volontaire des communes, parce qu'elles connaissent les problématiques auxquelles elles sont confrontées – et celles-là se reconnaîtront – celles qui ne les connaissent pas... Je n'en ai pas, je n'en ai jamais eu, voilà.

Là où c'est le cas, l'on doit pouvoir se faire connaître. Là, la contrainte peut effectivement avoir un sens, mais, en même temps, il faut garder le fil du dialogue. Souvent, la différence – vous le comprendrez – entre un bourgmestre qui a cette vocation, cette passion, cette occupation, proche de ces gens, mais qui n'est peut-être pas, sur le plan politique – quelle que soit la famille politique à laquelle il appartienne – celui qui voit les choses d'une manière la plus intellectualisante et intellectualisée, c'est d'être perdu aussi.

La population est perdue face à ce genre de phénomène, mais les élus politiques locaux, souvent, sont perdus aussi.

Le respect par rapport à cette autorité, en dehors de la contrainte, c'est d'avoir un passage de concertation, en leur expliquant pourquoi c'est plus favorable de le faire là qu'ailleurs. Je suis persuadé que le premier réflexe, c'est faire l'autruche, c'est le repli, c'est le renvoi, la solution de pseudoviolençe qui n'arrange strictement rien. Ces populations-là, à la limite, parfois, c'est ce

qu'elles aiment. Le bras de fer ne va rien arranger en la matière.

Je trouve fort intéressante, la manière dont vous avez expliqué les choses.

D'abord, parce qu'il y a la communication dedans, l'élément subvention n'est jamais négligeable non plus par les temps qui courent. Je me demande si ce ne sont pas ces deux chemins qu'il faut continuer à travailler. Celui de la contrainte, vous l'avez sorti, vous l'avez dit – cela peut être le cas – et avant de contraindre, inclure un paragraphe qui peut être de cibler et par concertation, tenter de convaincre. J'espère que vous aboutirez, car c'est clair que l'on ne peut pas voir cela avec cet esprit égocentrique que tout un chacun peut avoir au fond de lui-même. Mais la grandeur des hommes et femmes politiques, c'est d'aller à contre-courant. C'est un dossier dans lequel manifestement, il y a à ramer fort.

**QUESTION ORALE DE MME LECOMTE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES LITS  
DORMANTS EN MAISONS DE REPOS »**

**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 « les lits dormants en maisons de repos ».

La parole est à Mme Lecomte pour poser sa question.

**Mme Lecomte (MR).** - Monsieur le Ministre, il me revient qu'un certain nombre d'accords de principe pour la création de lits de maison de repos ont été octroyés, principalement au secteur public, mais ne trouvent aucune concrétisation sur le terrain, depuis parfois de longues années, faute pour le pouvoir public de rassembler sa part de moyens complémentaires aux subventions régionales.

Qu'en est-il ? Pouvez-vous me préciser le nombre de lits concernés ? Depuis combien de temps en moyenne, ces accords auraient-ils été notifiés ?

À l'inverse, dans la foulée de vos déclarations relatives à la répartition par secteur du quota de lits « maison de repos », un certain nombre de maisons de repos privées disposent, pour de multiples raisons – urbanistiques, de qualité, de standing – de « lits froids », à savoir des lits prêts, pour lesquels aucun subside n'a été demandé et a fortiori versé. Ils ne peuvent pas, à l'heure actuelle, répondre à une demande urgente de personnes âgées dans le besoin.

Ne serait-il pas souhaitable que ces critères d'attribution des accords de principe soient modifiés,

que l'on ne puisse octroyer des accords de principe pour l'ouverture de nouveaux lits qu'à des structures qui les offrent réellement endéans un délai raisonnable de deux ans maximum, par exemple ?

**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 chiffres publiés et actualisés mensuellement par l'administration sont sur son site portail et indiquent qu'à la date du 21 mai 2015, 2 424 lits de maison de repos sont en accord de principe ; ces lits étant répartis comme suit : 489 pour le secteur privé commercial, 827 pour le secteur associatif et 1 108 pour le secteur public.

Vous noterez que, contrairement à ce que l'on peut penser, le secteur privé ne représente qu'un cinquième des lits dormants. Le reste étant essentiellement du côté du secteur public et un peu moins du secteur associatif.

Le Code wallon de l'action sociale et de la santé prévoit que l'accord de principe perd ses effets si un titre de fonctionnement n'est pas délivré dans les trois ans de son octroi. Il prévoit également la possibilité de proroger d'une période maximale de trois ans, l'accord de principe qui n'aurait pas été concrétisé dans le délai primaire.

Le législateur a donc pris la mesure du temps nécessaire à la concrétisation d'un accord de principe qui ne dépend pas uniquement de questions de subsides. D'autres aléas peuvent intervenir, comme des refus de permis d'urbanisme, des faillites d'entrepreneurs, et cetera. Il n'est donc pas anormal que des lits en accord de principe ne soient pas concrétisés rapidement.

Vouloir régler le problème de la disponibilité des subsides, en s'attaquant aux règles de programmation – ce que vous appelez les critères d'attribution des accords de principe – c'est se tromper de cible ! Les règles de programmation ont été précisément négociées à une époque où il convenait déjà que l'accès à un hébergement en maison de repos soit permis à tout un chacun. Ce qui était déjà vrai à cette époque est encore plus criant aujourd'hui. Le nombre de questions parlementaires sur les prix en maison de repos en témoigne.

Ceci dit, dans la DPR, le Gouvernement s'est engagé : « Afin de rencontrer les objectifs d'ouverture de places et de mise en conformité des institutions à envisager une réforme du mécanisme de subsidiation des infrastructures médico-sociales pour les aînés des secteurs publics et associatifs ». C'est sur ce terrain qu'il faut travailler et, peut-être, la réflexion nous amènera-t-elle à impulser la concrétisation de lits en accord de principe. Mais il ne faudrait pas que le débat actuel de rentabilité à tout va, prenne le pas sur la qualité de vie à

prix abordable que les aînés hébergés en institution sont en droit d'attendre.

Ceci étant, il est clair que le Gouvernement wallon devra analyser la situation des accords de principe de plus près pour éviter que près de 2 500 lits restent aujourd'hui inactifs !

Le partenariat entre les secteurs associatif, public, public-privé ou privé-associatif devra sans aucun doute être encouragé pour permettre, demain, à nos aînés de trouver des solutions durables.

Je prends un exemple concret, le statut du chapitre XII, aujourd'hui dans sa forme juridique, est-il adapté pour permettre l'éclosion de projet public-associatif ? La réponse est non.

Nous devons, dès lors, faire preuve de créativité pour développer notamment ce type d'initiative et pourquoi ne pas en faire un nouveau segment dans la programmation régionale !

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Lecomte.

**Mme Lecomte (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre pour toutes ces précisions.

Deux mille cinq cents lits inactifs, c'est énorme quand l'on sait qu'il faut entre six mois et un an pour trouver une place dans une maison de repos. Seul un cinquième des lits dormants relève du privé. J'en prends bonne note. Oui, un cinquième, cela reste quand même une quantité importante. Ils sont là et, à côté de cela, il y a des CPAS qui ont eu des accords de principe et vous me dites que l'un dans l'autre, ils ont six ans pour créer lesdits lits. Les choses ont changé, car j'ai à ma connaissance, des CPAS qui après une dizaine d'années, n'ont toujours pas créé les lits pour lesquels ils avaient obtenu un accord de principe.

**M. Prévot**, ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Si vous connaissez ces CPAS, je veux bien connaître leurs coordonnées pour leur retirer les lits, comme je l'ai fait à Verviers.

N'hésitez pas à me glisser le lieu à l'oreille.

**Mme Lecomte (MR).** - C'est parfait, je vous remercie.

## **QUESTION ORALE DE M. DUFRANE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE PLACEMENT DE JEUNES EN SERVICE RÉSIDENTIEL POUR JEUNES (SRJ) »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dufrane à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le placement de jeunes en Service résidentiel pour jeunes (SRJ) ».

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

**M. Dufrane (PS).** - Monsieur le Ministre, certains enfants et adolescents présentant un handicap sont accueillis de manière permanente, de jour comme de nuit, dans des services résidentiels pour jeunes afin qu'ils puissent progresser au mieux dans un environnement plus propice que le milieu familial.

Au sein de ces services, tout est prévu pour favoriser l'épanouissement du jeune et soutenir son autonomie : des activités éducatives, créatives et récréatives, des soins infirmiers, un suivi médical, une thérapie psychologique, de la rééducation fonctionnelle, et cetera.

Cependant, de plus en plus de ces services n'accueilleraient plus les enfants et les adolescents le week-end. Ce qui pose problème pour les jeunes qui y sont placés par les instances de placements – Service d'aide à la jeunesse, service de protection judiciaire ou tribunal de la jeunesse, selon les situations – et qui n'ont pas d'autre alternative.

De ce fait, cette population serait plutôt orientée vers les SAAE, service qui ne leur convient pas de prime abord.

Effectivement, les SAAE ne sont pas qualifiés pour accueillir et soutenir ces jeunes présentant un handicap. Un placement en SAAE peut donc être inadapté pour le développement de ces jeunes.

Pouvez-vous me confirmer ces observations ?

Dans l'affirmative, serait-il possible de rétablir l'accueil le week-end au sein des SRJ pour que ces jeunes puissent bénéficier d'un encadrement idéal afin de se développer dans les meilleures conditions possible ?

Ou prévoyez-vous une autre structure de prise en charge plus adaptée, éventuellement en collaboration avec M. le Ministre en charge de l'Aide à la jeunesse, M. Madrane ?

**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, vous vous inquiétez à propos de la prise en charge des jeunes le week-end en service résidentiel pour jeunes.

D'abord, je vous informe que la législation en vigueur précise que les services résidentiels pour jeunes assurent la prise en charge de bénéficiaires 24 heures sur 24 et 365 jours par an.

Il en découle qu'un tel service est effectivement ouvert toute l'année. Cela n'entraîne cependant pas que tous les jeunes doivent y être présents toute l'année.

Les enfants qui y sont accueillis le sont sur base d'une réponse à des besoins à visée éducative et thérapeutique, comme vous le soulignez à juste titre, et non pour répondre à un éloignement de la famille.

Le jeune qui y est accueilli fera l'objet, dès son admission, de la mise en place d'un projet individuel en concertation avec la famille qui sera impliquée autant que possible.

La finalité de l'AWIPH et de l'Aide à la jeunesse est donc différente. L'AWIPH, c'est répondre à des besoins spécifiques du jeune et l'Aide à la jeunesse, c'est trouver une place hors de la famille.

C'est pourquoi les services résidentiels pour jeunes ne sont pas mandatés par l'Aide à la jeunesse pour organiser un éloignement de la famille, mais bien pour assurer un encadrement psycho-socio-thérapeutique d'une personne handicapée.

Ceci étant précisé, il faut bien constater que de plus en plus de jeunes dépendants de l'Aide à la jeunesse se retrouvent en services résidentiels pour jeunes, car à la fois en situation de handicap et en danger au sein du milieu naturel de vie.

Ceci pose quelques problèmes organisationnels pour assurer une prise en charge de toutes les situations et notamment lorsqu'il y a urgence. C'est pourquoi l'AWIPH et l'administration générale de l'Aide à la jeunesse ont développé, depuis les années 2010, un accord de collaboration afin d'harmoniser les modes de fonctionnement pour mieux rencontrer les besoins de jeunes pris en charge.

C'est ainsi que certains mineurs partagent des moments entre le service résidentiel pour jeunes et le service d'aide et d'accompagnement éducatif. Aussi, les dispositifs d'admission dans les services résidentiels pour jeunes ont été revus afin de favoriser cette collaboration entre ces deux secteurs pour rencontrer le mieux possible les diverses demandes.

Sachez enfin qu'une réforme globale de la législation concernant le mode de subventionnement des services résidentiels pour jeunes est envisagée et que

l'encadrement lors des week-ends fait partie des axes de réflexion.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Dufrane.

**M. Dufrane (PS).** - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour toutes vos réponses. Effectivement, le constat, et d'après mes informations, est qu'il y a de moins en moins de services offerts à ces jeunes, au niveau du 24 heures sur 24, mais surtout par rapport, comme vous le rappelez, à l'importance et la nécessité d'un encadrement par rapport à ces SRJ.

Je vous remercie d'être particulièrement attentif par rapport à cette réflexion sur l'encadrement, dans les semaines à venir.

En tout cas, je suis satisfait de votre réponse.

**QUESTION ORALE DE MME TROTTA À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
SOUTIEN AUX FEMMES SDF »**

**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 « le soutien aux femmes SDF ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME VIENNE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA MISE  
EN ŒUVRE DE L'ACCORD-CADRE ENTRE LA  
WALLONIE ET LA FRANCE POUR L'ACCUEIL  
DES PERSONNES HANDICAPÉES »**

**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 mise en œuvre de l'accord-cadre entre la Wallonie et la France pour l'accueil des personnes handicapées ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME VIENNE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
PERTE DES ALLOCATIONS FAMILIALES EN  
CAS DE SANCTION DE L'ONEM »**

**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 perte des allocations familiales en cas de sanction de l'ONEM ».

La question est retirée.

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

**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 « les aidants proches »

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 « LES  
SOLUTIONS ALTERNATIVES AUX MAISONS DE  
REPOS »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la 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. DODRIMONT À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
SUPPRESSION DE CONVENTIONS  
NOMINATIVES DE L'AWIPH POUR L'ASBL  
TOMA STENA, FOYER D'HÉBERGEMENT  
POUR ADULTES HANDICAPÉS »**

**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 « la suppression de conventions

nominatives de l'AWIPH pour l'ASBL Toma Stena, foyer d'hébergement pour adultes handicapés ».

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  
SALON VITAVILLE À LA LOUVIÈRE »**

**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 salon Vitaville à La Louvière ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME LAMBELIN À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
HARCÈLEMENT ENVERS LES JEUNES  
FEMMES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Lambelin à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le harcèlement envers les jeunes femmes ».

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  
« L'UTILISATION DES DONNÉES GPS POUR  
AMÉLIORER LE TRAFIC ROUTIER »**

**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 « l'utilisation des données GPS pour améliorer le trafic routier ».

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

**M. Bellot (MR).** - Monsieur le Ministre, fluidifier le trafic sur les routes de notre pays a toujours été un objectif primordial pour les autorités publiques. Le but est général, qu'il s'agisse de réduire les accidents de la route, de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> ou encore d'adapter les horaires de travail pour les usagers de la route pour réduire les embouteillages aux heures de pointe.

C'est un objectif soutenu, par ailleurs, par la Commission européenne qui entend établir un cadre en proposant un plan d'action et une proposition de directive relatifs aux systèmes de transport intelligents en Europe. Le but est de fluidifier le trafic routier et de réduire les accidents routiers et les émissions de gaz carboniques, tout en s'inscrivant dans la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi.

Dans ce contexte, TomTom a récemment souligné dans la presse que l'utilisation des données relevant des navigateurs GPS était très utile afin d'améliorer la fluidité du trafic routier en Belgique.

En effet, selon la firme hollandaise, elle serait en mesure de récupérer l'historique des déplacements de ses utilisateurs, lorsque ces derniers se branchent à leur site pour effectuer une mise à jour de la cartographie de leur appareil. Par ailleurs, en conduisant avec un appareil, une application ou encore un système intégré au tableau de bord créé par TomTom, les automobilistes génèrent des données de position. C'est ainsi qu'avec l'autorisation de ses utilisateurs, TomTom peut stocker ces données sur leurs GPS jusqu'à ce qu'ils les récupèrent.

Bien entendu, ces données sont rendues anonymes, regroupées et redistribuées, pour rendre tous les trajets plus rapides et prévisibles. L'objectif est bien de créer des profils de routes, et non de personnes.

Ces données regroupées représentent une masse colossale de renseignements qui pourraient s'avérer utiles pour les entreprises afin qu'elles puissent adapter les horaires de travail de leurs employés en fonction des trajets et des zones de circulation plus embouteillées que d'autres. De plus, les communes elles-mêmes pourraient reprendre les données géographiques des GPS pour développer les réseaux routiers et réaliser des améliorations du trafic en conséquence.

Monsieur le Ministre, avez-vous connaissance de ce rapport de TomTom et de la possibilité pour les pouvoirs locaux d'une collaboration avec l'entreprise ?

Estimez-vous opportun d'utiliser les données GPS détenues par une firme privée pour décongestionner le trafic routier, notamment sur les grands axes et centres urbains ?

Pensez-vous que ce système permettrait de mettre au point une planification plus intelligente des heures de travail des collaborateurs et des entreprises, de façon à éviter des temps de parcours allongés aux heures de pointe ?

**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, de manière générale, je constate une

évolution très positive des relations entre mon administration, celle des routes, et les fournisseurs de cartes routières et de systèmes de navigation.

Il fut un temps où ces fournisseurs étaient très réticents à incorporer des limites de vitesse, par exemple. Maintenant, ils sont plutôt demandeurs d'informations de l'administration et d'échanges d'informations. Une véritable collaboration s'est engagée. Il y a d'ailleurs une personne unique, désignée au sein de mon administration, pour les contacts avec les sociétés « GPS ».

C'est aussi dans ce cadre que mon prédécesseur a eu l'idée de mettre autour de la table une série d'acteurs désireux d'étudier ensemble la possibilité de mettre en place une Agence wallonne d'informations routières, l'AWIR.

Ce n'est malheureusement pas chose aisée, car les technologies évoluant sans cesse, les investissements nécessaires de l'un et l'autre se révèlent parfois très vite obsolètes. Il faut donc opérer les bons choix, au bon moment, et réussir à faire vivre côte à côte des moyens de communication souvent peu compatibles entre eux, car n'ayant pas la même finalité. De même, les objectifs parfois différents du secteur public et du secteur privé doivent s'harmoniser dans des opérations *win-win*.

Le nombre de données disponibles est colossal et c'est pour cela qu'on lui a donné le nom générique de « *big data* ».

L'exemple que vous donnez est un parmi d'autres, car les opérateurs de téléphone mobile disposent également de données du même type.

Mais avec persévérance, les trois principaux piliers présents historiquement au centre PEREX – la police fédérale, la Direction générale des routes du SPW et la RTBF – concrétisent actuellement des partenariats avec le secteur privé utilisant notamment la technologie GPS et ses nombreuses sources d'informations. Une véritable plateforme d'échange et de diffusion de l'information routière se construit. On se dirige vers un véritable processus modernisé de l'info trafic en Wallonie, au profit d'une meilleure mobilité, comme vous le soulevez très justement.

J'aurai l'occasion de vous en dire plus dans les prochains mois.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bellot.

**M. Bellot (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre.

J'ai eu l'occasion de rencontrer par hasard un ingénieur polytechnicien français. Ils ont décidé d'abandonner les panneaux d'information lumineux au-dessus des autoroutes et le long des autoroutes pour les remplacer par des équipements qui seront embarqués avec une signalisation permanente des infos via iPhone

et autres appareils. Sans citer de marque privilégiée, une marque particulière, je pense que c'est un domaine dans lequel des progrès importants doivent être faits, mais toujours, bien entendu, sous le contrôle et la validation des pouvoirs publics, pour la pertinence de l'information et pour des questions de responsabilité par rapport aux itinéraires choisis.

Quand vous disiez tout à l'heure que PEREX était obsolète, je pense qu'ils doivent peut-être s'inscrire dans cette nouvelle technologie et ne plus nécessairement recourir à des panneaux d'information aux fibres optiques dont ils ont la gestion, mais sans doute franchir un cap technologique relativement important, dans l'intérêt de la sécurité et de la mobilité.

**QUESTION ORALE DE M. LECERF À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
TRACÉS POUR CONVOIS EXCEPTIONNELS »**

**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 « les tracés pour convois exceptionnels ».

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

**M. Lecerf (MR).** - Monsieur le Ministre, les médias ont relaté la semaine dernière la problématique du convoi exceptionnel éolien devant passer sur le territoire de la commune de Hannut. Pendant près d'un mois, plusieurs convois devront passer chaque nuit avec des charrois inadaptés aux structures de certaines voiries choisies.

Ces mégas convois nécessiteront le démontage de chicanes, ralentisseurs et autres structures routières et des manœuvres importantes et multiples sur certains points précis du tracé où les convois n'ont pas la place pour passer.

La Commune de Hannut n'a pas été consultée sur le tracé et pourtant l'entreprise néerlandaise possède toutes les autorisations, dont celle de la Région wallonne. Or il s'avère qu'outre les voiries inadaptées, le convoi passera devant la caserne des pompiers et l'hôtel de police, les bloquant près d'une heure, lors de chaque passage.

Monsieur le Ministre, qu'est-ce qui a été pris en compte par l'administration pour autoriser ce super convoi au vu des soucis évoqués ci-devant ?

Pourquoi d'autres tracés plus adaptés n'ont-ils pas été préférés ?

L'administration ne doit-elle pas contacter les autorités communales concernées afin d'être mise au courant des spécificités présentes sur le tracé du convoi ?

D'une manière plus générale quels sont les critères pour autoriser un tracé de convoi exceptionnel ?

Merci, 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, la réglementation en matière de transports exceptionnels par route est désormais une matière régionale.

L'arrêté royal du 2 juin 2010 décrit l'ensemble des dispositions régulant la circulation routière de véhicules exceptionnels. Outre les dispositions générales de l'arrêté, l'autorisation prescrit les dispositions particulières qui doivent être prises en vue d'assurer la sécurité routière ainsi que la sécurité et la facilité de la circulation du véhicule exceptionnel et pour empêcher tout dégât à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines.

Les autorisations sont délivrées en fonction des caractéristiques techniques du véhicule, de la charge et de l'itinéraire demandé. Lorsque l'itinéraire demandé ne permet pas le passage du convoi exceptionnel pour des raisons techniques, une alternative est recherchée et proposée.

Lorsque les caractéristiques techniques de la route ou des ouvrages d'art ne sont pas connues, un contact avec le gestionnaire territorial de la voirie est pris et, éventuellement, complété par une visite sur le terrain. Des calculs de stabilité de l'ouvrage d'art sont également opérés par l'administration régionale.

Enfin, signalons que l'utilisateur ou le chauffeur du véhicule exceptionnel ou, le cas échéant, le coordinateur de la circulation, reconnaît l'itinéraire au maximum cinq jours calendrier avant la date de la mise en circulation du transport exceptionnel. Il ne peut en aucun cas parcourir un itinéraire qu'il n'a pas préalablement reconnu.

Outre la présence d'obstacles sur l'itinéraire, il est vérifié que, lors de la traversée d'agglomérations, l'acheminement du convoi ne soit pas entravé par une manifestation publique, à savoir un marché, une brocante, des festivités locales ponctuelles ou bien de longue durée.

Je terminerai en vous rappelant que j'ai confié une mission particulière à M. Foumy pour réfléchir à une réforme de la matière qui est depuis le 1er janvier de

notre entière compétence. Cette mission portera évidemment sur la manière de définir les tracés ainsi que la consultation éventuelle des autorités locales.

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

**M. Lecerf (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre. Ce que vous me dites là, c'est la théorie et il y a matière à retravailler le sujet. Il n'y a pas longtemps que la Région a pris possession de cette matière, mais en l'occurrence, ici, on peut dire que cela n'est pas encore au point et que cela ne fonctionne pas comme vous venez de me le décrire. On a manifestement choisi des voiries qui ne sont pas physiquement adaptées à ce convoi, on a choisi des endroits où l'on va bloquer des pompiers, où l'on va bloquer la police dans sa caserne.

Cela paraît inimaginable et c'est tellement inimaginable que, ce matin, Electrabel, lui-même, a pris contact avec la Commune de Hannut pour s'étonner du tracé qui avait été choisi par son transporteur et lui imposer d'en choisir un autre. C'est un peu regrettable que ce soit Electrabel, le client, que ce soit le transporteur, qui doit prendre ces initiatives pour régler un problème, alors qu'en fait l'autorisation est donnée par la Région wallonne. Il faut être de bons comptes, manifestement il y a quelque chose qui ne fonctionne pas.

Ce n'est pas possible que dans un bureau à Namur l'on donne des autorisations aussi complexes que celles-là sans se rendre sur le terrain et, me semble-t-il, si l'on doit faire une réforme, si l'on doit préciser les choses, sans avoir un contact avec l'autorité communale qui est directement impliquée dans ce genre de problème.

**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 D'AMENDES »**

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
DÉCISION DU MINISTRE DE LA JUSTICE DE  
LIMITER L'ACTION DES RADARS »**

**QUESTION ORALE DE M. PUGET À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'IMPACT DU RATIONNEMENT DES  
PROCÈS-VERBAUX SUR LA SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE »**

**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. Daele, sur « les quotas d'amendes » ;
- de M. Crucke, sur « la décision du ministre de la Justice de limiter l'action des radars » ;
- de M. Puget, sur « l'impact du rationnement des procès-verbaux sur la sécurité routière ».

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

**M. Daele (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, à nouveau les quotas de procès-verbaux font parler d'eux. L'année dernière, je vous interpellais sur un sujet qui était quasi identique parce que, pendant quatre semaines consécutives, sur plus de 100 000 véhicules surpris en flagrant délit d'excès de vitesse sur l'autoroute E42, il y en a plus de 90 000 qui n'ont pas été verbalisés. Ensuite, du côté de Liège, ont été annoncés des quotas où chaque zone de police disposera d'un quota annuel de procès-verbaux pour lequel le parquet de Liège s'engage à poursuivre devant les tribunaux.

Ici, c'est *Het Laatste Nieuws* qui, dans les éditions de lundi dernier, nous indiquait la volonté du ministre de la Justice d'imposer des quotas aux services de police. Ce projet n'est pas neuf et il s'est concrétisé dans les circulaires des procureurs généraux de Liège et Mons, comme l'avait déjà rappelé, le 11 février 2015, à la Chambre, le ministre de la Justice.

Ces circulaires n'impliquent pas la fixation de quotas au sens habituel du terme ; il n'est pas question de couper les radars une fois que le nombre de procès-verbaux absorbable par les parquets est atteint. Koen Geens a indiqué que cette mesure permet aux parquets qui rencontrent des difficultés de traitement intégral des procès-verbaux, compte tenu de leur capacité matérielle et de celle des tribunaux de police de leur siège de fixer de manière équilibrée des maximas au-delà desquels de tels procès-verbaux ne sont plus traités.

Sur le terrain, les zones de police sont confrontées à la réalité du manque de moyens des parquets. Des zones se verront donc attribuer des quotas qu'il ne faudra pas dépasser, qui seront mensuels et le choix sera soit de s'adapter soit de relever le seuil de tolérance.

Un autre problème est qu'une partie non négligeable des zones de police est financée par les recettes du Fonds de la sécurité routière, alimenté par le produit des amendes. S'il y a moins d'amendes, il y a aussi moins d'argent pour les zones.

La lutte contre l'insécurité routière allie prévention et répression. Ce couple est mis en péril par l'incapacité matérielle des parquets de police à traiter l'ensemble des infractions constatées par les polices fédérale et zonale et qui, en cinq ans, ont doublé leur nombre de contrôles et, donc, mécaniquement, le nombre d'infractions constatées.

Monsieur le Ministre, comment les zones de police pourront-elles continuer à assurer leur mission de prévention et de répression si cette mesure de quotas est mise en place ? Où trouver les fonds nécessaires pour le financement des zones de police si le Fonds de sécurité routière est moins alimenté par les amendes ? Le collège des procureurs généraux a lancé l'idée d'une transformation des amendes pénales pour excès de vitesse – en tout cas ceux qui ne dépassent pas 20 kilomètres heure, la vitesse autorisée – en amendes administratives.

Dans une des mes dernières questions, vous me précisiez que la Région wallonne a mis sur pied un groupe de travail. Quelles sont les ébauches de ce groupe de travail par rapport aux solutions qu'il y aurait lieu de mettre en œuvre ?

Voilà les questions du jour, Monsieur le Ministre.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Crucke pour poser sa question.

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, il y a un constat qui n'est à mon avis pas contestable : les parquets sont débordés. Cela ne fait jamais que 30 ans que je suis avocat et cela fait 30 ans que j'entends que les parquets sont débordés.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Un lien de cause à effet ?

**M. Crucke (MR).** - Je ne pense pas puisque cela fait 12 ans que je ne vais plus là. Ils auraient pu résorber l'arriéré, mais ce n'est pas le cas.

*(Rires)*

Je ne pense pas que, demain, ils seront moins débordés, c'est un fait, c'est comme cela. Quand on est débordés, c'est vrai pour les parquets comme pour les autres, on choisit un certain nombre de priorités. Si je suis ministre de la Justice, la priorité, ici, est de dire que pour des infractions qui sont, avouons-le, des infractions peu sympathiques que sont les excès de vitesse... J'ai une tendance à répéter que les panneaux de circulation, on ne les met pas pour les alouettes. Si on les met, c'est qu'il y a une raison sensée, c'est parce qu'il y a une analyse qui amène à constater qu'à certains endroits, il faut réguler la vitesse. Ce n'est pas pour le plaisir que ces panneaux sont là.

D'ailleurs, on est comme bourgmestre régulièrement confronté à des populations qui réclame qu'il y ait une verbalisation, plus de sécurité, plus de verbalisation. À ce petit jeu, souvent, ceux qui réclament sont pris aussi.

Si vous me permettez, je peux vous raconter une anecdote. J'avais compté, avant les élections de 2012, dans l'année qui précédait, plus de 2 000 pétitions de personnes qui souhaitaient que dans ma commune

12 000 habitants – là où ils habitaient, que l'on installe le radar que l'on appelle chez nous « la poubelle » puisque la commune a investi dans une poubelle radar. Cela fonctionne pas mal d'ailleurs, même si je n'ai pas un euro là-dedans. On paie, mais cela part au fonds. Donc 2 000 personnes, c'est incroyable. ! Quand on les mettait, je constatais que ceux qui avaient pétitionné se retrouvaient dans ceux qui étaient aussi verbalisés.

Il y a un travail à faire – et il n'est pas toujours sympathique –, mais il faut le faire, c'est de dire que, malheureusement, seule la main dans le portefeuille permet de calmer certaines ardeurs.

Monsieur le Ministre, par rapport à ce que préconise le ministre de la Justice, comment réagissez-vous sur ce que l'on appelle la politique des quotas ? Après un certain quota, on peut y aller, il n'y a plus d'incrimination possible.

Y a-t-il eu une concertation ? Y a-t-il eu un espace de dialogue avec les Régions, à un moment donné, avec le ministre de la Justice ? Vous le connaissez mieux que moi, mais je ne sais pas s'il vous en a parlé.

Trois, la Wallonie a investi dans un certain nombre d'appareillages et les communes aussi. Quels sont les montants de ces investissements ? Tient-on compte de ces investissements ? Êtes-vous d'accord d'investir à x % parce que les quotas seraient remplis ? On pourrait renverser la chaîne, dire au ministre de la Justice qu'il prend le pourcentage, si l'on veut être capitaliste, en charge de qui n'est pas rentabilisé puisqu'il demande d'arrêter un certain quota.

Enfin – j'avoue qu'au début c'est pour cela que j'avais posé la question – on eu, en Wallonie, cet esprit d'inventer la fonction d'officier de référence. On a maintenant un officier qui a été détaché, qui est quelqu'un de qualité. Ce n'est pas la personne que je vise, j'ai toujours apprécié son travail.

Mais voilà une problématique où l'officier de référence pourrait être *go between* entre la police à deux étages et la Région.

L'officier de référence a-t-il été saisi ? A-t-il émis son avis ? L'a-t-on contacté et, dans la négative, ne faudrait-il pas le faire pour avoir son point de vue sur la chose ?

Enfin, c'est en entendant M. Daele que j'y ai pensé – ce n'est donc pas dans ma question, si vous ne me répondez pas, je ne peux pas vous en faire grief – les zones de polices, les communes – et parfois très individuellement parce que je suis dans zone une pluricommunale et, à titre personnel, sur les fonds propres de la commune, on a investi dans des appareillages de contrôle routier – ne devrions-nous pas faire en sorte qu'une partie du Fonds des amendes – plus substantielle que ce qu'il y a en zone aujourd'hui, car ce

sont des cacahuètes – revienne à ceux qui exercent vraiment l'investissement sur le terrain ?

Ne doit-on pas renégocier cela ou inciter, pour des politiques de sécurité, de prévention, mais parfois aussi d'actions, et faire en sorte que ceux qui ont pris leurs responsabilités puissent s'y retrouver également sur le plan financier ? Sinon, au bout du compte, vous n'aurez plus que les illuminés comme moi qui le feront. D'autres se diront que, comme cela ne rapporte de toute façon pas un franc, ils préfèrent laisser les catastrophes arriver. Malheureusement, je pense que chez certains, ce réflexe existe aussi.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Puget pour poser sa question.

**M. Puget** (PP). - Monsieur le Ministre, M. le Ministre fédéral de la Justice Koen Geens entend instaurer un rationnement des procès-verbaux pour excès de vitesse.

Certaines zones de police appliqueraient une marge de correction supplémentaire à celle prévue dans la loi – par exemple 11 kilomètres par heure au lieu de 6 kilomètres par heure – afin d'alléger la charge de travail des parquets. Avec la suppression de cette tolérance, ceux-ci se sont vite trouvés débordés. Après une rencontre avec les procureurs généraux, M. le Ministre a décidé d'instaurer des quotas, c'est-à-dire que dans les arrondissements surchargés, la police aurait la possibilité de débrancher les radars.

Nous sommes dans un débat où s'opposent les bonnes intentions et la réalité concrète et observable sur nos routes. Par exemple, pour M. Vincent Gilles du SPF Police, la mesure est contraire au combat contre la vitesse.

L'IBSR n'est pas nécessairement enthousiaste à cette idée et rappelle que ce qui compte, c'est que les conducteurs gardent l'impression d'être flashés à n'importe quel moment. Vous êtes, Monsieur le Ministre, en charge de la Sécurité routière sur notre territoire.

L'objectif du Gouvernement est de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes wallonnes, en 2020, par rapport à 2011. La mesure prise par M. le Ministre fédéral Koen Geens n'est-elle pas contradictoire avec cet objectif ? Quel impact cela aura-t-il sur la sécurité routière en 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. - Messieurs les députés, je vais répondre à vos trois questions. Juste une précision, Monsieur Puget, pour qu'il n'y ait pas de malentendu dans le processus : la réaction et le contact des procureurs avec moi-même d'il y a plusieurs mois

ne tient pas à une quelconque posture ou décision les concernant que j'aurais adoptée. D'ailleurs, je n'ai pas l'autorité sur les parquets. Pour rappel, j'ai fait annoncer mon intention de multiplier les radars en Wallonie et c'est cette annonce... Vous faites un amalgame après...

**M. Puget** (PP). - Je vous prie de bien vouloir m'excuser, je me suis peut-être mal exprimé, mais je ne pense pas que je vous ai mis en cause dans ma question.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Quand vous parliez « du ministre », ce n'était peut-être pas de moi, alors...

**M. Puget** (PP). - Non, ce n'était pas vous, pas du tout. Je visais le ministre de la Justice fédéral Koen Geens ; je vous prie de bien vouloir m'excuser. Sinon, Monsieur le Ministre, vous auriez vu que j'aurais mis une majuscule si j'avais parlé de vous dans ma question...

*(Rires)*

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Pour améliorer la sécurité routière, on le sait, trois éléments sont indissociables : la formation, la sensibilisation et la sanction, le contrôle.

Sur le plan du contrôle-sanction, les tribunaux de police ne sont plus en mesure de gérer correctement, on le sait, les nombreux PV d'infractions routières qui font suite à l'implantation, notamment, de radars le long de nos voiries. C'est précisément parce que j'avais annoncé vouloir mettre davantage de radars que l'ensemble des parquets s'est ému et que j'ai eu la délégation de tous les procureurs du Roi wallons dans mon bureau. C'est à cette occasion qu'ils m'ont dit, eux-mêmes, pratiquer d'initiative les quotas parce qu'il arrive un moment où ils ne suivent plus.

Étant, dès lors, personnellement très désagréablement surpris de cette annonce, j'ai dit que j'étais disposé à travailler – ce que l'on fait depuis plusieurs mois, via un groupe de travail – à l'option d'une prise en charge, au titre d'amendes régionales, d'une série de situations telles que les dépassements de 0 à 20 kilomètres par heure, au-delà de la limite autorisée. C'est, d'ailleurs, une suggestion que les procureurs m'avaient eux-mêmes formulée.

Ce n'est pas simple à mettre en évidence. La dernière fois que j'ai répondu à cette question, je n'ai pas caché qu'il me faudrait probablement un an pour aboutir. On est dans un champ d'action qui n'est pas du ressort strict de la Région en premier ressort, avec des questions juridiques qui ne sont pas simples, y compris dans le traitement. Dès lors que c'est la Région qui, pour éviter un sentiment d'impunité, met en œuvre les amendes administratives, c'est quand même elle qui doit alors en

percevoir la recette. Je ne fais pas cela pour que ce soit le Fédéral qui bénéficie des recettes.

Il faut aussi que l'on clarifie ces éléments, la crainte étant, du côté des zones de polices, de ne plus percevoir, dans le fonds fédéral qui alimente ces zones de polices, une partie des infractions et donc des amendes liées à ces dépassements de 0 à 20 kilomètres par heure. Ce n'est pas simple.

Toujours est-il qu'aujourd'hui, l'on doit pouvoir aller de l'avant. Soyons très clairs, la séparation entre les pouvoirs exécutif, judiciaire et législatif fait qu'il ne m'appartient pas de déterminer, ni d'organiser la manière de travailler des tribunaux de police. C'est à M. le Ministre – aussi avec une majuscule – Koen Geens qui est votre interlocuteur ou qui doit l'être. Demandez à M. Carcaci, le cas échéant, d'être votre relais ou aux autres députés d'utiliser leurs relais fédéraux également.

J'avoue, cependant, ne pas trop comprendre les diverses déclarations du Fédéral. D'une part, l'accord du Gouvernement fédéral proclame qu'il veut s'engager à plus de contrôle, à un meilleur suivi des infractions, à l'élaboration d'un plan contre la récidive, bref, des sanctions plus lourdes. Et puis l'on entend M. le Ministre Koen Geens déclarer qu'il va réduire la marge de tolérance pour les contrôles de vitesse, ce qui augmentera aussi le nombre de PV. D'autre part, il ne met pas les moyens à disposition de la justice et il va dans le sens d'une instauration de quotas de dossiers traités par la justice.

Quant à Mme la Ministre fédérale de la Mobilité, Mme Jacqueline Galant, elle joue de la rhétorique pour plus de contrôle, sans manquer de concertation avec son collègue en la matière. Ne me demandez donc pas de régler, en Wallonie, ce manque de concertation déjà intra-Gouvernement fédéral.

Je ne peux pas accepter que des infractions constatées restent impunies. C'est le pire des messages à adresser en termes de sécurité routière. N'oublions pas non plus l'impact budgétaire, mais aussi l'impact de démotivation au sein des services de police et, plus généralement, de tous les acteurs qui agissent pour la sécurité routière face à de telles annonces.

Comme j'ai déjà pu le dire antérieurement, mais c'était à notre éminent collègue, M. Jeholet, cette situation visant, le cas échéant, à organiser les, choses autrement n'a pas d'impact pour les zones de police puisque le Fédéral s'est garanti les ressources financières, en diminuant la dotation régionale de 43,95 millions d'euros pour assurer le financement complémentaire des zones de polices via le Fonds fédéral de la sécurité routière.

Cela lui permet de répartir au moins le même montant que les années antérieures aux zones de police.

Ce sont donc les Régions qui sont lésées dans cette histoire.

Cela est encore plus fou ! C'est le ministre fédéral qui décide que l'on va moins flasher, mais lui, dans l'accord transfert de compétences, lois de financement, réforme de l'État, a dit que l'on donne aux Régions le solde de, déduction faite de telle somme. Donc, de toute manière, ce sont en plus les Régions qui risqueraient d'être lésées sur le plan budgétaire. C'est la raison pour laquelle je souhaite que soit repris, à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécoms, le point en question.

Mon collègue M. le Ministre Di Antonio et moi-même demandons à cette commission, d'ailleurs, d'être relancée le plus vite possible. Monsieur Crucke, si vous pouvez faire passer le message à votre coreligionnaire Mme Galant, comme quoi il serait de bon ton qu'elle impulse une première réunion de cette nature, ce serait intéressant. Cela nous permettrait d'inscrire le point à l'ordre du jour.

Dans le cadre du nouveau Plan national de sécurité, la Région a demandé que le sujet du suivi des infractions routières soit également mis sur la table. Comme vous le voyez, je ne suis pas dans une démarche visant à envenimer les problèmes. Je veux plutôt trouver des solutions. Je ne veux pas non plus être le dindon de la farce, surtout quand je ne suis pas convié à cette farce, mais qu'elle est décidée ailleurs.

Parmi les solutions qui sont du ressort du Fédéral, je précise encore que l'implantation de l'outil informatique appelé « CBOSPF Justice » a pris un sérieux retard. Certaines dispositions légales pourraient faciliter les procédures tandis que l'octroi de moyens complémentaires à la justice serait de bon aloi.

Au niveau régional, l'instauration d'une procédure de traitement administratif des infractions routières est envisagée, comme je vous l'ai dit. Un groupe de travail planche dessus. Cela nécessitera un cadre législatif et la mise en place d'un système opérationnel qu'il n'est pas simple d'esquisser. Il faut donner la priorité à l'utilisation des nouvelles technologies et développer des procédures permettant de soulager le travail de constatation, de verbalisation et de traitement des envois, notamment aussi de recours et de recouvrement des amendes afin d'augmenter l'efficacité des contrôles nécessaires à la sécurité des usagers. Voilà ce que je souhaitais partager avec vous, chers collègues.

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

**M. Daele (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, je retiens deux points en votre pouvoir. Tout d'abord, la mise à l'ordre du jour d'une éventuelle conférence interministérielle mobilité pour autant qu'elle se fasse. Ensuite, il y aura l'autre volet, amendes administratives

où là, si j'ai bien compris, le groupe de travail continue à travailler, mais il ne faut pas s'attendre à ce que ce soit sur les chapeaux de roue. On ne risque pas de se faire flasher donc c'est une très bonne nouvelle.

Il faudra attendre les résultats. Je ne vous fais pas grief de dire : « cela n'avance pas ». Je comprends tout à fait que ce n'est pas évident à mettre en œuvre. Sur le volet global et surtout sur les réflexions d'implantation de nouveaux radars ou de volonté de renforcer la répression, cela ne sert pas à grand-chose d'avoir des radars si, au bout du compte, les personnes en excès de vitesse ne sont pas verbalisées. Il faut reconnaître que cela ne sert pas à grand-chose.

Ici, c'est plus un fait comme j'en ai parlé qui s'est produit durant l'été : sur un tronçon bien particulier, on s'est rendu compte que cela flashait beaucoup trop. Ce n'est plus limité à une zone géographique comme les parquets de Liège qui, à un moment, s'étaient mis un quota. Il s'agit d'un événement à portée plus grande, qui met surtout le doigt sur le problème. Si l'on met plus de radars et que d'un autre côté, il n'y a pas de suivi des infractions constatées par ces mêmes radars... En tout cas, il y a matière à réflexion sur la manière d'utiliser l'arme de la répression, en Wallonie, pour ne pas tomber dans l'effet inverse de celui qui est recherché. C'est-à-dire de passer devant un radar, de se faire flasher ou pas, cela dépend si le radar est allumé ou pas et de se dire : « J'ai été en infraction, je suis passé devant un radar et au final, rien n'arrive dans la boîte aux lettres ». C'est la pire des messages que l'on puisse donner aux personnes qui sont en infraction. C'est un très mauvais message au niveau de la sécurité routière. Au final, le but, c'est de faire diminuer le nombre de blessés et de tués sur les routes, qu'elles soient wallonnes, mais dans l'ensemble de la Belgique aussi puisque, ici, le Fédéral est partie prenante.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Crucke.

**M. Crucke (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je pense que l'on est quasiment d'accord sur le dossier, la thématique et les solutions envisagées. Juste, Monsieur le Ministre, ai-je bien compris que concernant le groupe de travail, vous attendez la réponse dans un délai d'un an encore ?

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Pour aboutir à tout cela, oui.

**M. Crucke (MR).** - Je pense qu'il faut pousser l'informatisation à son maximum. Il faut reconnaître que l'on en est loin. Les techniques sont là. On sait bien que le jour où tout cela sera informatisé, comme c'est le cas dans d'autres pays où la charge de travail est nettement moindre parce que l'on a opérationnalisé tout cela sur le plan administratif, la difficulté qui est évoquée ne devrait plus exister.

Je ne voudrais pas non plus que l'on considère que tout radar doit être fonctionnel tout le temps. Il y a des pratiques qui sont d'avoir des boîtiers. À certains moments, les boîtiers sont vides et l'on déplace le radar. Cela a un effet très dissuasif parce que l'automobiliste ne sait pas si le radar est là ou pas. Par réflexe, il ralentit. On optimise le fonctionnement du radar plutôt que de le laisser dans la boîte ad vitam æternam. Tout le monde sait que c'est tout le temps là, donc, on freine et on recommence. C'est bien plus intelligent d'avoir des boîtiers qui, de manière alternative, sont fonctionnels ou pas, sans que l'on ait averti l'automobiliste. C'est pour cela que je me permettrais de répondre à M. Daele qu'il ne faut pas tout mélanger sur le sujet.

Votre solution d'un encaissement régionale me plaît pour autant que les communes puissent s'y retrouver également. Elles ne s'y retrouvent pas pour l'instant, je vous rassure, donc vous ne pouvez jamais qu'amener un plus dans la solution.

Vous n'avez pas autorité sur les péjistes, c'est exact, mais aujourd'hui, les Régions ont droit d'injonction. Donc, ce droit d'injonction peut être utilisé, si besoin en est, également par la Région.

Je vais quand même être un peu optimiste, la Flandre a réagi de la même manière. Quand je vois le réflexe des parlementaires flamands, des ministres flamands, c'est aussi une mise en cause de la manière dont M. le Ministre Geens lui-même voit la situation. Je pense que c'est un élément qui peut être intéressant dans le cadre de concertation, d'un comité qui permettrait de dégager des solutions.

J'ai bien compris que vous me poussez à évoquer la situation avec Mme Galant. Je vais le faire sans la moindre difficulté. J'aurais aimé que vous poussiez M. le Ministre-Président à engager le dialogue avec son officier de référence sur lequel je n'ai pas eu de réponse. En la matière, c'est vraiment de la référence d'avoir cet officier, donc de l'utiliser à bon escient puisqu'il est le référent sur tous les problèmes de sécurité entre la police et... Vous voyez qui je veux dire M. Koelkelberg. Je pense qu'il est là pour cela aussi. C'est l'occasion ou jamais de pouvoir le lire.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Puget.

**M. Puget (PP).** - Je remercie Monsieur le Ministre pour ses réponses. Effectivement, les amendes administratives pour les 20 kilomètres par heure avec le retour pour les communes wallonnes, je ne peux que soutenir cette proposition et insister avec M. Crucke sur cette perspective.

Maintenant, l'on parle ici de quotas pour tous les radars, et cetera. Je souhaiterais quand même, Monsieur le Ministre, si vous aviez le pouvoir d'action, c'est en tout cas de protéger les radars qui sont dans nos communes où il y a des zones « 30 » et des zones

« 50 ». Je pense que c'est là où le danger est le plus grand. Il n'y a pas de gradation, mais si l'on roule à 121 sur une autoroute, c'est un peu moins grave – cela n'engage que moi – qu'à 31 kilomètres par heure aux abords d'une école ou à 41 kilomètres par heure en passant devant l'école maternelle du village à 15 heures 25.

Ces radars-là, c'est très important de les conserver et de les utiliser au maximum, ainsi que lors des travaux sur les autoroutes. Il y a des travaux actuellement sur le viaduc de Beez, tout le monde le sait, c'est 70 kilomètres par heure. Voyez le nombre de plaques françaises et luxembourgeoises qui passent ; pourtant, il y a un radar fixe, mais je suis certain qu'il est toujours réglé sur 120 kilomètres par heure. S'il était réglé sur 70 kilomètres par heure, j'aime autant vous dire que le parquet en aurait des papiers à remplir. Dans les travaux et dans les zones « 30 » et dans le cœur de nos communes, je pense que l'on ne peut pas parler de quotas ; on ne peut pas débrancher ces outils de contrôle. C'est vraiment très important.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
FINANCEMENT DE L'ORGANISATION DU  
TOUR DE LA RÉGION WALLONNE 2015 »**

**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 financement de l'organisation du Tour de la Région wallonne 2015 ».

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

**M. Daele** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, cet été aura lieu le Tour de la Région wallonne du 25 au 29 juillet. Vous avez octroyé, dans ce cadre, un montant de 80 000 à l'ASBL TRW Organisation afin de couvrir les charges structurelles inhérentes à l'organisation du Tour de la Région wallonne, en ce compris des actions de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière et à la mobilité, à la rétribution des bénévoles et personnel engagé dans la manifestation, les prix octroyés dans le cadre de l'événement et frais de taxe et d'assurances.

Ce montant est attribué sur base de l'article budgétaire 33.05. Celui-ci est consacré aux subventions aux secteurs autres que publics en matière de sensibilisation à la sécurité routière. Le montant de cet article budgétaire est de 260 000. La subvention consacrée à l'organisation du Tour de la Région wallonne est de 80 000, soit près de 30 % du montant total de l'article budgétaire.

Monsieur le Ministre, comment justifiez-vous l'attribution de crédit à une course cycliste avec de l'argent destiné à la sécurité routière, d'autant qu'il couvre l'organisation du Tour avec un aspect de sensibilisation à la sécurité routière certes, mais pas uniquement ?

Quelles sont les actions prévues en matière de sécurité routière, telles que ces actions représentent un tiers de votre politique en la matière par le biais du secteur autre que le secteur public ?

**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, en ma qualité de ministre des Travaux publics et de la Sécurité routière, je me devais de contribuer – tout comme mon prédécesseur qui a impulsé ce partenariat – par le biais d'une subvention à cet événement que représente le tour de Wallonie, vitrine incontournable d'un point de vue sportif dont l'impact et les retombées sont importants pour notre Région.

Je me réjouis d'ailleurs qu'il passe par la capitale de la Wallonie et qu'il fasse étape dans toutes les provinces de la Wallonie.

Une fois encore, je rappelle qu'il existe une convention-cadre approuvée par les organes de contrôle budgétaire et administratif que j'exécute qui pérennise le financement à cette organisation. Je me dois également de faire de la prévention routière une priorité.

Maintenant, je suis conscient qu'il s'agit d'une somme importante et j'attire votre attention sur le fait qu'en cours d'année, des réallocations sont très souvent opérées pour les subventions. Les autres subventions aux acteurs et opérateurs en matière de sensibilisation à la sécurité routière sont donc préservées.

Concrètement, les actions menées en prévention de sécurité routière pour cet événement sont importantes et significatives.

Permettez-moi cependant d'attirer votre attention sur le fait que, contrairement aux autres sports qui ont chacun des aires de jeu définies, les épreuves cyclistes ne peuvent s'appuyer que sur le réseau routier.

Si un terrain de foot a une superficie de 5 000 m<sup>2</sup>, pour une étape de tour de Wallonie, l'on parle de plus ou moins 180 km fois 5 m soient 900 000 m<sup>2</sup>, et pour les cinq étapes 4 500 000 m<sup>2</sup>. Vous comprendrez que mon département soit un peu concerné !

Je reviens aux actions menées en matière de sécurité routière. Le TRW Organisation, qui organise l'événement, a un employé administratif à temps plein qui, tout au long de l'année, visite les villes et

communes traversées pour y coordonner la sécurité des itinéraires.

Cette personne, outre les forces de l'ordre déterminées, en parfaite coordination avec les zones de police, rencontre pour une bonne coordination plus de 3 000 signaleurs qui sont recrutés par l'organisateur.

Il en va de même pour le fléchage et le défléchage de l'ensemble des itinéraires pour les véhicules de sécurité, pour les nombreuses assurances à contracter.

S'ensuivent des réunions avec les gouverneurs de chaque province et tous les acteurs et services de sécurité publique.

Finalement, la coordination finale du passage sur les routes wallonnes est assurée avec mes services régionaux qui, par rapport à la planification des divers travaux programmés, émettent un avis définitif quant aux autorisations de passage.

Inutile de vous dire que l'ensemble de ces actions a un coût pour les organisateurs qui, rien qu'en défraiement des signaleurs, atteint un montant de près de 41 000.

Complémentaire à ces actions liées directement à la sécurité routière, les organisateurs accueillent les différents organismes œuvrant en matière de sécurité routière aux arrivées de chaque étape dans l'enceinte du podium variétés Vivacité où des exercices didactiques sont proposées aux jeunes invités par les différentes communes. Sont également actives dans la prévention routière qui touche les élèves de cinq et sixièmes années primaires en fournissant des chasubles fluorescentes et en associant dans la limite de leur disponibilité des champions cyclistes qui créent une évidente émulation par rapport au public cible.

Finalement, et également contrairement aux autres sports, il est à signaler que le sport cycliste est entièrement gratuit à tous les niveaux et, de par son caractère itinérant, touche un maximum de spectateurs jusque dans les régions les plus éloignées.

Vous avez donc maintenant tous les éléments de réponse à vos interrogations.

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

**M. Daele** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je vous ai bien entendu dire ô combien il était important de soutenir cet événement. Je n'en disconviens pas, c'est un événement qui est à soutenir.

Toutefois, pourquoi est-ce l'article budgétaire 33.05 qui est consacré aux subventions aux secteurs autres que publics en matière de sensibilisation à la sécurité routière ? On aurait dû parler de sécurité de l'événement et également de sensibilisation à la sécurité routière.

Je pense que pour soutenir l'organisation de cette course il aurait été plus judicieux d'attribuer un montant plus petit, sur base de l'article budgétaire 33.05, mais spécifiquement destiné à la sensibilisation à la sécurité routière et un autre montant sur une base d'une autre AB pour les dépenses non liées à la sécurité routière. Ce faisant, c'est le budget sécurité routière « sensibilisation à la sécurité routière de la Wallonie » qui est diminué.

Je pense qu'il eut été préférable de procéder autrement parce que, lors des discussions budgétaires, l'on voit 260 000 destinés à la sensibilisation de la sécurité routière. Or, ce n'est pas uniquement à cela qu'est dépensé cet argent. Cela opacifie un petit peu l'attribution et nos discussions budgétaires de se dire : « Si l'on met 260 000, ce n'est pas pour avoir une partie... ». Je ne sais pas évaluer, à l'écoute de votre réponse, quel montant des 80 000 est effectivement consacré à la sensibilisation à la sécurité routière et quelle autre part de ces 80 000 est destinée aux autres attributions des bénévoles, des frais de taxes et assurance ou des prix octroyés dans le cadre de l'événement. Cela mériterait un peu plus de clarté, je pense.

**QUESTION ORALE DE M. TZANETATOS À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'AGRÉMENT DES INSTRUCTEURS DE  
CONDUITE INDÉPENDANTS »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'agrément des instructeurs de conduite indépendants ».

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  
DÉLOCALISATION DES LIGNES DE  
CONTRÔLE TECHNIQUE DES POIDS  
LOURDS »**

**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 délocalisation des lignes de contrôle technique des poids lourds ».

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 « LES  
ZONES À HAUT RISQUE SUR LES ROUTES EN  
WALLONIE »**

**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 « les zones à haut risque sur les routes en Wallonie ».

La question est retirée.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

*- La séance est levée à 19 heures et 11 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

M. François Bellot, MR  
M. Georges-Louis Bouchez, MR  
M. Jean-Luc Crucke, MR  
M. Matthieu Daele, Ecolo  
Mme Valérie De Bue, MR  
M. Jacques Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO  
M. François Desquesnes, cdH  
M. Olivier Destrebecq, MR  
M. Anthony Dufrane, PS  
Mme Véronique Durenne, MR  
M. Stéphane Hazée, Ecolo  
M. Philippe Henry, Ecolo  
M. Pierre-Yves Jeholet, MR  
Mme Joëlle Kapompole, Présidente  
M. Philippe Knaepen, MR  
M. Raymond Langendries, Président de la SOFICO  
M. Patrick Lecerf, MR  
Mme Carine Lecomte, MR  
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH  
M. Olivier Maroy, MR  
M. Nicolas Martin, PS  
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. André-Pierre Puget, PP  
Mme Hélène Ryckmans, Ecolo  
Mme Véronique Salvi, cdH  
M. Vincent Sampaoli, PS  
M. Edmund Stoffels, PS  
M. Nicolas Tzanetatos, MR  
Mme Véronique Waroux, cdH

## ABRÉVIATIONS COURANTES

AB	allocation budgétaire
ASBL	Association Sans But Lucratif
AWIPH	Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées
AWIR	Agence Wallonne d'Informations Routières
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BEI	Banque européenne d'investissement
BEP	Bureau économique de la Province de Namur/Agence de développement économique durable en Province de Namur
CA	Conseil d'administration
CDNI	Convention relative à la collecte, au dépôt et la réception des déchets survenant en navigation intérieure
CHB	liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays
CHU	Centre Hospitalo-Universitaire/Centre Hospitalier Universitaire
CLPS	Centres locaux de promotion de la santé
CO2	dioxyde de carbone
CoDT	Code du Développement Territorial
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DGO2	Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
DGO3	Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie
DGO6	Direction générale opérationnelle de l'Économie, de l'Emploi et de la Recherche
DPR	Déclaration de politique régionale
ECO	Entretien Cyclique Ordinaire
Elia	Gestionnaire de Réseau de Transport d'électricité
ERN	European Reference Networks
Evras	Education à la Vie Relationnelle, Affective et Sexuelle à l'école
FEDER	Fonds européen de développement régional
FOREm	Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi
GPS	Global Positioning System
GRD	Gestionnaires des réseaux de distribution
GSM	Global System for Mobile
I.P.W.	Institut du patrimoine wallon
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
IDETA	Intercommunale de Développement des Arrondissements de Tournai, d'Ath et des communes avoisinantes SCRL
IFAPME	Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises
IHP	Initiative d'habitations protégées
INAMI	Institut national d'assurance maladie-invalidité
IPALLE	Intercommunale de Propreté Publique de Wallonie Picarde
MR	maison de repos
MRS	maison de repos et de soins
MSP	maisons de soins psychiatriques
OIP	organismes d'intérêt public
OMS	Organisation mondiale de la Santé
ONSS	Office national de sécurité sociale
P.L.U.I.E.S.	Prévention et Lutte contre les Inondations et leurs Effets sur les Sinistrés
P.M.E.	Petites et moyennes entreprises
PACO	Port autonome du Centre et de l'Ouest s.c.r.l.
PEREX	le centre de trafic de la Région wallonne
PIB	produit intérieur brut
PMS	Pavement Management System

PPP	partenariat public-privé
PV	procès-verbal
SA	société anonyme
SAAE	Services d'Accueil et d'Aide Éducative
SEC	Système européen de comptes économiques intégrés
SMAP	Société Mutuelle des Administrations Publiques
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SOGEPA	Société Wallonne de Gestion et de Participations S.A.
SOS	Save Our Souls
SOWAFINAL SA	Société wallonne pour la gestion d'un financement alternatif
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement S.A.
SPF	services publics fédéraux
SPI	Agence de développement économique pour la Province de Liège
SPW	Service public de Wallonie
SRIW	Société régionale d'Investissement de Wallonie
SRJ	services résidentiels pour jeunes
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
T.E.C.	Transport en commun
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
ZAE	zone d'activité économique