

PARLEMENT WALLON

SESSION 2015-2016

COMPTE RENDU AVANCÉ

Séance publique de commission*

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

Mardi 13 octobre 2015

*Application de l'art. 161 du règlement

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	1
Intervenants : Mme la Présidente, M. Martin, Mme Salvi.....	1
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites ou reportées</i>	1
<i>Projets et propositions</i>	2
<i>Projet de décret portant création de fonds budgétaires en matière de routes et de voies hydrauliques (Doc. 292 (2015-2016) N° 1)</i>	2
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	2
<i>Exposé de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	2
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Onkelinx, Mme Salvi, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	4
<i>Examen et vote des articles</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	6
<i>Vote sur l'ensemble</i>	7
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	7
<i>Proposition de décret visant à intégrer l'apprentissage de l'utilisation de l'éthylotest dans la formation à la conduite, déposée par M. Puget (Doc. 262 (2014-2015) N° 1)</i>	7
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	7
<i>Exposé de M. Puget, auteur de la proposition de décret</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Puget	7
<i>Discussion générale</i>	

Intervenants : Mme la Présidente, M. Onkelinx, Mme Leal Lopez, M. Daele, Mme De Bue, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, M. Puget	8
<i>Proposition de résolution visant à intégrer l'apprentissage de l'utilisation de l'éthylotest dans la formation à la conduite, déposée par M. Puget (Doc. 144 [2014-2015] N° 1)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Puget	12
<i>Interpellations et questions orales.....</i>	
12	
<i>Question orale de M. Gillot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le Trilogiport d'Hermalle-sous-Argenteau »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Gillot, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine	12
<i>Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la fermeture d'un chemin de halage »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Daele, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine	13
<i>Question orale de M. Hazée à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'affectation du prélèvement kilométrique et la situation de la SOFICO »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Hazée, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine	15
<i>Question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les économies d'énergie au niveau de l'éclairage des autoroutes »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Baltus-Möres, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine	18
<i>Question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'amélioration de la connectivité numérique des ZAE »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Bouchez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine	19
<i>Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'installation des portiques en vue de la perception de la taxe kilométrique et les effets collatéraux sur les routes secondaires »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Bouchez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine	20
<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 liaison de Lessines à l'A8 »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	23

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

Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 24

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'évolution du dossier de Réseau express grand Lille (REGL) » ;

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le Réseau express grand Lille (REGL) »

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

Question orale de Mme Vandorpe à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'installation de radars en Wallonie »

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

Question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'avenir de l'apprentissage de la conduite »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bouchez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 29

Question orale de M. Sampaoli à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le rôle de la Wallonie dans l'élaboration du plan d'investissements de la SNCB »

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

Question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le renforcement de la signalisation spécifique aux camions sur les autoroutes belges ».....32

Question orale de M. Dodrimont à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le contrôle de la pression des pneus »..... 32

Question orale de Mme Trotta à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la santé mentale des jeunes »..... 32

Question orale de Mme Trotta à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la santé et les politiques familiales dans le Plan wallon de lutte contre la pauvreté »..... 32

Question orale de M. Collignon à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'accès aux soins de santé des ménages wallons » ;

Question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la capacité des ménages à payer des traitements médicaux »

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Collignon, Puget, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de

l'Action sociale et du Patrimoine.....	32
<i>Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la collaboration AWIPH-ONE »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Durenne, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	35
<i>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 don de sang dans les parcs d'activité économique »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	36
<i>Reprise de la séance.....</i>	37
<i>Interpellations et questions orales (Suite).....</i>	37
<i>Question orale de M. Dufrane à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le danger des produits présents dans les cigarettes électroniques » ;</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 « la cigarette électronique »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Dufrane, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	37
<i>Question orale de M. Dufrane à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le traitement de l'addiction à Internet et aux jeux »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Dufrane, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	38
<i>Question orale de M. Sampaoli à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le fonctionnement d'Eurocat en Wallonie »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Sampaoli, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	40
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'impact du « tax shift » sur l'emploi dans le secteur des soins de santé »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Stoffels, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	41
<i>Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la fugue des personnes âgées »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Durenne, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	42
<i>Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du</i>	

Patrimoine, sur « la répercussion d'une potentielle révision du système de titres-services sur le coût des aides à domiciles pour les personnes âgées »

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

Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la simplification administrative pour les associations en matière de santé et d'aide aux personnes »

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

Question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la nouvelle campagne de prévention contre les maladies sexuellement transmissibles »..... 45

Question orale de M. Prévot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'élaboration d'un nouveau plan quinquennal de promotion de la santé »..... 45

Question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le suicide chez les aînés »..... 45

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 décision du Gouvernement et l'égalité de traitement des Wallons dans l'assurance autonomie »

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

Question orale de M. Hazée à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la conclusion de l'accord de coopération relatif à la charte associative »..... 47

Question orale de Mme Bonni à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'application de la TVA dans les maisons de repos » ;

Question orale de Mme Bonni à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la refonte du prix des établissements d'hébergement pour aînés » ;

Question orale de Mme Bonni à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'avenir du secteur de l'hébergement pour personnes âgées »..... 47

Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les aides à l'investissement pour les entreprises de travail adapté » ;

Question orale de M. Collignon à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les entreprises de travail adapté et la concurrence des organismes pénitentiaires »..... 48

Question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le « senior focus » »..... 48

Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le travail de première ligne des services d'insertion sociale »..... 48

Question orale de M. Prévot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du

<i>Patrimoine, sur « l'implication de la Wallonie dans la mise en œuvre du service citoyen »</i>	48
<i>Question orale de Mme Bonni à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la répartition des bureaux régionaux de l'AWIPH »</i>	48
<i>Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'accord-cadre entre la Wallonie et la France pour l'accueil des personnes handicapées » ;</i>	
<i>Question orale de M. Destrebecq à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les normes des structures d'accueil pour personnes handicapées »</i>	49
<i>Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les relations entre les maisons de repos et les entreprises de pompes funèbres »</i>	49
<i>Liste des intervenants</i>	50
<i>Abréviations courantes</i>	51

Présidence de Mme Kapompole, Présidente

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- *La séance est ouverte à 9 heures 26 minutes.*

Mme la Présidente. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur celui-ci ?

M. Martin (PS). - Je demanderai, au nom du groupe socialiste, que l'on puisse sortir de l'arriéré le texte de notre collègue, Bruno Lefebvre, relatif à la résolution visant à lutter contre l'homophobie.

Mme la Présidente. - C'est acté. La commission décide d'inscrire à l'ordre du jour de sa prochaine commission la proposition visant à renforcer la lutte contre l'homophobie et à ouvrir le don de sang aux hommes ayant des relations sexuelles avec des hommes, déposée par M. Lefebvre (Doc. 199 (2014-2015) N° 1).

Je vous propose de passer au point relatif aux auditions.

Lors de notre dernière réunion de commission, nous avons convenu d'organiser différentes auditions. Une relative à la sixième réforme de l'État et aux compétences et aux matières régionalisées relevant des compétences de M. le Ministre. Je propose donc une séance pour cet exposé, le jeudi 29 octobre, dans l'après-midi si cela peut vous convenir.

La deuxième salve d'auditions devait concerner le fret ferroviaire et d'ailleurs M. le Ministre m'a renvoyé le document qu'il m'avait déjà envoyé au mois d'août. Vous l'avez sans doute déjà reçu via la plateforme d'échanges de documents et là, nous aurions ces auditions le jeudi 19 novembre.

La parole est à M. Martin.

M. Martin (PS). - J'attire juste votre attention que le 29 octobre après-midi, il y a également une commission du M. le Ministre-Président qui est prévue avec des auditions. Je ne sais pas s'il y a moyen de trouver une autre formule. Si pas, on s'y rangera, mais ce n'est peut-être pas tout à fait idéal.

Mme Salvi (cdH). - J'avais exactement la même remarque puisqu'il y a plusieurs commissaires qui sont déjà dans l'autre commission et je me demande même s'il n'y a pas une commission conjointe le jeudi 29 octobre.

Mme la Présidente. - J'ai en tête une commission conjointe ce vendredi.

Mme Salvi (cdH). - Oui, aussi.

Mme la Présidente. - Je propose alors de maintenir les auditions prévues, le jeudi 19 novembre, sur le fret ferroviaire et pour l'exposé de M. le Ministre, prévu le 29 octobre, je vous proposerai une nouvelle date pour la prochaine séance de commission, si vous êtes d'accord. Ce sera de toute façon à 14 heures. Mais une autre date sera proposée. Le matin, de toute façon, les ministres sont en Gouvernement, c'est donc un peu plus compliqué.

Une autre chose que je voulais vous signaler c'est que pour les auditions concernant le fret ferroviaire, le délai vous laisse largement le temps, au niveau des différents groupes, pour nous proposer différents experts. Donc, n'hésitez pas. On avait déjà évoqué Be-Logistics, l'Union wallonne des entreprises, la cellule ferroviaire de la Région wallonne. S'il y a peut-être d'autres intervenants que vous voudriez voir apparaître, n'hésitez donc pas à me les communiquer.

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites ou reportées

Mme la Présidente. - Les questions orales de :

- M. Fourny, sur « l'aménagement des aires de repos pour poids lourds » ;
- M. Puget, sur « la cigarette électronique » ;
- Mme Durenne, sur « le soutien aux aînés » à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine sont transformées en questions écrites.

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROJET DE DÉCRET PORTANT CRÉATION DE FONDS BUDGÉTAIRES EN MATIÈRE DE ROUTES ET DE VOIES HYDRAULIQUES (DOC. 292 (2015-2016) N° 1)

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret portant création de fonds budgétaires en matière de routes et de voies hydrauliques (Doc. 292 (2015-2016) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

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

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Présidente, bonjour à chacun et à chacune et merci pour votre présence.

Le projet de décret que je soumetts à votre sagacité, relatif à la création de fonds budgétaire en matière de routes et en matière de voies hydrauliques, n'est probablement pas le texte décrétole le plus « sexy » pour le grand public, mais c'est un document qui a pour vocation de répondre à des remarques formulées de longue date, notamment par la Cour des comptes quant à la nécessaire pérennisation, clarification et transparence qui s'imposent quant à la gestion de ces fonds, leur objet, et la destination des moyens qu'ils reçoivent comme des dépenses qui y sont affectées. C'est un décret qui a vocation de faire œuvre utile en matière de transparence et en matière de bonne gouvernance.

Ceux d'entre vous qui sont des *aficionados* de la lecture des avis rendus par la Cour des comptes et qui ne louperaient aucune de leurs phrases, dès lors qu'un rapport est rédigé par leurs soins, seront probablement parmi les plus heureux ce matin de soutenir ce document tant il répond aux remarques que la Cour des comptes a pu déjà formuler de longue date.

La volonté était de créer ces fonds budgétaires pour pouvoir aussi affecter certaines recettes à des dépenses spécifiques, singulièrement la faveur de la sixième réforme de l'État qui a rebattu quelque peu les cartes et qui nécessitait aussi de se soumettre à cet exercice de transparence.

Quand l'on regarde de manière attentive les avis de la Cour des comptes, le principal reproche formulé porte sur le fait que les diverses modifications de ces décrets budgétaires sont introduites par des cavaliers budgétaires, sans jamais être régularisées par la suite. Technique budgétaire bien connue, que nous employons régulièrement, avec cette nécessité, après, de l'utiliser, à titre temporaire et transitoire, dans l'attente d'une approche beaucoup plus structurée – ce qui sera le cas à travers ce décret.

Je suis donc heureux de vous le présenter, d'abord en Commission, avant qu'il n'aille en plénière. Comme je m'y étais d'ailleurs engagé, j'avais formulé la remarque, devant les responsables de la Cour des comptes, lors des débats budgétaires. C'est une volonté de répondre à ces remarques et on le fait avant même le deuxième ajustement budgétaire et même, surtout, avant le deuxième budget de la législature. Cela permettra ainsi – et vous le verrez, avec la maquette du budget initial que nous aurons l'opportunité de discuter dans les semaines qui viennent – une intégration anticipée de ce décret.

La volonté, c'est de consolider, en toute transparence et dans un souci de bonne gouvernance, les différentes modifications dans un décret organique, dans un but à la fois de rationalisation, de bonne gestion et de lisibilité du dispositif.

Les différents fonds concernant la politique des infrastructures seront dès lors, tous, coulés dans un seul et même décret. Ce qui est plus orthodoxe et plus pratique, non seulement pour les administrations mais également pour les citoyens qui s'intéressent à ces matières. Par ailleurs, à l'instar du projet d'ordonnance en cours de discussion à la Région de Bruxelles-Capitale, un Fonds de la sécurité routière a aussi été créé pour coller aux transferts de compétences liés à la sixième réforme de l'État – je vais y revenir.

Enfin, pour rassembler l'ensemble des fonds relatifs à la sécurité routière dans un seul texte législatif, le Fonds des infractions routières régionales est lui aussi intégré dans ce projet de décret, mais cela, sans aucune modification de fond ou de forme particulière. L'objectif avec ces nouvelles recettes est donc de faire respecter la loi et non de multiplier les amendes dans le seul but de remplir les caisses, soyons clair à cet égard, et de plus, les recettes de ce fonds permettront de réaliser les travaux axés sur la sécurité des usagers – c'est clairement, un des engagements que le Gouvernement avait formulés à l'égard des citoyens. Je signale aussi que le texte n'a pas fait l'objet de beaucoup de remarques de la part du Conseil d'État. Les trois remarques de forme qu'il a formulées ont toutes été intégrées au projet de décret.

Pour dire un mot d'explication sur les cinq fonds qui sont dès lors concernés par ce projet de décret. Nous avons en premier lieu le Fonds des études techniques,

c'est donc un fonds budgétaire auquel sont affectées les recettes qui proviennent de prestations externes effectuées par les directions du Département des expertises techniques de la Direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments du SPW ainsi que par d'autres bureaux d'études du même ministère désignés par l'Exécutif. Très clairement, ce fonds a pour but de permettre la réalisation de prestations d'étude auprès d'organismes extérieurs au Service public de Wallonie ; ces prestations contribuent au développement de l'expertise technique du Département des expertises techniques et de la Direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments.

Pour donner une illustration, vous savez que quand une entreprise doit, par exemple, faire un transport exceptionnel pour livrer telle ou telle marchandise volumineuse – une éolienne, par exemple, ou que sais-je – elle doit préalablement identifier l'itinéraire qu'elle doit suivre, mais surtout il est régulier qu'une étude soit nécessaire, notamment au niveau des ouvrages d'art, au niveau des ponts, pour s'assurer qu'au niveau des joints de dilatation, pour s'assurer qu'au niveau du tonnage qui passera dessus, il n'y a effectivement pas de risques, qu'à un moment donné le pont s'effondre et qu'effectivement, il y ait toutes les sécurités requises. Ce sont des études faites par l'administration, mais facturées aux entreprises qui sont demanderesse. Donc la recette de ces prestations d'études va à ce Fond des études techniques, pour donner une illustration plus concrète.

Deuxième fonds, le Fonds du trafic routier. Les dommages subis par le réseau routier, puisqu'effectivement, quand il y a un accident de la route, les premières pensées vont évidemment, très légitimement, aux victimes de ces accidents. Mais souvent ces accidents s'accompagnent aussi de dégâts portés sur les infrastructures routières, que ce soit les poteaux de signalisation, des feux, des bornes centrales ou que sais-je, qu'il convient aussi alors de remplacer ; souvent, après discussion avec les assurances. Les dommages subis par le réseau routier du fait d'accidents causés par des tiers sont aussi nombreux qu'ils sont imprévisibles. On peut donc difficilement budgéter à l'avance les recettes de ce fonds. Cela rend aléatoires les prévisions budgétaires établies pour l'entretien et les réparations qui sont nécessaires à ce niveau.

Les sommes qui sont remboursées par ces tiers ou bien par les compagnies d'assurance dans le cadre du règlement des sinistres et du contentieux administratif en matière de responsabilité, peuvent dans une certaine mesure, permettre d'équilibrer le flux des dépenses que nous sommes contraints d'exposer en la matière, à condition, vu l'urgence, de pouvoir être réutilisé rapidement.

Il faut, dit autrement, de la souplesse ; on ne peut pas se permettre, dès qu'il y a un accident qui emporte des feux de signalisation quelconques, dire : « On va

attendre trois mois et demi de procédure avant de remplacer le feu ». Il faut donc de la souplesse pour pouvoir intervenir en cas d'urgence ; c'est notamment cette souplesse qui est permise par le Fonds du trafic routier.

C'est la raison d'ailleurs pour laquelle c'est à ce fonds que sont affectés, en tout premier lieu, les différentes recettes et dépenses liées à ces litiges. Le procédé est de nature, en même temps, à stimuler l'action des directions territoriales dans les domaines de la recherche des auteurs des sinistres, des procédures à engager et de la surveillance des dossiers en cours, puisque ces directions verraient en quelque sorte un retour de leur action pour ne pas que dans les directions territoriales on s'en frotte les mains en disant : « On verra bien qui remplacera et quand », mais qu'il y ait une volonté d'être dans un service qu'on espère aussi régulier, à flux tendu.

Les sommes recueillies permettront d'assurer toutes les dépenses exigées par l'ensemble des frais de réparation et d'entretien. C'est là aussi, et pour pouvoir faire ces réparations et entretiens à temps et à heure, qu'il est prévu d'affecter aux dépenses d'entretien, les recettes qui seront liées à l'utilisation des réseaux routiers.

En outre, il est clair aussi que, dès que le péage kilométrique pour poids lourds sera mis en œuvre, l'Eurovignette, reprise jusqu'ici et qui l'est toujours aux recettes du Fonds de trafic routier, ne sera plus perçue et ne viendra d'ailleurs plus alimenter ce fonds.

Troisième fonds, c'est le Fonds du trafic fluvial. Pour faire simple, c'est un copier-coller de la même logique. Là, c'est pour les dégâts subis sur le réseau fluvial. Lorsqu'une péniche coule, que l'on n'arrive pas à renflouer, qu'elle génère quelques dégâts sur nos écluses, ou que sais-je, donc là aussi, c'est le même principe que pour le Fonds du trafic routier. C'est aussi à ce Fonds du trafic fluvial qu'il est prévu d'affecter aux dépenses d'entretien, les différentes recettes liées à l'utilisation du réseau des voies hydrauliques.

Quatrième fonds, le Fonds de la sécurité routière. Celui-ci est alimenté, notamment par les redevances en matière de réception et d'homologation des véhicules à moteur, par les redevances relatives au contrôle et à la surveillance des organismes chargés du contrôle technique des véhicules, les redevances liées aussi à la formation à la conduite, et cetera. Bref, les différents types de redevance qui tournent autour des aspects de sécurité routière. Les redevances couvrent les frais relatifs à ces différentes matières, mais aussi par exemple, les dépenses relatives à l'éducation à la sécurité routière.

Pour coller au mieux au transfert de compétences liées à la sixième réforme de l'État, les dépenses relatives au financement de l'Agence wallonne pour la

sécurité routière et celles relatives aux investissements réalisés par la SOFICO, à propos de la politique de prévention et de répression en matière de sécurité routière, de même que les investissements liés au centre PEREX, ont également été ajoutés au fonds et les compétences de ce fonds seront gérées par la DGO2, Direction générale opérationnelle de la mobilité et des voies hydrauliques.

Enfin, il y a un cinquième fonds. C'est un petit nouveau aussi. Il s'agit du Fonds des infractions routières régionales. Il est destiné à couvrir les dépenses de sécurisation du réseau routier régional, notamment via les investissements en génie civil, en électromécanique, en achat de matériel et en recrutement de personnel, de même qu'au subventionnement d'associations et d'institutions qui sont actives dans le domaine de la sécurité routière.

Ce fonds sera alimenté par les recettes des infractions à la réglementation de la sécurité routière, dépassant, le cas échéant, le montant maximal de 43 950 000 euros qui sera directement versé aux recettes régionales de la Wallonie, en vertu des dispositions de la loi spéciale de financement de la sixième réforme de l'État.

Dit autrement, ce fonds va permettre la réception des amendes quand on se fait flasher. Cela va venir via ce fonds au niveau wallon. La perception reste fédérale. Actuellement, c'est le fonds, d'ailleurs fédéral, des amendes routières, mais en vertu de la loi spéciale de financement, une ventilation a été réalisée. Il y a d'ailleurs une partie qui reste au niveau des dotations en zone de police. Ensuite, c'est ventilé entre les régions.

La part régionale devrait être de 43 950 000 euros sur base des statistiques des perceptions des années antérieures, mais il a été convenu que cette contribution viendrait assainir l'état des finances régionales et donc participer à l'effort de la grande caisse. Toutefois, si davantage de moyens devaient être versés à la Région – parce que davantage d'amendes, davantage de flashs et donc davantage de recettes – tout ce qui dépasserait les 43 950 000 euros, n'irait pas à la grande caisse, mais irait directement alimenter ce Fonds des infractions routières régionales.

Madame la Présidente, j'espère avoir été aussi complet que possible en présentant un dossier qui porte effectivement sur un fonds essentiellement technique, mais dont l'ambition n'est pas moindre. Il s'agit de pouvoir, en un seul et même texte, consolider l'ensemble des fonds qui ont une portée infrastructurelle, soit au niveau des routes, soit au niveau des voies hydrauliques ou de la sécurité routière, et de le faire avec transparence et dans les options de bonne gouvernance auxquelles aspire la Cour des comptes.

Mme la Présidente. - Merci, Monsieur le Ministre.

Discussion générale

Mme la Présidente. - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). – Bonjour Monsieur le Ministre et chers collègues.

Une fois n'est pas coutume, Monsieur le Ministre, nous allons partager votre enthousiasme à débattre de ces fonds et donc de discuter de ces projets. Vous l'avez souligné, ils s'inscrivent dans un contexte de recommandations de la Cour des comptes pour une plus grande transparence et pour la bonne gouvernance. J'aurais toutefois, Monsieur le Ministre, des petites questions concernant le Fonds de sécurité routière et le fonds des infractions routières régionales.

Vous avez vraiment bien expliqué les choses ; mais ma première question vise à savoir pourquoi on n'a pas fait un seul Fonds sécurité routière. En effet, on sépare quand même deux matières alors que je vois que, dans les dépenses, il y a des dépenses de sécurisation dans le fonds de sécurité routière et des dépenses de sécurisation dans le Fonds des infractions routières. Est-ce lié, par exemple, à la sixième réforme de l'État ? De même, je sais que certains collègues ont déjà eu l'occasion de vous interroger sur la répartition suite à la sixième réforme de l'État et les discussions avec le Fédéral pour cette répartition, compte tenu aussi du financement des zones de polices. Avez-vous une vue claire de la répartition ? Vous avez parlé de 43 millions, mais qu'en est-il aussi de la projection du chiffre dans l'avenir ?

J'apporterais aussi peut-être un petit bémol à l'enthousiasme que vous avez manifesté au niveau de la transparence. En effet, on va dans le sens d'une meilleure transparence. Toutefois, votre texte ne prévoit aucune mise en place de dispositifs de contrôle des activités des différents fonds. Nous pensons que le Parlement n'aura pas une grande visibilité dans le contrôle de ces fonds et que l'on pourrait les apparenter à des boîtes noires.

Monsieur le Ministre, j'aurais donc une requête à faire au Gouvernement wallon. C'est que le Gouvernement s'engage à fournir au contrôle des parlementaires, et au Parlement de Wallonie en particulier, un rapport semestriel des activités.

Je vois que Monsieur le Ministre ne m'écoute pas. Je vais attendre.

J'aurais voulu vous entendre au sujet de cette possibilité de fournir un rapport semestriel des activités du fonds concerné par le présent décret. Nous avons préparé un amendement dans ce sens. Merci en tout cas pour vos réponses.

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

M. Onkelinx (PS). - Merci, Madame la Présidente.

Monsieur le Ministre, il s'agit d'un texte technique, mais – puisqu'il y a un mais – il consolide les fonds budgétaires en matière de travaux publics et ses buts sont la régularisation et la coordination des modifications apportées successivement aux fonds relatifs aux travaux publics. Il permet la pérennisation du Fonds de la sécurité routière créé par décret budgétaire suite à la sixième réforme de l'État. Le projet de décret permettra in fine d'assurer une totale transparence au dispositif. Il permettra de rencontrer les remarques constantes de la Cour des comptes quant à la technique législative des cavaliers budgétaires. Il permettra aussi la rationalisation, la bonne gestion et la lisibilité du dispositif.

Monsieur le Ministre, le groupe socialiste, bien évidemment, vous soutiendra totalement dans ce projet.

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

Mme Salvi (cdH). - Je vous remercie Madame la Présidente. Bonjour, Monsieur le Ministre et chers collègues.

Vous l'avez dit, le présent projet de décret est de nature presque exclusivement technique. Il vise à consolider les différentes modifications intervenues au fil des réformes de l'État successives dans les fonds budgétaires qui relèvent aujourd'hui de votre compétence.

Vous répondez ainsi à une demande plus qu'insistante de la Cour des comptes, en intégrant par ailleurs également les trois remarques formulées par le Conseil d'État.

Mon groupe souligne au passage, Monsieur le Ministre, que vous avez respecté de la sorte l'engagement que vous aviez pris devant notre commission lors des débats budgétaires de novembre dernier. Vous nous aviez dit, à l'époque, que vous mettriez tout en œuvre pour que ce texte soit effectivement d'application pour le budget 2016 et c'est effectivement ce qui se passe aujourd'hui. Je pense que c'est à souligner et nous vous en félicitons, bien évidemment.

C'est un texte technique, mais il est conséquent au niveau du budget puisque les cinq fonds réunissent des moyens importants - vous l'avez rappelé – soit plus de 27 millions d'euros. C'est une somme qui joue un rôle important, aussi bien dans l'entretien que la sécurisation du réseau routier et du réseau fluvial. On sait combien – on en parle souvent dans la commission – ces différents réseaux sont essentiels, à la fois au développement économique de nos entreprises, mais également pour attirer de nouveaux investisseurs dans notre Région. De même, vous l'avez rappelé, la politique de sécurité routière qui est également héritée de la sixième réforme de l'État va pouvoir disposer, demain, des moyens

nécessaires pour poursuivre les actions de prévention et de sensibilisation des usagers de la route. En la matière, vous-même et l'ensemble du Gouvernement avez marqué votre volonté de poursuivre la réduction du nombre de morts sur nos routes. Nous ne pouvons que vous encourager à poursuivre votre action.

Enfin, dans le contexte économique et budgétaire difficile et délicat que nous connaissons, je pense qu'il est important de veiller à ce que chaque euro, chaque denier public soit utilisé de manière rationnelle. Je pense que ce texte permettra de rencontrer ce souci de bonne gestion et de bonne gouvernance. C'est donc avec enthousiasme que nous voterons ce texte.

Mme la Présidente. - Très bien. S'il n'y a pas d'autres interventions, je vous propose de passer à la discussion article par article.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je ne dois pas répondre ?

Mme la Présidente. - Pardon, Monsieur le Ministre. Vous aviez des demandes précises concernant notamment le contrôle via le rapport semestriel des activités, n'est-ce pas ?

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. – Notamment. Merci, Mesdames et Monsieur les parlementaires pour vos interventions.

Pour répondre aux questions de Mme De Bue – puisque Mme Salvi et M. Onkelinx ont davantage explicité le soutien qu'ils allaient nous apporter que questionner – je présenterai deux ou trois éléments.

Pourquoi n'a-t-on pas fusionné le Fonds de la sécurité routière et le Fonds des infractions routières régionales ? On y a pensé un moment donné, mais on s'est rendu compte que ce serait probablement inefficace, pour deux raisons.

D'abord, ce sont administrativement des fonds qui dépendent de directions générales opérationnelles distinctes. Le premier fonds, le Fonds de la sécurité routière, dépend de la DGO2, optique/mobilité, tandis que le Fonds des infractions routières régionales se rapporte à la DGO1, donc au Département des routes. Le Fonds de la sécurité routière DGO2 mobilité vise essentiellement des dépenses qui concernent le champ de la sensibilisation à la sécurité routière, là où le Fonds des infractions routières régionales DGO1 vise des dépenses d'investissements, notamment, dans la réfection de routes. Ce sont deux techniques différentes, deux objets différents, deux découpages administratifs différents, nonobstant le fait que si nous avions dû les fusionner, on aurait perdu en transparence aussi sur les alimentations des différentes mamelles de recette. Tout aurait été mélangé, ce qui n'aurait pas été nécessairement plus clair pour pouvoir voir quelle était

l'évolution de ces différentes recettes.

Vous évoquiez le contrôle, en craignant qu'il s'agisse d'une black box. Soyez rassurée, Madame De Bue, ayez confiance, il ne s'agit nullement d'une quelconque boîte noire, puisqu'un contrôle s'effectue sur l'usage qui est fait de ces fonds via l'Inspection des finances. Chaque dépense doit recevoir préalablement le visa de l'IF, de l'Inspection des finances. D'autre part, il y a une programmation de ces fonds, c'est-à-dire une identification des recettes escomptées et des dépenses envisagées, qui fait l'objet d'une note soumise au Gouvernement et dont la notification est portée à la connaissance du Parlement.

Quant à votre demande relative au fait de disposer d'un rapport semestriel, je préférerais, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, que l'on fasse un rapport annuel en même temps que la présentation du budget. Faire un rapport semestriel va être un peu plus lourd administrativement, mais cela permettra, en sus de la notification, de la programmation qui est soumise au Gouvernement et dont le Parlement peut déjà avoir connaissance, en sus des contrôles effectués par l'Inspection des finances sur chacune des dépenses, d'avoir un rapport annuel procuré en même temps que le débat budgétaire. Je pense que cela ferait sens et je n'ai pas de difficulté à répondre à votre suggestion.

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

Mme De Bue (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Par rapport aux deux fonds, je peux comprendre les arguments. D'un autre côté, en termes de cohérence dans les dépenses et de vision, je pense qu'un seul fonds aurait peut-être été plus efficace. La vision en termes de mobilité, de prévention, de sécurité routière de la DGO2 est parfois différente de la vision de la DGO1 en termes de dépenses d'investissements.

Pour l'avoir pratiqué en tant qu'échevine de la mobilité, je peux vous dire que ce n'est pas toujours évident de travailler avec ces deux administrations. On aurait peut-être gagné en termes de cohérence.

Je note, concernant le rapport annuel, un accord au sujet d'un rapport. On aurait préféré une transparence un peu plus forte avec un rapport semestriel. Si vous pouvez vous engager à fournir un rapport annuel, nous pouvons nous en réjouir. Donc, modifions-nous l'amendement ou pas ? Parce que ce n'est pas dans le décret.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je ne pense pas qu'il soit nécessaire que cela figure expressément dans le décret pour qu'un rapport soit spontanément proposé par le ministre sur l'usage de ces différents fonds à l'attention du Parlement.

Mme De Bue (MR). - Quand c'est dans un texte, c'est quand même plus bétonné.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Si vous voulez faire un amendement, on fait un rapport annuel, cela ne me dérange pas.

Mme De Bue (MR). - Je propose de modifier l'amendement.

Mme la Présidente. - S'il n'y a pas d'autres remarques, je vous propose de passer à la discussion article par article. Il y aura l'examen de l'amendement déposé par le groupe MR à l'article 8 du décret.

Examen et vote des articles

Mme la Présidente. - Nous allons procéder à l'examen et au vote des articles du projet de décret portant création de fonds budgétaires en matière de routes et de voies hydrauliques (Doc. 292 (2015-2016) N° 1).

Art. 1er à 7

Les articles 1er à 7 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 1er à 7 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Art. 8

Mme la Présidente. - À cet article, un amendement est déposé par Mmes De Bue et Durenne (Doc. 292 (2015-2016) N° 2).

La parole est à Mme De Bue pour présenter cet amendement.

Mme De Bue (MR). - Comme on vient d'en discuter, c'est l'idée que le Gouvernement wallon s'engage à fournir un rapport au Parlement, pas un rapport semestriel comme il est prévu, mais un rapport annuel.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Juste une question de compréhension. Sur le fond, je n'ai pas de problème. Sur votre amendement, il est mis : « l'article 8 devient article 9 et est remplacé par... ». L'article 8 disant : « le présent décret entre en vigueur le 1er janvier 2016 », il subsiste.

Je viens de comprendre. Donc, l'article 8 actuel disant que : « le présent décret entre en vigueur le 1er janvier 2016 » s'appelle désormais « article 9 ». On ajoute juste avant le petit paragraphe disant « rapport annuel ».

Mme la Présidente. - Nous pouvons passer au vote de cet amendement.

L'amendement (Doc. 292 (2015-2016) N° 2) déposé par Mmes De Bue et Durenne est adopté à l'unanimité des membres.

L'article 8 tel qu'amendé est adopté à l'unanimité des membres.

Nous devons tenir compte d'un nouvel article 9 qui est repris dans le cas de cet amendement.

Vote sur l'ensemble

Mme la Présidente. - Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret tel qu'amendé portant création de fonds budgétaires en matière de routes et de voies hydrauliques (Doc. 292 (2015-2016) N° 1).

L'ensemble du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres.

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.

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À INTÉGRER L'APPRENTISSAGE DE L'UTILISATION DE L'ÉTHYLOTEST DANS LA FORMATION À LA CONDUITE, DÉPOSÉE PAR M. PUGET (DOC. 262 (2014-2015) N° 1)

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret visant à intégrer l'apprentissage de l'utilisation de l'éthylotest dans la formation à la conduite, déposée par M. Puget (Doc. 262 (2014-2015) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

Je voudrais signaler, avant de laisser M. Puget présenter sa proposition, que deux avis ont été déposés sur cette proposition de décret, un avis émanant de Mme Michèle Raymann et un autre de M. Philippe Lequeux. Ces avis ont été remis et transmis aux membres de la commission, pour ceux qui voulaient en prendre connaissance. Ils ne seront annexés à la présente proposition de décret que sur décision de la commission en fonction des demandes qui seront formulées par les différents commissaires.

Exposé de M. Puget, auteur de la proposition de décret

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

M. Puget (PP). - Monsieur le Ministre, chers collègues, cette proposition de décret est liée aussi à la proposition de résolution. Je ne sais pas si nous débattons des deux textes en même temps ou si nous débattons d'un texte à la suite de l'autre.

Je pense que si le décret n'est pas accepté ou voté par mes collègues, la proposition de résolution n'a pas lieu d'être.

Cette proposition de décret, chers collègues, fait partie d'un apprentissage à la conduite. Ce que nous souhaitons, c'est vraiment faire prendre conscience aux jeunes, dès la première prise en main d'un volant, que l'alcool est nuisible et extrêmement dangereux pour la conduite automobile.

C'est vraiment dès le départ. Aujourd'hui, nous faisons beaucoup de campagnes avec succès, des campagnes bien faites, mais qui ne touchent pas directement le jeune avant qu'il ne prenne le volant. Je vois aussi les RYD qui font énormément de travail sur le terrain. Lorsque le jeune est confronté à l'utilisation d'un éthylotest, c'est toujours lors d'un contrôle, ce n'est jamais par volonté. C'est soit lors d'un contrôle par la maréchaussée, soit pour faire une sorte de « jeu » à la sortie d'une discothèque.

Il faut vraiment faire prendre conscience, dès le départ, qu'il est important et qu'il faut vraiment faire attention, de ne pas prendre le volant quand on a consommé de l'alcool. C'est vraiment de la prévention et de la sensibilisation dès la prise en main du véhicule automobile.

Le message aussi à faire passer est que ce n'est pas un jeu, ni un test, ce n'est pas celui qui a bu le plus, qui fait « péter » le ballon qui est le roi de la soirée, c'est justement celui qui n'a pas bu qui est le roi de la soirée.

Je tiens aussi à faire prendre conscience à mes collègues que le coût de cette opération avec ce décret est neutre pour la Région wallonne. Le coût pour les autoécoles n'est pas élevé, ni pour l'utilisation, ni pour la formation aux jeunes à l'utilisation d'un éthylotest.

Le but, évidemment, c'est de sauver des vies puisque l'on parle de plus ou moins 85 morts sur nos routes par an dans des accidents dus à l'alcool. Un mort est déjà de trop, donc 85, je pense qu'ici, tout le monde est bien conscient que c'est beaucoup trop. Il faut aussi penser aux blessés et aux drames familiaux qui sont derrière.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, je pense que, dans la conscience collective, on n'a pas peur de faire un accident quand on a bu un verre et que l'on prend le volant, mais on a peur de se faire contrôler.

Je pense qu'il faut changer cela aussi dans la tête de nos jeunes : ce n'est pas la peur du gendarme, ce n'est pas la peur du contrôle, c'est vraiment la prise de conscience du fait que l'on multiplie le facteur risques pour les accidents, je pense qu'il est de 20, mais peut-être que M. le Ministre confirmera, si mes chiffres ne sont pas exacts.

Aujourd'hui, un jeune, qu'il utilise un éthylotest ou qu'il subit un contrôle ou après un drame, doit connaître le maniement de l'éthylotest. Je pense que c'est très important. Chaque fois qu'un jeune suivra un cours de formation dans une auto-école, il devra souffler dans le ballon avant de prendre le volant pour lui montrer l'importance et l'attention que l'on porte à ce fléau qui fait beaucoup trop de morts sur nos routes.

Il y a une proposition et une résolution de décret, pourquoi ? Parce que suite à plusieurs discussions, Monsieur le Ministre – vous confirmerez ou infirmerez ce que je dis, mais je pense que j'ai été bien informé – il semble que l'agrégation et la formation dépendent de la Wallonie et que l'octroi et l'examen pour le permis de conduire dépendent du Fédéral. Nous sommes donc obligés d'intervenir aux deux niveaux de pouvoir.

Discussion générale

Mme la Présidente. - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. Onkelinx.

M. Onkelinx (PS). - Madame la Présidente, chers collègues, il est vrai que l'initiative n'est pas mauvaise. On est tous évidemment très sensibles à la sécurité routière, au fait de protéger les jeunes, de protéger les usagers de la route. On est tous évidemment très sensibles à cela. Il faut d'abord le savoir, ne pas rejeter la proposition en l'état. Néanmoins, il semble, en ce qui nous concerne, qu'il y ait d'autres priorités et notamment en termes de formation à la conduite.

Il serait judicieux d'envisager au préalable une analyse approfondie de cette mesure, de réaliser des tests préalables afin d'évaluer son utilité et son efficacité. L'intégrer sans analyse semble prématuré. En effet, rien ne garantit que le fait de savoir utiliser un éthylotest permettra de réduire l'alcool au volant.

Nous devons inclure la réflexion dans une réforme plus grande de la formation à la conduite et donc notre position, Monsieur Puget, la proposition du groupe, est le rejet du texte en l'absence d'éléments probants sur l'efficacité de la mesure, en plaçant pour une révision complète de la formation à la conduite et un renforcement des campagnes de sécurité routière et de sensibilisation sur les dangers de l'alcool au volant.

Voilà ce que j'avais à dire.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Leal

Lopez.

Mme Leal Lopez (cdH). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, voici quelques remarques du groupe cdH.

Tout d'abord, nous soulignons l'intérêt que vous portez, Monsieur Puget, à une matière aussi sensible. La sécurité routière est un enjeu qui nous réunit toutes et tous sur les bancs de cette assemblée. Toute idée ou proposition permettant de mettre en œuvre un projet qui diminuera le nombre de tués sur nos routes doit être analysée et débattue.

Il est même certain que la formation à la conduite constitue un moment essentiel de la sensibilisation des futurs conducteurs aux dangers de la route.

Il n'en demeure pas moins que les deux textes qui nous sont soumis ce jour souffrent, à nos yeux, de quelques faiblesses.

Voici la première. Il aurait été intéressant de soumettre ces propositions au Conseil supérieur wallon de la sécurité routière qui, en effet, a une grande analyse, une grande compétence en la matière, pour s'assurer que la mesure proposée dispose de réelles plus-values.

Ensuite, l'avis de l'auto-école serait également le bienvenu.

La mesure proposée risque de ne pas toucher l'intégralité du public visé puisque l'on sait qu'il y a des stagiaires qui passent par filière libre et donc là, vous évitez de toucher une partie des stagiaires.

Partant d'une bonne intention, il ne faut pas arriver à un mauvais message. L'éthylotest donne une mesure du taux d'alcoolémie à un moment donné et n'est donc pas fiable à 100 %. Chaque métabolisme réagit différemment. Si l'automobiliste boit quelques verres et fait dans la foulée usage de l'éthylotest, son taux sera bas. Contrôlé un peu plus tard, son taux aura dépassé la limite autorisée. On court donc bien le risque que l'éthylotest donne un faux sentiment de sécurité aux usagers qui prennent leur véhicule alors que les effets de l'alcool ne sont pas encore totalement sentis.

De même, le seul test de taux d'alcool ne diminue pas les autres facteurs d'accident comme la drogue ou la fatigue. L'ensemble des experts en la matière est unanime : l'important est de sensibiliser le conducteur.

Enfin, dernière remarque, il ne faut pas non plus négliger le coût qu'un test systématique aura sur le prix des cours d'auto-école qui pose déjà problème à de nombreux stagiaires.

Pour conclure, je relève que M. le Ministre a indiqué sa volonté de mener une réforme de la formation au permis de conduire dans les prochains mois et je suis

certaine qu'il veillera, dans le cadre de celle-ci, à intégrer toutes les propositions utiles, notamment la question de l'éthylotest et surtout qu'il réunira les avis de l'ensemble des acteurs du secteur.

Le niveau fédéral pourra alors être sollicité afin d'adapter les critères des examens théoriques et pratiques.

Donc, Monsieur Puget, pour toutes ces raisons, il nous apparaît préférable d'attendre la prochaine réforme que le Gouvernement nous soumettra. Ainsi, notre groupe ne vous soutiendra pas dans la défense de la proposition et de la résolution de décret.

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

M. Daele (Ecolo). - Madame la Présidente, en complément de ce qu'ont dit mes collègues, évidemment je partage cet objectif commun à tous de réduire le nombre de morts sur les routes. Tous les moyens doivent être questionnés pour savoir quelle est la meilleure manière d'y arriver.

Monsieur Puget, par rapport à votre présentation, j'aurais en tout cas deux remarques complémentaires. À mon sens, il est réducteur de vouloir focaliser l'attention sur les jeunes. D'une part, s'il est vrai que l'on peut voir un pic de mortalité les nuits des week-ends avec une cause due à la consommation d'alcool, mais aussi de drogue, c'est-à-dire les substances qui ont un effet sur le comportement, ce n'est pas uniquement l'apanage des jeunes.

Les moins de 30 ans sont nés avec BOB. Je suis né, moi, avec BOB. J'ai toujours connu Bob avant de pouvoir prendre le volant, même si j'ai dépassé l'âge de 30 ans, et donc le concept est beaucoup mieux intégré chez les jeunes que chez les plus de 50 ans. Cela, on le constate de manière très forte. Les dépassements de taux d'alcoolémie sont parfois beaucoup plus nombreux chez les personnes d'un âge mûr que chez les jeunes qui ont beaucoup plus le réflexe de s'organiser pour rentrer de soirée. Cela ne veut pas dire que c'est intégré chez tout le monde, mais en tout cas, je pense qu'il ne faut pas stigmatiser les jeunes sur ce comportement parce que, statistiquement et dans les faits, ce n'est pas le cas.

Évidemment, il est beaucoup plus aisé de pouvoir solliciter un comportement chez un jeune qui apprend à conduire que chez quelqu'un qui a des années de conduite et chez qui un comportement est beaucoup plus difficile à changer, mais en tout cas, je pense qu'il ne faut pas s'axer uniquement sur les jeunes, mais sur l'ensemble des conducteurs qui sont concernés.

Deuxième point d'attention, vous disiez que la seule fois où l'on est confrontés à un éthylotest, c'est par un contrôle et ces contrôles sont faits avec des éthylotests professionnels et étalonnés et vérifiés.

On doit constater que les éthylotests que l'on trouve

dans le commerce, les « éthylotests ballon », sont d'une qualité très très variable. Il y avait eu une étude de *Test-Achats* à ce niveau qui montrait qu'il y avait des éthylotests de très bonne qualité et d'autres auxquels il ne fallait absolument pas se fier. C'est là un danger que j'identifie, qui n'est pas du ressort précisément de la formation, mais aussi de la qualité du matériel mis à disposition. Si un jeune qui a reçu une formation, qui sait bien comment s'en servir, se trouve face à un éthylotest qui donne un mauvais résultat, cela peut être quelque chose auquel il faut faire très très attention.

La qualité et les normes imposées aux éthylotests sont, à mon sens, excessivement importantes. Pour savoir si le moyen est intéressant, j'aurais envie d'interroger l'Agence wallonne de la sécurité routière, à cet effet, pour voir, si c'est là qu'il faut avancer. Ou y a-t-il d'autres mesures qu'il faut prendre avant ? Ou est-ce que c'est la priorité du moment ? Je pense qu'il y a certaines questions plus pratico-pratiques par rapport aux moyens décrétaux et de niveau de pouvoir. Tout le monde sera-t-il confronté à la question de l'auto-école filière libre ? Ce sont des questions que je pose en plus de manière supplémentaire ou des remarques sur les jeunes et sur la qualité des éthylotests.

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

Mme De Bue (MR). - Merci Madame la Présidente. Tous les collègues l'ont rappelé, je crois que nous partageons tous l'objectif d'améliorer la sécurité routière et en particulier de réduire le nombre de tués sur nos routes. La Belgique, même s'il y a eu beaucoup d'améliorations ces dernières années, n'est quand même pas le meilleur élève au niveau de l'Europe. Voilà, c'est une proposition mise sur la table, aujourd'hui, parmi d'autres ; ce n'est effectivement pas une proposition qui va sans doute révolutionner cette thématique ; parce qu'il y a un certain nombre de mesures à prendre pour améliorer la sécurité routière ; mais elle a le mérite d'être sur la table. Notre groupe pense qu'elle va quand même dans le sens d'une meilleure prise de conscience et d'une amélioration de la prise en compte de la sécurité routière. Ma question rejoint un peu celle de mon collègue précédent. Quand il y a une proposition de résolution de décret qui est sur la table, ne peut-on pas systématiquement la soumettre pour un avis à la AWSR ? Je sais qu'au Fédéral, cela se faisait systématiquement avec l'IBSR à l'époque. Je pense que l'on pourrait quand même demander un avis. C'est vrai que, par l'entremise des députés de la majorité, donc le Gouvernement annonce – et donc vous Monsieur le Ministre en particulier – toute une réforme de la formation à la conduite automobile. C'est peut-être aussi l'occasion de cette proposition pour que vous nous rappeliez le calendrier de votre réforme.

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 Madame la Présidente, pour répondre à la dernière question de Mme De Bue, j'ai un président de parti qui me dit souvent : « Maxime, tu as le tort de toujours donner des délais et des calendriers parce que tu t'enfermes dedans, réponds toujours, dans les meilleurs délais ». Cela répond déjà comme cela à votre dernière question.

Pour ce qui concerne le fond du dossier, je ne peux que souscrire aux éléments qui ont été mis sur la table par les parlementaires. Est-ce que l'objectif est louable ? Certainement. Faut-il pour autant être dans une démarche de systématisation de l'apprentissage de l'éthylotest et de son maniement avant chaque séance de conduite ? Probablement pas. Le mieux étant l'ennemi du bien, je pense que cela risque d'être plus contre-productif qu'autre chose. N'oublions pas que la première des choses à devoir stimuler, c'est l'auto-évaluation. Et donc, la responsabilisation de chacun.

Si l'on en vient à, avec un usage d'outils extérieurs permanents, à donner le sentiment que l'on ne doit pas alors se contrôler parce que l'on verra bien après en soufflant dedans ce qu'il est en est, cela fait souvent pire que mieux. L'éthylotest n'est d'abord pas fiable à 100 %, mais, surtout, c'est une photographie à un moment donné. Il ne faut donc pas se reposer sur ce seul indicateur ; c'est un outil qui peut être utile pour confirmer ou non qu'un conducteur est *safe* mais après que celui-ci ait veillé à adopter une attitude responsable. Donc le leitmotiv de toute la procédure et tout le processus de formation, que ce soit d'ailleurs en matière d'alcool, de drogues, de médicaments, sur les questions des états émotionnels, sur la question de la fatigue également, tout cela fait partie des aptitudes à la conduite qui intègrent, à la fois les enjeux de la perception, de l'évaluation et de la décision, et donc aussi, d'une plus large responsabilisation de chacun. Le maniement de l'éthylotest fait partie des éléments qui pourront être intégrés dans une refonte plus large de la formation au permis de conduire, mais, aujourd'hui, les policiers ne se plaignent pas quand ils font des contrôles du fait qu'il y a un problème d'utilisation par les citoyens de l'éthylotest. Après que l'on souhaite encourager l'usage spontané de l'éthylotest, ne fait que renforcer la conviction qu'il faut d'abord travailler en amont sur le développement des aptitudes et surtout sur l'autoresponsabilisation. Cela peut être utile de demander l'avis, si pas de l'Agence wallonne de la sécurité routière, du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, qui est un organe plus large et qui a vocation justement à remettre aussi des avis en la matière.

Si vous voulez connaître mon sentiment, je pense que l'objectif est généreux, mais que le moyen poursuivi, à travers ces textes, n'est pas nécessairement le plus heureux. Nous aurons l'occasion à travers le processus de refonte de la formation au permis de conduire de réintégrer les enjeux de l'auto-évaluation et

donc, de sensibiliser aussi à l'usage de l'éthylotest, sans qu'il ne soit inscrit dans une démarche de systématisation. Si d'ici là, l'on pouvait solliciter l'avis du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, ce serait certainement utile.

Mme la Présidente. - La parole est à Monsieur Puget.

M. Puget (PP). - Merci chers collègues pour l'intérêt que vous avez porté à cette proposition de décret.

Mais enfin Monsieur Onkelinx, les autres priorités dans votre discours, j'ai bien entendu que vous souteniez... Ici, tout le monde est d'accord, mais personne ne veut le faire. C'est cela qui est un peu bizarre parce que chaque commissaire a commencé : « Je suis d'accord, je suis sensible, c'est vrai » et puis, on démolit le texte, je ne comprends pas.

Je pense que l'on aurait dû rester dans cet objectif d'optimisme et plutôt que d'apporter, de nourrir ce texte ou le développer. J'ai bien entendu que M. le Ministre souhaite éventuellement l'envoyer au CSWSR. Évidemment, je me réjouis d'avoir une évaluation externe. Comme on l'a dit, tout à l'heure, les analyses, les campagnes, si l'on n'a pas de vision sur le résultat à court terme, Monsieur Onkelinx... J'avais déjà demandé, je pense ici même, pour avoir des résultats des campagnes et voir la sensibilisation des jeunes. Évidemment, BOB tout le monde connaît, mais quels sont les résultats de ces campagnes où l'on investit des millions d'euros ? Je vois les chiffres relatifs aux contrôles d'alcootest ; je pense que Mme Galant avait parlé de 40 000 000 de contrôles d'éthylotest sur cette législature, c'est énorme. Voilà, mais quels sont les résultats ?

Évidemment, au sujet des normes, j'ai entendu plusieurs fois que ce n'est pas fiable ou que l'on a des doutes. Les normes X27102, qui est l'étude de l'éthylotest à usage unique, ou le X20704, qui est l'éthylotest électronique, ce sont les normes utilisées par la police – donc ce sont les mêmes normes. Donc si les appareils doivent être agréés avec cette norme, ce sont les mêmes normes. Donc, si vous avez un doute...

(Réaction d'un membre)

Si. La police utilisait des petits ballons jusqu'il y a cinq six ans.

(Réaction d'un membre)

Cela, c'est les X27102, l'électronique voilà ce que c'est. C'est cela un appareil électronique X27104 ; cela coûte 139 euros dans le commerce et on peut faire 500 tests – ce n'est pas un coût exorbitant. Je pense que ce sont de faux arguments pour ne pas soutenir ce texte ou ne pas vouloir en tout cas le travailler et aller jusqu'au bout.

En ce qui concerne le focus « jeunes », les tests positifs à l'alcool, la moyenne d'âge c'est 40 ans et cela se fait la semaine, je suis d'accord. Mais le nombre de tués, c'est le week-end ; vous êtes d'accord aussi avec moi. Et le nombre de tués, à 3 heures du matin, en général, ce ne sont pas des gens de plus de 40 ans, en tout cas, ce n'est pas la majorité des accidents. Donc évidemment, ce n'est pas un focus « jeunes ». Je suis jeune aussi, donc, je n'ai pas de problèmes avec cela. L'apprentissage, c'est dès le départ, c'est vraiment faire prendre conscience aux gens. Quand vous demandez à un vos de copains, auto-évaluation, à 22 heures, vous arrivez à une soirée et vous dites : « Oui, si t'es bourré, tu me donnes les clés. ». « Attends, si j'ai bu, je le sais, je n'ai pas de problème ». À 2 heures du matin, vous demandez à la même personne : « T'es bourré, donne-moi les clés ». Vous dites : « J'suis pas bourré, moi ». Essayez de lui prendre ses clés quand il a bu un verre. Vous le faites souffler dans le ballon, la preuve est là. Avec un éthylotest agréé, la preuve est là, tu as bu.

C'est la même chose pour tout le monde et les hommes sont différents des dames à ce niveau-là. Les dames sont beaucoup plus intelligentes quand l'on parle d'alcool et si cela rendait plus intelligent, je crois que l'on boirait plus.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je ne suis pas sûr que si, à 2 heures du matin, vous n'arrivez pas à récupérer ses clés, vous arriverez plus facilement à lui faire souffler le ballon.

(Réaction d'un membre)

M. Puget (PP). - En général, les dames sont plus douées pour ce genre de test et pourraient proposer au mari de souffler dans le ballon et de prouver qu'il n'a pas bu puisqu'il veut prouver qu'il n'a pas bu.

Effectivement, l'éthylotest, c'est à un moment donné. On peut parler de RYD mais il y a d'autres ASBL aussi et d'autres personnes qui se mobilisent à la sortie des discothèques. Quand la police vous arrête, c'est aussi à un moment donné, mais à un moment donné, vous prenez conscience que vous soufflez dans le ballon et que vous voyez que cela indique rouge, on a compris, on ne va pas prendre le volant, même si d'après mon autoévaluation, j'estime que je suis capable de prendre le volant.

Il y a donc des normes qui sont mises en place. Quand il y a eu l'obligation en France, il y a eu des dérapages. C'est pour cela qu'aujourd'hui, c'est toujours obligatoire, en France, d'avoir un éthylotest, mais ce n'est pas amendable. Il y a deux lois en France qui sont obligatoires, qui ne sont pas amendables, c'est le vote et l'éthylotest. C'est un peu bizarre en France, mais c'est comme cela.

Effectivement, avec ces dérapages de normes, je

pense qu'il n'y a pas eu de contrôles assez drastiques. C'est de la faute aussi d'un des deux fabricants qu'il y a cette norme – ils sont deux au monde pour les éthylotests à usage unique – qui a promis de fournir les millions d'éthylotests dont ils avaient besoin et ils n'ont pas pu les produire. Cela a donc fait un chaos total et je pense que c'était vraiment une erreur.

Je suis tout à fait ouvert et je ferai comme vous, Monsieur le Ministre, si vous le permettez, c'est de mettre une *deadline*, parce que j'aime bien les *deadlines*, pour envoyer ce projet de décret vers le CSWSR ou la SWR, au choix de la commission, et de revenir avec une *deadline* pour voir s'il y a intérêt de continuer. Je vous demande vraiment de bien réfléchir. Sur le coût, ce n'est pas un coût exorbitant ; les normes sont là, il suffit de les employer. Ce sont les mêmes normes qui sont utilisées par la police, même si ce sont d'autres appareils, mais il n'y a que deux normes. C'est la X27104, donc ils utilisent la X27104.

(Réaction d'un membre)

Oui ils étalonnent. Pour ceci, c'est 500 tests. Oui, ils étalonnent aussi, eux, c'est plus de 2 000 à usage professionnel. Ici, c'est un usage « amateur ».

Mme la Présidente. - M. le Ministre a une précision à apporter.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur Puget, vous vous êtes étonné que tout le monde saluait votre texte et qu'après, soi-disant, vous reprenant, on le démolissait.

Ne nous méprenons pas, je pense qu'il y a une convergence unanime sur l'intérêt porté aux questions de sécurité routière et à la diminution du nombre de tués, singulièrement qui trouvent leur cause dans l'alcool et l'éthylotest peut être un outil.

La difficulté, c'est le moyen que vous proposez, à travers votre texte, en disant par exemple qu'il faut, avant chaque séance de conduite, effectuer systématiquement un éthylotest. Quand vous discutez avec les professionnels du secteur, ils vous diront que c'est inopérant, que l'objectif, quand on parle de l'autoévaluation, c'est d'abord la responsabilisation.

Faire croire que, finalement, chacun peut se comporter comme il veut et puis, attendre la fin de soirée et, à ce moment-là, en soufflant dans le ballon, il saura si oui ou non, il est rouge ou vert, ce n'est pas l'élément le plus pertinent pour pouvoir réduire les risques. Il faut aussi, à un moment donné, responsabiliser les gens et j'ai cru d'ailleurs que Parti Populaire était souvent sensible à cette thèse.

Ensuite, vous évoquiez un coût de 139 euros, en présentant cela comme étant une paille, je me réjouis déjà d'entendre votre prochaine intervention, en séance

pléniaire, en allant dire combien c'est scandaleux quand il faut faire payer quelques dizaines d'euros de plus suite à des « évidemment » très mauvaises décisions de ce très mauvais Gouvernement quand vous plaidez, en commission, pour un achat de 140 euros considérant que ce n'est pas la fin du monde et que c'est accessible à tous. Je pense que là aussi, il y a une démarche plus populiste que populaire.

Maintenant, sur le fond, donnons l'occasion au Conseil supérieur wallon de la sécurité routière de se prononcer et de donner des recommandations. L'objectif, on peut y souscrire ; les modalités que vous suggérez de mettre en œuvre ne m'apparaissent a priori des plus pertinentes. C'est cela qu'il faut voir et pas croire que, dès lors, l'on est contre la volonté de multiplier l'usage de l'éthylotest.

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

M. Puget (PP). - Je voudrais d'abord répondre à M. le Ministre qu'on n'est pas obligé de mettre « populiste » chaque fois que le Parti Populaire prend la parole, c'est fatigant.

La deuxième chose - 139 euros – l'investissement, c'est pour les auto-écoles, ce n'est pas un investissement individuel. C'est 139 euros pour 500 tests pour une auto-école. C'est cela le but et, en plus, c'est un investissement en matériel déductible, et cetera.

Et ce n'est pas du populisme que de vouloir s'occuper de la préservation des jeunes et de vouloir réduire, tout comme vous – ou alors, nous sommes tous des populistes – le nombre de morts sur nos routes.

Je suis d'accord avec la proposition de M. le Ministre d'envoyer au CSWSR, mais je souhaiterais avoir aussi un délai pour le retour.

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

M. Onkelinx (PS). - Je voudrais revenir sur ce que j'ai dit. J'ai dit qu'il fallait une analyse approfondie par des experts. Je rejoins évidemment M. le Ministre. Je pense que, vous aussi, vous opinez du bonnet.

La deuxième chose, il faut l'inclure dans une réflexion plus grande de formation de la conduite. Quand ce texte aura été soumis à la sagacité des experts, retravaillez-le, remettez-le éventuellement dans l'arrière. Et quand le ministre viendra avec son projet de réforme de la formation, à ce moment-là, vous pourrez le ressortir et en rediscuter d'un texte qui sera, à ce moment-là, épuré. Je pense que c'est ce qu'il faut faire.

Mme la Présidente. - Monsieur Puget, pouvez-vous accéder à cette proposition, à savoir votre proposition de décret resterait dans l'arrière jusqu'à l'arrivée du projet de décret émanant du cabinet de M. le Ministre, qui fera de toute façon l'objet d'un avis du Conseil supérieur sans doute et, le cas échéant, vous l'auriez annexé à ce projet

de décret.

M. Puget (PP). - J'y accède, Madame la Présidente.

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À
INTÉGRER L'APPRENTISSAGE DE
L'UTILISATION DE L'ÉTHYLOTEST DANS LA
FORMATION À LA CONDUITE, DÉPOSÉE PAR
M. PUGET
(DOC. 144 (2014-2015) N° 1)**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à intégrer l'apprentissage de l'utilisation de l'éthylotest dans la formation à la conduite, déposée par M. Puget (Doc. 144 [2014-2015] N° 1).

Cette proposition a pour rapporteur M. Knaepen. Si nous examinons ce texte maintenant, je dois désigner un corapporteur. Décidez-vous plutôt de le mettre dans l'arrière comme la proposition précédente ?

M. Puget (PP). - Oui, Madame la Présidente. Ce texte suit le décret, c'est donc évident.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

**QUESTION ORALE DE M. GILLOT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
TRILOGIORT D'HERMALLE-SOUS-
ARGENTEAU »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Gillot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le Trilogiort d'Hermalle-sous-Argenteau ».

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

M. Gillot (PTB-GO !). - Monsieur le Ministre, il y a deux ans, quand la plus grande partie de la sidérurgie liégeoise est morte et qu'on a vu des milliers d'emplois supprimés, les responsables politiques de l'époque sont venus avec ce qu'on peut appeler une « botte secrète », ce n'était pas la botte de Nevers, mais c'était la botte du Trilogiort.

Le Trilogiort, c'est quoi, c'est une plateforme logistique multimodale qui devait, qui doit créer des centaines, voire des milliers d'emplois parce que là aussi, j'ai lu un peu tout et n'importe quoi. Je dois dire que je suis assez circonspect sur la question.

Trilogiort, pourquoi ? Puisque les marchandises doivent être acheminées, d'une part par les voies

fluviales – le canal Albert est là, pas de souci – d'autre part, par les routes – et cela, pour passer devant tous les jours, j'ai vu que les travaux étaient bien avancés à ce niveau-là. Il restait cependant un souci concernant la voie ferroviaire.

Au mois de mars, je suis déjà venu vers vous pour vous poser une question qui portait entre autres, sur les modalités financières négociées avec ArcelorMittal puisqu'il apparaissait qu'ArcelorMittal se faisait tirer l'oreille pour le moins pour permettre le passage des convois sur les terrains lui appartenant.

Je reviens, comme Lagardère, pour vous poser cette question. Qu'en est-il de la convention ? Est-elle finalisée avec ArcelorMittal ? Si oui, quelle en est la teneur ?

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'arrive, aujourd'hui, avec de très bonnes nouvelles concernant ce dossier. Par ailleurs, je sais que vous accordez également beaucoup d'importance, notamment quant aux aspects liés au site industriel exploité jusqu'alors par ArcelorMittal Belgique, connexes au futur Trilogiport. Pour rappel, ce site est actuellement mis sous cocon suite aux négociations intervenues, il y a quelques années, à la suite de la fin des activités sidérurgiques sur ce terrain.

Voici les éléments que j'ai à vous annoncer aujourd'hui.

Tout d'abord, le projet de convention que vous évoquez vient d'être finalisé, il y a quelques semaines. Cet accord respecte scrupuleusement celui qui avait été établi avec les syndicats, d'un point de vue plus économique, en 2014. Il concerne la Wallonie, le Port autonome de Liège et ArcelorMittal Belgique. Je ne vais pas rentrer, ici, dans les détails, mais cet accord porte uniquement sur la mise à disposition et l'utilisation, par Trilogiport et pour Trilogiport, de la partie de voie ferrée traversant le site, propriété d'ArcelorMittal Belgique, connexe au Trilogiport. Il n'y a pas de cession de droit réel. Le site reste activable en cas de reprise éventuelle de l'activité sidérurgique. Des délais de préavis sont bien entendu prévus dans ce cas de figure. Je me réjouis de cette convention définitive, car suite aux rapports qui m'avaient été faits et vu l'urgence des délais, j'avais chargé mon cabinet de dégager rapidement un accord équilibré et agréant toutes les parties. C'est à présent chose faite, sans quoi il était difficile de parler de Trilogiport. On aurait été obligés de rebaptiser cela le « Bilogiport » – cela faisait moins bien.

Le projet de convention est en cours d'approbation par le Gouvernement wallon. Dans les semaines qui

suivront, nous procéderons à la signature formelle des documents de l'accord. Vous comprendrez qu'à ce stade certains éléments restent confidentiels, je ne peux pas tout raconter en commission.

Par ailleurs, et cela a déjà été largement évoqué dans la presse ces derniers jours, une grande inauguration est prévue sur le site de la plateforme multimodale Trilogiport, le 13 novembre prochain. On pourra souligner, dans ce cadre, la présence de Sa Majesté le roi Philippe. Par ailleurs, j'ai souhaité, avec les partenaires du Gouvernement, que cette inauguration soit conjointe avec celle de la nouvelle écluse de Lanaye, située en amont. Les deux auront donc lieu le même jour.

Enfin, je terminerai en me réjouissant du bon aboutissement du projet du Trilogiport, car il s'agit d'une plateforme multimodale importante qui constitue une avancée concrète pour le redéploiement économique de l'ensemble de la Wallonie et de la région liégeoise en particulier, qui procurera beaucoup d'emplois nouveaux.

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

M. Gillot (PTB-GO !). - Monsieur le Ministre, merci pour vos réponses. Je me réjouis avec vous, si cela peut créer beaucoup d'emplois. La région, comme toute la Wallonie, en a elle aussi bien besoin. Connaissant ArcelorMittal, ayant pratiqué le patronat quelques années, cela m'aurait intéressé... Je comprends par ailleurs qu'à l'heure actuelle des informations restent plutôt confidentielles. Si elles doivent encore être finalisées en termes de négociations.

Je serai curieux et je reviendrai vers vous avec cette question pour savoir combien ArcelorMittal fera payer le passage de convois sur les terrains qui lui appartiendront toujours, si j'ai bien compris. Ma crainte est qu'ArcelorMittal ne profite pas de ces rails en acier pour faire des rails en or, simplement sur le dos de la collectivité.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
FERMETURE D'UN CHEMIN DE HALAGE »**

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 fermeture d'un chemin de halage ».

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je souhaite vous interpeller concernant la continuité du RAVeL. En effet, un itinéraire cyclable n'a de sens que s'il peut être emprunté dans son intégralité. Un seul

tronçon manquant met à mal l'utilisation complète d'un itinéraire complet. En l'occurrence, la fermeture d'un chemin de halage à hauteur de l'ADEPS au Grand large à Mons en est un exemple.

À cet endroit, des grilles ont été placées sur le chemin de halage, apparemment pour résoudre des problèmes de vol. C'est néanmoins regrettable parce que cela ferme un itinéraire très fréquenté par les cyclistes. Cela sectionne un tronçon qui prolongeait le RAVeL et cela prive les habitants d'un des sites de promenade les plus prisés. Maintenant, tous doivent emprunter une route peu sécurisée et peu conviviale.

L'usage des modes de déplacement doux est donc mis à mal, cela va à contresens de notre volonté qui est commune de les privilégier.

Monsieur le Ministre, est-ce légal de fermer un chemin de halage aussi utilisé ? Plus concrètement, n'y aurait-il pas moyen de trouver une solution alternative qui favoriserait la sécurité des usagers faibles ? Est-il à ce point impossible d'assurer à la fois la sécurité des biens de l'ADEPS et de celle des utilisateurs du RAVeL ?

Avez-vous connaissance d'autres situations analogues de blocage de l'accès d'un RAVeL à d'autres endroits ?

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 appelle d'abord une remarque préliminaire : le chemin qui a été fermé à Mons longe en fait le bord du site du Grand large, mais ne fait pas partie du Réseau autonome de voies lentes.

En effet compte tenu des activités de l'ADEPS, gestionnaire du chemin incriminé, le tracé du RAVeL du canal Nimy-Péronnes a, dès sa création, été écarté du plan d'eau et passe via l'avenue de la Sapinette et la rue du Grand large. Cette situation est bien reprise sur le site Internet du RAVeL. J'ai ici un extrait de carte à votre disposition si vous le souhaitez.

Récemment, la Direction des voies hydrauliques de Mons a donné l'autorisation à l'ADEPS de clôturer le site. Cette autorisation est assortie d'un permis d'urbanisme délivré par la Ville de Mons.

Les motivations de l'ADEPS étaient, d'abord, la mise en sécurité des stagiaires par la présence d'une enceinte continue, à l'instar de ce que l'on voit dans une école, ensuite de réduire les risques de vol et vandalisme sur le matériel en cours d'utilisation, notamment les planches à voile entreposées sur l'heure de midi par exemple ; et enfin de réduire les nuisances engendrées par les activités de promeneurs parfois indésirables, hors des heures d'activité de l'ADEPS, avec quelques traces de

barbecue, de camping sauvage ou autres dépôts d'immondices. Je peux comprendre et partager ces motivations.

L'examen de solutions alternatives doit tenir compte de l'importance des enjeux de chaque intervenant. Il faut reconnaître que le trafic d'usagers en transit sur le passage litigieux était relativement faible avant sa fermeture. Parmi ceux-ci, ce sont, selon les sources locales, principalement les joggeurs qui sont lésés par la fermeture, car l'itinéraire interrompu, mesurant 580 mètres de développement le long de l'eau, est remplacé par une voirie communale, peu fréquentée de 800 mètres dont la moitié est équipée récemment d'une piste pour usagers lents. Quant aux cyclistes, ce chemin était difficilement carrossable, à cause de la présence d'une réduction de largeur et d'un revêtement boueux. Enfin, concernant les promeneurs, rares sont ceux qui, parmi ceux-ci, parcouraient le chemin réellement en transit.

Oui, il est bien légal de pouvoir fermer un chemin de halage ; il n'existe pas de loi ou de règlement qui impose au gestionnaire d'une voie d'eau de laisser libre accès à celle-ci. Pour rappel, le passage ici, entre le plan d'eau et les installations de l'ADEPS, ne fait pas partie du RAVeL.

Concernant d'autres situations analogues, la particularité du RAVeL le long de voies d'eau est qu'il faut également concilier l'usage du RAVeL avec les activités industrielles en lien avec la voie d'eau. Des itinéraires de déviation sont alors aménagés. Par exemple, prochainement, la zone industrielle en rive droite des embranchements du canal à La Louvière sera bientôt interdite à tous les usagers étrangers aux chargeurs industriels. Un itinéraire de déviation est en cours d'achèvement : rue Tout-y-Faut, ancien quai SAFEA-Glaverbel.

Enfin, concernant le RAVeL de la région montoise, j'ai l'intention également d'améliorer les liaisons entre les RAVeL tant celui du canal que celui de la ligne 98 vers le Borinage et, à terme, celui de la ligne 109A vers Estinnes. Dans ce cadre, une amélioration de la liaison cyclopédestre entre le Grand large et le centre de Mons sera étudiée.

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

M. Daele (Ecolo). - Merci Monsieur le Ministre. Comme je le dis dans la question, ce n'est pas un RAVeL, mais c'est quasiment équivalent puisque c'est la continuité directe du RAVeL.

Imaginons que ce soit une autoroute. Je pense que personne n'irait demander aux voitures de faire un détour alors qu'il y a une possibilité d'aller tout droit. C'est une situation que l'on accepte lorsqu'il s'agit de vélos et que l'on n'accepte pas lorsqu'il s'agit d'automobiles.

S'il vous revient que ce tronçon est assez peu fréquenté, j'ai en tout cas d'autres échos. Ce qui est sûr, c'est qu'actuellement il y a beaucoup moins de personnes qu'avant qui y passent.

Je vous encourage à pouvoir trouver une solution concrète à ce point précis. Mais aussi de manière plus large, lorsqu'il s'agit des RAVeL, il faut éviter au maximum tous les détours et pouvoir considérer que les RAVeL sont les autoroutes de vélos et qu'il faut pouvoir rendre les trajets les plus directs et les plus conviviaux possibles.

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'AFFECTATION DU PRÉLÈVEMENT
KILOMÉTRIQUE ET LA SITUATION DE LA
SOFICO »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'affectation du prélèvement kilométrique et la situation de la SOFICO ».

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, cette question déposée il y a une dizaine de jours vient à point, puisque, depuis lors, le Gouvernement a bouclé son conclave budgétaire et nous pouvons faire le point sur le prélèvement kilométrique. Il est annoncé à hauteur de 155,6 millions d'euros par le Gouvernement pour l'année 2016, puisqu'il court seulement sur 9 mois et non 12. Mais nous pouvons surtout voir son impact sur la situation de la SOFICO et la manière dont les choses vont s'articuler avec les choix budgétaires du Gouvernement.

M. le Ministre, première question ou premier enjeu, c'est l'impact sur la SOFICO, puisque l'on sait qu'il y a quelques années, l'Institut des comptes nationaux a intégré la SOFICO au sein du périmètre de conciliation budgétaire de notre Région - alors que pendant une vingtaine d'années elle était extérieure.

Lors des auditions intervenues ici en juin dernier, les représentants de la SOFICO ont développé les arguments leur permettant de soutenir la prochaine déconsolidation budgétaire de la SOFICO à l'occasion de la mise en œuvre du prélèvement kilométrique. Dès lors qu'il y avait des recettes propres identifiées comme telles et extérieures à la Région, ils pouvaient - nous ont-ils indiqué - justifier la sortie et le retour à la situation antérieure.

Le 19 juin 2015, une rencontre avec l'institut a eu lieu et lors de l'échange que nous avons eu en

commission le 30 juin, vous étiez, disons - et ce sont mes mots - raisonnablement optimiste - je qualifierais ainsi votre approche. La SOFICO devait alors revenir vers l'institut en septembre et je vous cite : « en fournissant des données, des informations complémentaires qui permettront à l'institut de se forger un avis quant à la classification SEC par l'Institut des comptes nationaux ».

La périmétrisation, l'intégration ou non dans le périmètre budgétaire de la SOFICO, ce n'est pas juste une question abstraite, ce n'est pas juste une question académique, c'est une question qui a son impact concret pour le budget wallon, puisque l'on sait que lorsqu'elle est revenue dans le périmètre budgétaire, il y a quelques années, cela a été un impact de 100 millions d'euros la première fois - 150 millions d'euros en vitesse de croisière, qui ont finalement dû être intégrés dans l'équilibre budgétaire wallon. On voit donc bien que si elle en sort, à côté de la recette nette du prélèvement kilométrique il y a un deuxième gain possible pour le budget wallon, puisque c'est une part d'endettement et avec elle une part de solde budgétaire négatif qui s'en irait.

Dès lors, M. le Ministre, en la matière, quel est l'état du dossier aujourd'hui, après ces rencontres de juin dont nous avons déjà parlé, après ces échanges de correspondance ou d'éventuelles rencontres de septembre ? L'institut a-t-il pu accueillir et valider les arguments développés ? C'est ma première question.

À côté de cela, il y a un deuxième enjeu que l'on a commencé à évoquer hier avec le ministre du Budget - mais assez logiquement il nous a renvoyé ici - concernant l'affectation du prélèvement kilométrique. Le Gouvernement nous a indiqué - et là dessus nous pouvons le suivre - que la priorité c'était bien sûr l'entretien du réseau, on sait qu'il en a besoin. Qui dit entretien dit qu'il reste un certain nombre de questions à cet égard. Parle-t-on de l'entretien du réseau qui est soumis au prélèvement kilométrique, du réseau prioritaire, de l'ensemble du réseau régional, voire - j'y reviendrai tout à l'heure - d'une partie du réseau communal ?

Quel entretien visons-nous ici ?

Et puis il y a les autres objets possibles. En la matière nous avons déjà plaidé à plusieurs reprises. L'ancien gouvernement avait pris des orientations en ce sens. Le nouveau gouvernement doit encore statuer ou a peut-être statué - vous nous le direz - quant à l'affectation d'une partie de ce produit aux alternatives à la mobilité automobile individuelle ; c'est le développement des transports en commun par des infrastructures, que ce soit les banes de bus, que ce soit les sites propres, les parkings de covoiturages, les P+R à l'entrée des villes, bref un certain nombre d'investissement. Qu'en est-il ? Quelle est la part affectée à ce défi d'un basculement et d'une sortie de la

congestion ?

Quelle part le Gouvernement - malgré les grandes déclarations qui peuvent être faites, notamment dans des congrès de partis le week-end - va-t-il affecter encore et encore à la construction de nouvelles autoroutes ? C'est la deuxième question : l'affectation de ce prélèvement kilométrique à l'échelon de nos investissements régionaux.

Troisième axe, c'est l'enjeu des pouvoirs locaux. J'y reviens, comme je l'annonçais, puisque l'UVCW a écrit au Gouvernement et nous en a transmis copie pour demander que les communes puissent bénéficier d'une partie des recettes nouvelles du prélèvement kilométrique pour contribuer à l'entretien de son réseau. Le Gouvernement a-t-il déjà pris attitude par rapport à cette demande ? Quelle réponse a-t-il apportée à l'UVCW ?

Restent deux demandes subsidiaires, d'une ampleur sans doute plus relative, mais néanmoins importante pour certaines des communes concernées.

Qu'en est-il de la compensation de la réduction taxe de circulation qui serait accordée aux poids lourds. Je vais référence ici au débat sur les compensations bien légitimes à l'égard du secteur, puisqu'il y a des additionnels communaux qui, le cas échéant, sont portés sur ces taxes de circulation. Par ailleurs, l'Union demandait également l'exonération des véhicules communaux du prélèvement kilométrique, le cas échéant. À nouveau cela ne concerne pas toutes les communes, mais celles qui sont concernées peuvent être intéressées par la réponse. Le Gouvernement a-t-il déjà analysé ces éléments ?

C'est un enjeu qui a son importance. On parle rarement en Région wallonne d'une recette nouvelle de 150 millions d'euros et donc vous comprendre notre intérêt à vous écouter en la matière.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, sujet qui mériterait en soi un bon débat, mais je dois m'en tenir au minutage.

M. Hazée (Ecolo). - J'en avais bien envie, mais j'avais déjà deux interpellations cette semaine, et je me suis dit que je devais me limiter.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - La décision quant à la déconsolidation budgétaire de la SOFICO n'est pas encore obtenue, M. le Député. Je peux juste vous dire à ce stade que les discussions entre la SOFICO et l'Institut des comptes nationaux sont toujours en cours et que cela se passe dans un climat que je qualifierai de constructif, mais il est encore,

hélas, trop tôt pour vous dire quand les conclusions seront données et encore moins quelle sera l'orientation finale que l'ICN souhaitera prendre.

La mission de la SOFICO, vous le savez, c'est de mettre à disposition au profit des utilisateurs un réseau routier dont elle assure à la fois le financement, la réalisation, l'entretien et l'exploitation et les recettes de la redevance kilométrique des poids lourds permettront à la SOFICO d'accomplir sa mission.

Le plan Infrastructure n'est pas un plan d'entretien pour le type desquels il existe des budgets dits ordinaires. C'est un plan d'investissement dans les infrastructures régionales et j'ai déjà eu l'occasion de l'annoncer qu'il y a quatre axes pour ce plan d'Infrastructures : la poursuite de la réhabilitation des grands axes routiers ; la réhabilitation et la sécurisation des traversées d'agglomérations et des routes ordinaires ; les routes de l'emploi et les voies hydrauliques. Il est certain que, dès lors que l'on a la capacité de pouvoir, de manière conséquente, opérer une série d'investissements sur le réseau routier à travers le plan infrastructure, c'est autant de moyens qui ne devront pas être mobilisés dans les crédits ordinaires pour de l'investissement et qui pourront donc davantage bénéficier à l'entretien.

D'ici la fin de l'année, je présenterai au Gouvernement les grandes lignes de force de ce plan d'investissement qui s'élèvera à un total de 320 millions d'euros, lancé dès 2016, pour lesquels des crédits de liquidation se répartiront entre 2017 et 2019. Nous aurons l'occasion, pour garantir une continuité, notamment de soutien, au secteur des voiries de pouvoir enclencher le processus d'attribution des marchés dès l'année prochaine. Vous le verrez au budget initial, puisqu'il y a un montant de 135 millions d'euros sur les 320 millions d'euros du plan Infrastructures qui va être inscrit dès 2016 : 75 millions d'euros dans les crédits du SPW, et 60 millions d'euros dans les crédits de la SOFICO.

L'infrastructure est réalisée pour tous les usagers des réseaux routiers et fluviaux. Il y aura donc une part consacrée aux aménagements pour les modes doux, part que je ne peux cependant encore préciser avec suffisamment de détail à l'heure actuelle.

Je vois que M. Crucke est dubitatif en entendant mes chiffres. Je rappelle pour la communication que le Gouvernement a faite jeudi dernier, on évoquait 75 millions d'euros au plan Infrastructures. C'est dans la partie qui concerne le SPW, la DGO1, auxquels s'ajoutent 60 millions d'euros qui, eux, sont dans le budget SOFICO - donc n'apparaissent pas dans les diapositives de la semaine dernière - ce qui fait bien 135 millions d'euros sur les 320 millions d'euros du plan Infrastructures constituant la première tranche 2016.

Le principe d'une redevance est le paiement pour

l'utilisation d'un service qui est ici l'usage d'un réseau particulier avec un certain niveau de services : rapidité des déplacements, équipement disponible, notamment les aires de repose, les éclairages, les moyens pour le maintien de la praticabilité lors des épisodes hivernaux - et on va rentrer à nouveau dans cette phase - et cetera.

Cette redevance - comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer il y a quelque temps et que je pourrai à nouveau préciser en réponse à la question de M. Crucke, dès lors qu'il aura pu la poser, notamment sur les pratiques de contrôle - sera évidemment perçue sur les autoroutes et certaines routes régionales. Elle ne concerne pas le réseau communal. Dès lors, aucune base légale ne permet de rétrocéder une partie des recettes de la redevance kilométrique des poids lourds aux communes. Les communes ne sont ni propriétaires du réseau, ni gestionnaires du réseau et du service pour lesquels cette redevance va s'appliquer.

Cependant ces recettes nouvelles pour le réseau structurant permettront de soulager en partie les budgets que la Wallonie leur consacre actuellement. Dès lors, indirectement, ce prélèvement kilométrique libérera certains moyens qui seront consacrés, notamment, au reste des infrastructures wallonnes - et notamment le réseau secondaire. Par ailleurs, parmi les mesures d'accompagnement, le Gouvernement va réduire la taxe de circulation des camions au minimum prescrit par l'Europe. La réduction de cette taxe a en effet - vous l'avez souligné - un impact sur les additionnels communaux. Le Gouvernement compensera, sur budget régional, cet impact sur les finances communales.

L'exonération des véhicules communaux au péage kilométrique n'est pas possible. Outre le fait que le décret est déjà publié au Moniteur, on ne peut discriminer les véhicules selon leur propriétaire, vu le principe général d'égalité de traitement. Cependant, une exception : l'ensemble des véhicules d'interventions urgentes - je pense évidemment à la police, aux pompiers ou encore aux ambulances, qui eux, seront exonérés au vu de leur fonction, et ce, que les véhicules soient communaux, intercommunaux, privés ou j'en passe.

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

M. Hazée (Ecolo). - Merci Monsieur le Ministre pour ces premiers éléments à l'issue du conclave. Effectivement, la question aurait mérité un développement, et comme je l'indiquais tout à l'heure, j'ai estimé que je devais limiter mes interpellations pour ne pas en faire dans toutes les commissions. Cela a pour conséquence de ne pas permettre à des collègues d'intervenir aussi, j'en suis désolé.

Quelques réflexions. Sur la déconsolidation, je prends note que le dossier est en cours. Il n'y a pas de réponse assertive, bien évidemment. Le climat est constructif. L'approche sans doute peut rester

raisonnablement optimiste. Le Gouvernement a, là derrière, plus qu'une poire pour la soif, puisque 150 millions d'euros c'est une grosse somme, en tous cas une réserve stratégique très claire à l'échéance, au plus tard, de son ajustement budgétaire, et c'est un élément sur lequel nous reviendrons dans la discussion budgétaire 2016, d'ici les semaines qui viennent, puisque c'est un élément « de confort » pour le Gouvernement, une réserve stratégique ici sur le plan budgétaire.

Deuxièmement, je n'ignore pas que cette recette va directement à la SOFICO. Dans ce cadre-là, vous avez évoqué les enjeux d'entretien ou de réhabilitation - j'avoue que je mettais « l'entretien » au sens générique du terme. Bien évidemment vous avez raison, la réhabilitation en tant que telle s'avère être un entretien plus lourd, elle peut avoir la priorité, il n'y a pas de difficultés là-dessus - on verra évidemment, dès la note budgétaire que vous présenterez d'ici quelques semaines, sans doute des précisions sur les développements chiffrés de ces enjeux. Toutefois, même s'il y a un petit montant pour les voies hydrauliques - vous l'aviez déjà indiqué il y a quelques mois - nous restons extrêmement méfiants à l'égard de ces routes de l'emploi, non pas que l'emploi nous fasse peur, ou qu'il suscite des craintes, mais que cela ressemble à un vernis que l'on met sur une logique d'un autre siècle, d'un développement autoroutier à outrance. Nous verrons très vite, mais les informations que nous lisions encore dans la presse ce matin laissaient penser que nous n'avions pas tort de vous faire ce procès d'intention de vouloir toujours avancer vers davantage d'autoroutes.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Si cela peut vous mettre un peu de baume au cœur, il n'y aura pas de possibilité financière d'intégrer les budgets requis pour CHB dans le plan Infrastructures.

M. Hazée (Ecolo). - Il y a CHB d'un côté, mais je vois que les procédures se poursuivent sur le plan des expropriations et je disais à la presse ce matin que l'on relançait des procédures, en tous cas sur le plan, à ce stade, de l'aménagement du territoire au niveau de Charleroi et du sud de Charleroi. Manifestement, le spectre et la grille d'analyse du 20e siècle sont toujours bien présents au sein des services de votre ministère.

Je disais la SOFICO, mais vous avez vous-même indiqué qu'il y avait aussi, un impact indirect, donc la possibilité - que ce soit à l'égard des communes, que ce soit à l'égard du TEC - d'investir les moyens que le ministre retrouve à travers cette recette nouvelle. Là-dessus, nous restons un peu dans l'expectative des chiffres que vous donnerez d'ici quelques semaines. Nous verrons.

Un dernier mot pour prendre acte avec intérêt de la compensation sur la taxe de circulation et des additionnels, c'est une nouvelle importante pour les

communes concernées, et l'intervention - en tous cas pour les véhicules d'urgence - au niveau des véhicules communaux. J'espère que cela rassurera les pouvoirs locaux.

**QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
ÉCONOMIES D'ÉNERGIE AU NIVEAU DE
L'ÉCLAIRAGE DES AUTOROUTES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les économies d'énergie au niveau de l'éclairage des autoroutes ».

La parole est à Mme Baltus-Möres pour poser sa question.

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, en janvier de cette année, ma collègue, Mme Dock vous interrogeait sur l'éclairage des autoroutes en Région wallonne. Je vous interroge à mon tour sur ce sujet qui interpelle de nombreux Wallons. En effet, encore de nombreux tronçons autoroutiers sont largement éclairés en Wallonie. Par exemple, l'E40 entre Bruxelles et la frontière allemande.

Lorsque l'on prend cette autoroute, nous passons à plusieurs reprises du territoire de la Région wallonne à celui de la Flandre, et avec ce changement de territoire alterne l'éclairage autoroutier. Vous m'aurez compris, ce sont les tronçons wallons qui sont majoritairement éclairés.

De plus à l'occasion de la question de ma collègue, vous aviez indiqué qu'il existait autant d'études démontrant les avantages de l'éclairage que le contraire.

Dès lors, pourquoi certains tronçons ne présentant pas de risque particulier restent-ils continuellement illuminés ? Comme vous le savez parfaitement, ces économies d'énergie ont un impact considérable sur le budget wallon, mais aussi sur l'environnement.

Par ailleurs, si je peux me permettre une suggestion, envisagez-vous d'installer de nombreux catadioptrés sur les tronçons qui seront refaits dans le futur, comme cela se fait en France ? Certes, ces catadioptrés sont déjà placés, mais ils ne le sont qu'à intervalle relativement long et ne garantissent pas la même visibilité que chez nos voisins français.

De plus, cette formule d'éclairage présente les avantages d'être écologique et plus économique que les lampadaires.

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

Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vous remercie pour votre question. Je voudrais d'abord rappeler les modalités actuelles de fonctionnement de l'éclairage autoroutier de nuit, qui ont été décidées en 2007 dans un but d'économie d'énergie. L'extinction de l'éclairage sur les autoroutes de Wallonie est réalisée entre 00 heure 30 minutes et 5 heures 30 minutes du matin et ne concerne que l'éclairage en berme centrale des autoroutes ; les bretelles d'accès et de sortie, ainsi que les échangeurs de même que les parkings restent pour leur part éclairés pour des raisons évidentes de sécurité.

Il faut également préciser que certains tronçons entiers restent éclairés, eux aussi, pour des questions de sécurité. Il s'agit notamment des périphéries de grandes villes et des zones accidentogènes. Mon administration garde également la possibilité de rallumer le réseau si les conditions devaient l'exiger - je pense aux travaux, à la météo par exemple.

Dans le cadre d'une réflexion globale sur l'éclairage des autoroutes qui est actuellement menée en collaboration avec l'administration et la SOFICO, je peux vous assurer qu'un des objectifs principaux est bien la recherche d'économie d'énergie, tout en garantissant le maintien de la sécurité des usagers - c'est évidemment l'alpha et l'oméga.

Toutefois, le choix entre les divers scénarios étudiés et leur mise en place est relativement complexe et a de nombreux impacts, budgétaires et techniques, à court et à long termes, qu'il faut pouvoir prendre en compte.

À titre d'exemple, sur une des pistes que vous envisagez, le recours à des catadioptrés ainsi qu'un marquage routier adéquat peuvent être intéressants, puisqu'ils peuvent compenser l'absence d'éclairage, mais ils n'apporteront pour autant qu'une amélioration du balisage de l'autoroute, et non ce que peut procurer l'avantage de l'éclairage, c'est-à-dire élargir et allonger le champ de vision du conducteur.

Il convient donc de prendre des décisions qui soient mesurées et réfléchies. À cet effet, je compte bien présenter dans les prochains mois un plan d'action concret relatif à la modernisation de l'éclairage des autoroutes wallonnes, dont je serai évidemment des plus heureux de pouvoir vous tenir informée en temps utiles.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Baltus-Möres.

Mme Baltus-Möres (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse assez positive. Vous savez que les membres du groupe MR ne lancent pas seulement nouveaux projets et développent des concepts qui ont besoin d'un certain budget. Non, nous sommes très vigilants aussi où l'on pourrait encore épargner les

dépenses publiques. Nous vous proposons ici des idées constructives et concrètes. Je salue le fait que vous soyez assez positif à propos de cette idée.

Pour parler encore un peu de cette situation concernant l'autoroute E40, je constate moi-même régulièrement que les tronçons wallons sont éclairés tandis que les tronçons flamands ne le sont pas. Vu que le territoire change très vite et très souvent sur quelques autoroutes, on a des alternances d'éclairage fréquentes qui ne sont pas seulement désagréables, mais qui présentent aussi un certain danger et risque de sécurité à mon avis. C'est donc pour cela que je vous interpelle dans ce dossier, et j'espère que vous reconnaissez la problématique. De plus, vous avez dit que c'est entre 00 heure 30 minutes et 5 heures 30 minutes du matin que les autoroutes ne sont pas illuminées. Vous savez très bien qu'en hiver, à 5 heures 30 minutes, souvent, il fait déjà noir, donc il y a encore six heures d'épargne possibles et je me demande pourquoi l'on commence à 00 heure 30 minutes avec ce processus. Ce sont aussi des pistes à suivre, peut-être, et je suis très contente de l'attention que vous donnez à ce sujet. Merci.

**QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'AMÉLIORATION DE LA CONNECTIVITÉ
NUMÉRIQUE DES 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'amélioration de la connectivité numérique des ZAE ».

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

M. Bouchez (MR). - Monsieur le Ministre, les experts du Conseil du numérique ont pointé le manque de connexions dans les zones d'activités économiques et le pointe comme un problème sur le plan du développement et de l'installation d'entreprises ; manque de connexions entre ces différentes zones et aussi et surtout au sein de la zone elle-même.

Pour cela, il faudrait du haut, voire du très haut débit pour faciliter le travail de ces entreprises qui, de plus en plus, de toute manière, passent par la connectivité.

Pour obtenir ce résultat, il faudrait pouvoir travailler avec de la fibre optique, ce qui demande des investissements en la matière.

Monsieur le Ministre, avez-vous eu connaissance - mais je suppose que oui - de ces recommandations du Conseil du numérique, mais surtout, quel est votre plan d'action par rapport à cette recommandation ?

Avez-vous des ambitions d'investissement, peut-être également avec le privé ? Une erreur, c'est parfois de considérer que le public doit être le seul à poser de tels investissements alors qu'ici, on est sur un secteur extrêmement rentable et où il suffit d'inciter, de mettre des acteurs autour de la table pour obtenir des investissements privés qui seront rentabilisés par le privé - tant mieux pour eux -, mais cela décharge au moins les pouvoirs publics d'investissements qui peuvent être faits par d'autres.

Monsieur le Ministre, je ne doute pas de votre ouverture sur ce genre de question. Vous l'avez déjà prouvé dans d'autres dossiers. J'aimerais donc connaître votre position sur celui-ci.

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, pour commencer par répondre à votre dernière question, dans le cadre de la réforme du décret zoning que j'envisage de déposer sur la table du Gouvernement au premier semestre de l'année prochaine, très clairement, cette capacité de partenariat avec des opérateurs y sera renforcée, parce que, effectivement, dans le cadre de l'équipement des zones d'activités économiques, c'est typiquement un créneau sur lequel on peut davantage et certainement mieux faire que l'on ne le fait aujourd'hui.

Pour en revenir à votre question, peut-être que la lecture attentive de la presse du week-end aura déjà défloré une partie des réponses que je vais vous rendre, mais c'est l'occasion comme cela de montrer la cohérence entre ce qui a été dit il y a quelques jours et ce que je peux répéter à votre attention.

Vous savez, Monsieur le Député, que dans le cadre du plan Numérique qui a été élaboré, je me réjouis d'ailleurs des recommandations qui sont proposées par le Conseil du numérique visant, et je cite : « à mettre en œuvre une véritable politique d'aménagement numérique de la Wallonie par la qualité de ses infrastructures, garantissant un accès à un très haut débit sur l'ensemble du territoire ».

En particulier, le Conseil du numérique recommande d'achever le raccordement au réseau à très haut débit de l'ensemble des parcs d'activités économiques en Wallonie, puisque l'on peut en effet constater que les besoins des entreprises en termes de débit vont sans cesse croissant en raison, notamment, des nouvelles applications externes et des stockages de données dans le *cloud*.

Je suis persuadé que la qualité de la connectivité constitue un atout indéniable pour l'attractivité des terrains situés en zones d'activités économiques et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle, au-delà de

l'équipement des futurs zonings, il faut aussi que l'on équipe les anciens zonings dans le cadre des processus de *revamping* pour lesquels j'aurai aussi un incitant financier à pouvoir esquisser, sans quoi l'on risque d'avoir une désertification progressive des anciens zonings au bénéfice des nouveaux, y compris pour des entreprises situées dans les anciens qui se délocaliseraient, ce qui n'est évidemment pas l'objectif recherché. Les nouveaux hectares mis à disposition et qui sont équipés ont pour vocation première d'accueillir de nouvelles entreprises et de procurer de l'emploi et pas juste d'offrir une possibilité de délocalisation d'anciennes entreprises laissant alors des friches, en quelque sorte, de zonings vers lesquelles plus personne ne convergerait. L'objectif, c'est de pouvoir tirer vers le haut les anciens comme les nouveaux pôles d'activités économiques.

C'est d'ailleurs pourquoi, sans attendre l'adoption du plan Numérique, j'ai déjà pris l'initiative de mettre en place les conditions infrastructurelles afin que les entreprises puissent être connectées directement au réseau de fibres optiques permettant un débit allant jusqu'à 1 000 Mb par seconde en lieu et place du réseau câblé ADSL ou VDSL.

À cet effet, je viens de signer, il y a quelques jours, une circulaire destinée aux opérateurs de développement économique qui poursuit trois objectifs principaux :

- faciliter la coordination des travaux d'équipement avec les impétrants ;
- accélérer le déploiement de l'équipement en fibres optiques pour un accès à très haut débit au réseau de communication électronique ;
- atteindre un équipement de haute qualité en infrastructures de réseau - eau, gaz, électricité - favorisant l'accueil des entreprises.

À l'occasion de tout projet d'aménagement d'un nouveau parc d'activités économiques, la circulaire impose désormais un devoir d'information à charge des opérateurs de développement économique vis-à-vis des gestionnaires de réseau pour tout chantier futur de voirie et un engagement des opérateurs de développement économique visant à mettre à disposition des impétrants des tranchées communes en voirie pour leur permettre d'y placer, à moindre coût, leurs propres infrastructures de réseau.

Par cette circulaire, je souhaite favoriser l'émergence de nouveaux parcs 4.0 bénéficiant d'infrastructures de haute qualité en matière de connectivité numérique et s'inscrivant aussi dans la logique du plan Marshall.

Par ailleurs et à mon initiative, j'ai constitué un groupe de travail composé du cabinet de mon collègue, le Ministre Marcourt, de la SOFICO, de la DGO1 et de la DGO6 afin d'envisager d'autres pistes d'amélioration de l'accès au très haut débit pour les entreprises.

D'autres actions plus concrètes sont aussi attendues

sur ce sujet dès lors que le plan Numérique aura été adopté par le Gouvernement.

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

M. Bouchez (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour les éléments de réponse. Je pense effectivement que l'aspect que l'on a évoqué sur la participation du privé et l'incitation du privé à investir est importante puisqu'on l'a vu, à certains moments, on a voulu faire à la place du privé, ce qui a coûté beaucoup d'argent public pour un résultat qui, de toute façon, ne peut pas être fondamentalement meilleur, puisque ce n'est pas chez nous que l'on va créer de la technologie. Je pense que c'est un aspect sur lequel on peut être d'accord.

Sur le plan Numérique, vous avez déjà avancé en partie. Il serait intéressant de pouvoir intégrer vos aspects dans le plan Numérique tel que vous l'avez évoqué, mais surtout de fixer des échéances en la matière. Je crois que l'initiative d'avoir un lien entre les impétrants pour ne plus devoir rouvrir à chaque fois est importante, mais il faut, derrière, être sûr que l'opérateur va suivre. Pour cela, je crois que, de façon générale, on l'a dit tout à l'heure, il y a un intérêt économique aussi pour eux.

Il est important d'avoir à l'esprit de pouvoir avancer avec des délais extrêmement rapides et peut-être prioritairement sur les anciens zonings pour ne pas créer un effet de désertification, mais bien un effet démultiplicateur avec les nouveaux.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'INSTALLATION DES PORTIQUES EN VUE
DE LA PERCEPTION DE LA TAXE
KILOMÉTRIQUE ET LES EFFETS
COLLATÉRAUX SUR LES ROUTES
SECONDAIRES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'installation des portiques en vue de la perception de la taxe kilométrique et les effets collatéraux sur les routes secondaires ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, je vais pouvoir réactualiser ma question, puisque, depuis le moment où j'ai posé ma question, j'ai découvert dans le journal que c'était encore plus génial que je ne le pensais au départ.

J'avais au départ quelques craintes de bourgmestres, dont je ne suis pas, Monsieur le Ministre, mais je me

fais parfois le relais de collègues, ailleurs, qui vivent une situation traumatisante en entendant ce qui est en train de s'installer, mais ce qui se passera surtout si...

Tout le monde est persuadé que l'on va arriver à la taxe kilométrique, moi je suis encore de ceux qui pensent qu'on n'y arrivera pas. Les nuages sont en train de s'amonceler sur ce dossier, cela va être quelque chose de formidable quand la pluie va tomber. Beau à voir pour ceux qui, depuis le début, disent que cela ne se fera pas. Pour ceux qui pensent que cela se fera, ce sera peut-être un peu moins agréable.

On va parler d'éléments techniques, parce qu'ils sont là. Ces panneaux portail sont là, ils sont mis.

Premier élément, un certain nombre de collègues disent qu'ils vont, à certains endroits, pouvoir descendre de l'autoroute, prendre - et ce serait encore un moindre mal - une route régionale, une route communale - voyez les charrois, ce que cela donne - remonter sans doute un peu après sur l'autoroute et, entretemps, nous paierons les pots cassés. Quand je dis « nous », ce sont les communes qui devront supporter ce que l'on appelle ce fameux trafic de transfert.

J'en avais parlé avec votre collègue, M. Lacroix, dans tous les débats qu'on a eus sur ce dossier. Souvent, à cet égard-là, il remballait vers vous. Enfin, il ne remballait pas, parce qu'à l'époque, il pensait que c'était une bonne mesure sur le plan budgétaire et il essayait de prendre pour lui, mais une fois que cela se compliquait, il disait : « Je ne suis pas le ministre qui doit gérer cela sur le plan technique ». Malheureusement, vous n'étiez pas là, je ne pouvais pas non plus vous interpeller. On passerait la nuit ici avec M. Lacroix et vous et à ce moment-là, vous attendiez que cela passe ou pas.

Y a-t-il une légitime crainte à avoir aujourd'hui sur ce trafic de transfert ? Si oui, comment, en tant que responsable politique numéro 1 des travaux publics wallons, des autoroutes, allez-vous pouvoir à la fois peut-être rassurer certains collègues, mais vous prémunir par rapport aux actions de responsabilité qui pourraient arriver ?

Deuxièmement, et cela je ne pensais pas que cela pouvait exister - mais je connais le sérieux de M. Reul de l'UPTR et je sais qu'il sort très rarement sans être couvert et quand il lance comme cela un élément, c'est qu'il a vérifié un certain nombre de choses - il semblerait - et c'est pour cela que je dis que je réactualise, j'espère que vous pourrez me donner réponse, mais comme je sais que vous connaissez par cœur vos dossiers, je suis sûr que vous avez réponse, il y a un chef de cabinet qui a sûrement dit : « Crucke va se ramener avec cela en plus, fais attention » - que ces portiques ont été installés.

Ces portiques ont donc été installés. D'abord, il semble qu'ils ne soient pas conformes à la propre

réglementation wallonne. Alors qu'une législation qui précise que ces portiques doivent être installés avec une protection, des barrières, et cetera, tout cela n'a pas été fait. Il semble que le minimum que l'on peut attendre en termes de précaution, de prévention, de sécurité, de prudence, tout ce que comme ministre de la Sécurité routière vous devez faire pour que cela puisse se passer convenablement, semble ne pas avoir été fait.

Sont-ce des cow-boys qui ont installé l'affaire ? Comment ont-ils fait cela ? Sont-ils venus du *Far West* ? Mais le *Far West* n'est pas très loin, c'est l'Allemagne pour eux, parce que l'on est en train de remplir les caisses d'une société allemande. C'est ainsi, c'est l'Europe, il faut faire avec.

Étaient-ils à ce point ignorants de la législation ? Ont-ils obtenu un permis pour cela ?

Ces portails qui seront installés, mal installés, sans précaution, s'il y a demain un accident, qui est responsable de cet accident ? Qui va encaisser ? Est-ce celui qui l'a installé ? Est-ce la SOFICO ? Est-ce la Région ? Vous savez qu'il y a un principe d'accession. M. Bouchez, qui est bien plus fort que moi en droit, parce qu'il a fait six ans d'étude alors que je n'en ai fait que cinq, vous pouvez réussir le droit en cinq ans, mais lui a fait...

M. Bouchez (MR). - Je l'ai fait en cinq ans aussi. Vous êtes mal informé.

M. Crucke (MR). - Ce n'est pas ce que l'on m'avait dit. Les mauvaises langues, à Mons, disent qu'il l'a fait en six ans, ce n'est pas sympa.

(Rires)

Grâce à moi, M. Bouchez a confirmé qu'il a fait le droit en cinq ans.

J'en reviens à mes portiques. Y a-t-il au moins eu une convention entre la SOFICO et Satellic ? J'ai beau chercher, Monsieur le Ministre, je ne trouve pas. Même quand j'appelle votre cabinet, quand je demande d'avoir ce document, on ne me le donne pas. Je me dis donc qu'il ne doit pas exister. S'il n'existait pas, ce serait un problème supplémentaire, parce qu'alors on est sur du vent. Déjà que les portails ne sont pas sécurisés, si en plus ils s'envolent, imaginez ce que l'on aura comme dégâts.

Voilà les questions mots que je voulais vous adresser sur ce dossier qui, à mon avis, n'est pas terminé. Je ne sais pas pourquoi, mais on en parlera encore à l'avenir ; sans doute encore avant le 1er avril, mais peut-être aussi après.

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, on en parlera certainement beaucoup puisque j'ai bien compris que vous en aviez fait une de vos marottes. Vous êtes de ces personnages qui, lorsqu'ils annoncent la météo, aiment veiller à ce que celle-ci se confirme. Vous annoncez beaucoup de nuages et de pluie, mais je pense que nous n'avons plus assez de doigts pour compter les danses qui sont les vôtres autour du feu pour incanter cette pluie et veiller à ce qu'il y ait énormément d'orages qui s'amoncellent sur la tête de la Wallonie. Gageons que vous chantiez faux et que, dès lors, cela ne permet pas à la météo de vous entendre.

Ceci étant, sur le fond du dossier, sachez que les emplacements des portiques ont tous été déterminés dans le but d'assurer un maillage le plus optimum du réseau, précisément pour pouvoir contrôler le plus grand nombre de véhicules et aussi de réduire au maximum les effets d'évitement, de transfert, comme vous les appelez.

Je tiens d'ailleurs à rappeler – souvenez-vous, vous qui êtes aussi un observateur assidu du dossier – que, lors de la présentation du réseau qui allait être soumis au péage kilométrique de poids lourds, il y a un peu plus de 200 kilomètres, de mémoire, de réseau qui jusqu'ici n'émergeaient pas à l'Eurovignette, qui ont été ajoutés au réseau qui sera soumis au péage kilométrique, donc considérés désormais dans l'escarcelle des voiries structurantes, gérées et exploitées par la SOFICO, précisément pour éviter au maximum ces effets de transit.

Nous avons réintégré, après analyse, les dizaines et dizaines de kilomètres de routes nationales qui auraient pu, le cas échéant, constituer des voies d'évitement ou de transit. Mais il n'a pas non plus été caché qu'une évaluation serait opérée pour pouvoir voir si le réseau doit être ajusté, soit en retirant quelques kilomètres de voiries régionales qui ont été ajoutés par crainte d'un transfert, si l'on constate dans les faits qu'il n'y en a aucun, ou à l'inverse y ajouter d'autres voiries si, après que le dispositif ait fait ses maladies de jeunesse, on doit constater qu'il y a du transit insupportable et inacceptable pour une série de contrées qui seraient ainsi traversées.

Je voudrais rappeler que les mêmes craintes existaient lors de l'introduction du péage allemand, il y a 10 ans, et qu'aujourd'hui on ne constate pas en Allemagne de problèmes de report de trafic sur des voiries inadaptées. Qu'il y ait des craintes, on peut l'entendre ; qu'il y ait beaucoup de démythifications à opérer, là aussi il faut l'entendre.

Je voudrais rappeler aussi qu'un comité de pilotage est constitué pour justement se concerter sur les mesures d'évaluation et d'accompagnement au péage kilométrique des camions. La possibilité existe donc de pouvoir prendre des mesures correctives.

D'autre part, s'agissant du dispositif de contrôle, je

voudrais rappeler qu'il est lui-même complété par des dispositifs sur poteaux et par 40 véhicules de contrôle et d'interception. L'ensemble de ce dispositif a été conçu et dimensionné pour contrôler le plus grand nombre de véhicules, et ce, en toute sécurité.

Pour ce qui concerne la Wallonie, 17 des 40 portiques seront placés sur son territoire. Tous les portiques sont déjà installés. La majorité de l'équipement, c'est-à-dire les lasers, les caméras, et cetera, est aussi déjà installée.

Je souhaite à ce sujet répondre aux craintes formulées dans la presse, ce week-end – et que vous relayez bien légitimement – craintes exprimées par l'UPT, ces portiques seront bien tous équipés de glissières de sécurité pour ne pas constituer d'obstacles latéraux dangereux pour la circulation. La phase de test est d'ailleurs en cours et permet à Viapass de vérifier que les éléments installés correspondent bien aux exigences du contrat. Actuellement, il n'y a pas de retard par rapport au planning initial. Donc, oui, les mesures de sécurité seront bien prises pour répondre au prescrit régional et donc éviter qu'il ne s'agisse d'obstacles latéraux dangereux additionnels.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Il peut être rassuré, je n'annonce pas la météo ; je n'ai pas la prétention d'annoncer la météo, je n'ai pas cette compétence. Mais si on annonce la météo mauvaise, alors je prends des précautions, je sors avec mon ciré. Il y a tous ceux qui disent, pour l'instant, qu'il va faire mauvais, mais mettez un ciré, vous sentirez moins cette source de pluie.

Par rapport au maillage, j'ai quand même vu une prudence dans votre propos. Le maillage optimum, ce n'est pas optimal, et vous conjuguez cela avec « essayé » : on a essayé. Qui n'essaie rien n'a rien, évidemment. Là, je pense que vous dites : « On n'est pas si sûrs de nous, mais on n'avait pas le choix, il manque d'argent dans les caisses wallonnes ; il fallait bien que l'on plombe quelqu'un. On a plombé ceux qui travaillent : les camionneurs, les transporteurs. On peut toujours corriger après ». C'est la même logique par rapport aux portiques puisque vous me dites : « Si l'on considère qu'il y a un trafic de transfert, on peut corriger ». J'en prends acte et c'est une bonne mesure. Le tout est de savoir dans quel délai, parce que si on attend deux ans pour faire l'évaluation, imaginez les dégâts sur les routes.

Vous m'avez rassuré en me disant que ces portiques seront équipés de glissières tel que prévu. Je ne sais toujours pas si un permis a été délivré. Ce n'est pas un détail, il faut le savoir. En même temps, entre-temps, il n'y a pas de glissière. Si demain il y a un accident, que fait-on ? On dit au gars qui a un accident qu'il n'a pas de chance, qu'il faut attendre que la glissière arrive ou l'on

considère qu'une responsabilité est engagée ?

C'est là que, si vous vouliez me faire plaisir, combler mon bonheur par rapport à ce que vous faites souvent – parce que vous répondez très correctement aux questions, je le reconnais, d'ailleurs j'aime venir vous poser des questions, il y a au moins de l'interactivité – vous pourriez me remettre le document entre SOFICO et Satellic. Si vous n'avez pas le temps de bien le dire, je veux bien le lire pour voir si, en termes de responsabilité, l'on a imaginé ce qui pourrait se passer, s'il se passe un jour quelque chose.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je n'ai pas vocation à faire votre bonheur.

M. Crucke (MR). - Peut-être que vous ne pouvez pas le faire ou que vous ne savez pas. Si vous ne disposez pas de document, il est difficile de combler le bonheur.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
LIAISON DE LESSINES À L'A8 »**

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 liaison de Lessines à l'A8 ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, voilà un dossier qui n'est pas localiste, parce que l'on a des entreprises importantes qui, depuis des années, se sont installées dans ce coin à Lessines – heureusement d'ailleurs – et qui, à la fois pour des besoins industriels, mais aussi pour des besoins liés à la paix des riverains, ont souhaité rejoindre l'A8 par ce que l'on appelle la N56 qu'il convient d'aménager.

Vous êtes venu récemment dans la région. Je n'ai malheureusement pas été invité. Pourquoi ? Quand un ami cdH vient, il invite souvent les parlementaires cdH, mais il oublie, parfois, qu'il y en a d'autres dans la région. Ce n'est pas grave, vous reviendrez une autre fois. Je vous invite d'ailleurs quand vous voulez ; chez moi on peut passer par là aussi.

Mais ces six kilomètres, j'avais d'abord l'impression que tout le monde est heureux, en disant : « Enfin, ce dossier est débloqué ». Mais il reste deux petits problèmes. Quand on fait une tarte, si le dernier ingrédient, celui qui donne toute la saveur à la tarte n'a pas été mis, le goût est un peu moindre que ce à quoi l'on s'attendait.

Ici, il y a deux petits éléments sur lesquels il semble qu'il n'y ait pas eu de réponse donnée alors que cela me semble être possible. C'est pour cela que je reviens vers vous. Le premier élément c'est celui de l'appel éventuel que la Wallonie pourrait interjeter au prononcé du juge de paix quant à l'indemnisation des terres expropriées. Il semble que ceux qui ont été expropriés se satisfont de ce jugement et donc on pourrait avancer. J'ai eu l'occasion de lire ce jugement ; je le juge intéressant en termes de jurisprudence qui pourrait peut-être même faire date. Mais on ne sait pas si la Wallonie va ou pas interjeter appel. C'est oui ou c'est non. Cela conditionne peut-être un certain retard dans les travaux. Est-ce pour cela que vous n'avez peut-être pas répondu aux questions soulevées ? Donc, répondez-moi, oui ou non. En fonction de cela je ferai le calcul par rapport au délai éventuel.

Deux, il y a ce remembrement, ce que l'on appelle le remembrement, qui a été avancé en 2013, qui agréé également les agriculteurs locaux. Donc tout le monde a dit oui, mais depuis 2013, cela ne bouge plus.

Si on ne fait pas cette opération de remembrement, on ne pourra pas non plus avancer dans le dossier. Donc voilà deux éléments qui paralysent ce dossier. Pouvez-vous lever les deux incertitudes sur le dossier ? Et puis, tant que j'y suis – ainsi vous avez le temps – à parler de ce dossier, il reste un chaînon manquant qui doit faire le contournement de Lessines et il semble qu'on n'en parle pas beaucoup. Vous avez dit, puisque je vais vous citer et je veux toujours être correct avec ce que vous faites : « Je ne veux pas mettre la charrue avant les boeufs ». Cela veut dire quoi ? Cela veut-il dire que ce dossier n'existe pas, qu'il n'y a rien ? Et qu'en tout cas dans cette législation-ci, il faut.. Ou bien est-ce dans les 75 millions que vous avez prévus ? Et peut-être bonne surprise ce sera dedans. Vous me direz si c'est dans les 75 ou pas ! Parce que cela inquiète comme réponse de votre part. Pouvez-vous me rassurer quand même ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - « Mettre la charrue avant les boeufs » : expression qui date du 16^e siècle qui fait référence au repos du paysan qui démonte la charrue pour la mettre devant les boeufs, signifiant ainsi la fin du labeur. Réaliser ce geste le matin avant d'aller travailler serait faire preuve d'illogisme, les choses seraient faites dans le désordre. Voilà ce que cela veut dire puisque vous vous demandiez quand j'ai évoqué ne pas mettre la charrue avant les boeufs, ce que je voulais signifier. Très clairement, en langage plus simple, cela signifie que je ne peux pas faire d'engagement aussi sympathique, le fut le climat de cette petite réception, dès lors que je n'ai pas analysé clairement ma capacité de pouvoir tenir mon engagement et donc de disposer des moyens budgétaires qui seraient nécessaires.

Pour en revenir au fond de vos questions, le chantier tant attendu de la liaison de Lessines à l'A8 par la N56 est bien en cours. Les éléments précisés dans votre question n'empêchent pas la réalisation du chantier, puisque le SPW a bien pu prendre possession des terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Reprenons les divers éléments de votre question. Par rapport à la décision du Juge de Paix en matière d'expropriation, ma réponse sera très claire, le Comité d'acquisition d'immeubles (CAI), qui réalise les achats des terrains, estime effectivement que les montants d'indemnisation retenus par le juge de paix sont trop élevés, compte tenu des moyennes en vigueur en matière de rachat de terres agricoles.

Il revenait à mon administration, la DGO1 et au CAI de prendre attitude à ce propos. La décision d'interjeter appel contre les montants d'indemnisation proposés a été prise. Je rappelle qu'un seul propriétaire conteste depuis le début le bien-fondé des démarches entreprises par l'administration en ce projet. Il est utile également de rappeler, et c'est surtout cet élément-là qui a motivé la décision d'interjeter appel de la part de l'administration et du CAI, qu'il convient d'être prudents quant au risque de jurisprudence en matière de coût d'expropriation que pourrait créer cette décision.

Par rapport au remembrement, les initiatives à prendre en matière de remembrement relèvent des compétences de la DGO3 et non pas de la DGO1. Il m'est donc difficile de me prononcer en la matière, mais je vous invite à relayer la question auprès de mon collègue, M. Collin, Ministre de l'Agriculture, quelques instants de vos interpellations à venir.

La troisième et dernière partie de la liaison, vers la N42 et Grammont : la liaison actuelle va déjà permettre de solutionner de nombreux problèmes de mobilité aussi bien pour les entreprises que pour la Ville de Lessines.

Le chantier actuel est prévu pour durer de nombreux mois - on peut tabler un délai global de deux ans - ce qui laisse le temps d'envisager sa suite éventuelle. Je n'ai d'ailleurs rien exclu à ce sujet à travers l'expression « Ne mettons pas la charrue avant les boeufs ».

Ce projet pourra, le cas échéant, être intégré dans le prochain plan Infrastructures, en fonction des moyens budgétaires disponibles. Mais je prends pour habitude généralement de ne pas m'engager fermement quand je n'ai pas la garantie de pouvoir tenir mon engagement.

Pour ce qui concerne la situation actuelle du chantier, les travaux se poursuivent actuellement. En voici l'état d'avancement précis. Les phases suivantes ont déjà été effectuées, même si cela n'est pas encore très visible :

- démolition d'une maison ;
- piquetage du tracé ;
- retrait de végétation (arbres fruitiers) ;

- démontage de clôture.

Par ailleurs, la section A8 - rue de Trimpont/rue des Pires est en cours de préparation de même que l'ouvrage d'art au droit de la N521.

En conclusion, le chantier a bel et bien démarré et suit son cours normalement.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Le recours c'est oui ; je ne vais pas dire que je m'y attendais, mais je ne suis pas particulièrement étonné, pour que les choses soient claires.

Le remembrement DGO3, c'est vrai, mais c'est la difficulté de ce Parlement, c'est que vous ne pouvez plus poser une question qu'à un seul ministre et donc moi je suis bien obligé de choisir l'un ou l'autre. J'irai après voir M. Collin car il faudra bien que j'aie la réponse.

Pour le contournement, la charrue avant les boeufs, « *to put the car before the horse* diraient ». Les Anglais, vous savez ça ? C'est *wait and see*, si j'ai bien compris ?

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE TRANSFERT DE LA COMPÉTENCE DES EXPROPRIATIONS »

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

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

M. Crucke (MR). - Je n'en avais pas encore une sur le Grand Lille ?

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Après, dans les normes de transport.

Mme la Présidente. - Mais en fait celle du patrimoine devait être dans la thématique travaux publics. Je vous en prie.

M. Crucke (MR). - Merci Mme la Présidente. Monsieur le Ministre, c'est de la curiosité évidemment j'ai eu le bonheur d'aller vous écouter dans cette bonne Ville de Tournai avec ce pont des Trous ; je vais y revenir. J'ai mis la question juste trop tard. À cinq minutes près, j'étais dedans. Mais enfin ce sera pour la prochaine fois. Je suis allé vous écouter à Tournai, c'était bigrement intéressant. Je ne me suis pas du tout

ennuyé.

Vous avez annoncé, ce que je n'avais pas vu passer. J'ai d'ailleurs engueulé mes collaborateurs en disant qu'il faut lire *Le Moniteur belge* – il n'y a pas que moi qui dois fournir du travail dans ce groupe. Vous êtes allé piquer la compétence des expropriations chez M. le Ministre Di Antonio. Il faut quand même le faire, clac comme cela.

C'est quand même incroyable, parce que vous arrangez tous les budgets pour le cdH, pour vous. J'ai vu cela dans l'analyse budgétaire, c'est incroyable, tout ce qu'a le cdH c'est pour vous, les deux autres ils ne vont pas être contents. Ils n'ont peut-être pas grand-chose à dire, mais enfin soit.

Vous allez piquer en plus chez M. Di Antonio les expropriations dans l'espoir que vous fassiez avancer plus vite – que je peux à la limite aussi comprendre – les dossiers d'aménagement de parcs d'activité économique. On ne dit plus zone, mais parc. C'est plus romantique, c'est un peu moins rugueux. Enfin j'espère que cela procure toujours autant d'emplois.

Je veux bien comprendre ; je me dis que si vous avez fait ça, ce n'est pas pour faire mal à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. Vous n'êtes pas du genre à dire : « Je vais aller pester un copain ». Non, c'est sans doute que vous avez vu qu'il y avait une lenteur particulière. Donc, aujourd'hui le constat, c'est quoi ? Comment peut-on dire, cela ne fonctionne pas ? Il faut un délai de X ? Et puis pour prendre en mains, pourquoi avez-vous pensé que M. le Ministre Di Antonio ne pouvait pas le faire ? Avez-vous des craintes sur l'administration ? Sur le cabinet ? Éventuellement le ministre ? Quelle est l'ambition que vous mettez ? Cela fait quand même quatre ans. Donc si l'on veut rattraper du retard, en quatre ans comment allez-vous faire ?

Je veux comprendre le cheminement intellectuel, c'est cela qui m'intéresse ; ce n'est pas simplement de dire, cela vient de l'un à l'autre parce que je peux comprendre, intellectuellement, qu'il y a une bonne raison de le faire.

Les expropriations et zone d'activité et parcs d'activité économique, cela peut aller de pair.

Mais alors, on doit comprendre toute la chaîne. Le délai écoulé, le délai présent et l'ambition. Quand j'aurais compris cela, je pourrais faire des commentaires éventuellement plus précis.

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, c'est toujours dangereux de vous avoir dans

la salle quand on est orateur, parce qu'on sait que l'on contribue à alimenter des questions de la commission qui suivra. Toujours est-il qu'en la matière, effectivement, c'est en sa séance du 23 juillet dernier que le Gouvernement a décidé de modifier l'arrêté de répartition des compétences entre ministres pour me confier la compétence relative à la procédure judiciaire d'expropriation.

Il s'agit d'une matière récemment régionalisée suite à la sixième réforme de l'État et, à mes yeux, l'expropriation constitue un outil, je vais même dire un levier indispensable pour l'action publique et singulièrement dans les matières infrastructurelles dont j'ai la charge. Que ce soit pour les zonings, comme pour les routes, comme pour les voies hydrauliques, comme pour le RAVeL et d'autres enjeux importants pour lesquels, y compris dans des projets d'aménagements urbains intéressants, ce levier est toujours utile.

Dès la publication au *Moniteur belge* de l'arrêté modificatif, j'ai donc sollicité un état des lieux sur la réflexion en cours à ce sujet, au sein de l'administration. En effet, sous la précédente législature, le Gouvernement avait chargé le SPW d'organiser un groupe de travail interne et les résultats de ces travaux m'ont été présentés et force est de constater qu'en gros, tout reste encore à faire.

C'est pourquoi je présenterai très prochainement au Gouvernement, une note visant à redéfinir le mandat du SPW et à relancer le groupe de travail, sous mon égide. En lien avec la mesure spécifique inscrite dans le plan Marshall 4.0, à ce sujet, je me suis fixé trois objectifs. Premièrement, rationaliser les différentes procédures d'expropriation, puisqu'aujourd'hui trois procédures coexistent - la procédure ordinaire, d'urgence et d'extrême urgence, mais en pratique, une seule est encore utilisée, à savoir la dernière, celle de l'extrême urgence. Deuxièmement, de simplifier les procédures puisque les lois en vigueur datent de 1835, 1926 et 1962. Il faut donc les actualiser pour permettre aux opérateurs publics de recourir à un outil simple et efficace, tout en conservant évidemment des garanties procédurales en faveur des propriétaires expropriés. Et troisièmement, assurer une parfaite transversalité de l'expropriation dans les différentes matières afin d'éviter la disparité des processus administratifs.

Pour ce faire, je présenterai en 2016 au Gouvernement une note d'orientation sur la base des réflexions issues du groupe de travail interne à l'administration que je vais donc relancer. Ce qui me permettra au cours de ce mandat, de pouvoir alors venir avec des documents qui prendront probablement la forme de décrets visant à toiletter le processus et à rendre cette compétence, ces expropriations, plus modernes et en phase avec les besoins des autorités.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je prends note du 23 juillet 2015, c'est le lendemain des Francos donc cela justifie sans doute que je n'ai pas vu passer l'histoire.

Ceci dit, l'état des lieux a été sollicité, c'est une bonne chose, et sur le triple objectif : rationaliser, simplifier et moderniser, ce sont des objectifs parfaitement libéraux et je ne peux qu'y souscrire.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'ÉVOLUTION DU DOSSIER DE RÉSEAU
EXPRESS GRAND LILLE (REGL) »**

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL) »**

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. Crucke, sur « l'évolution du dossier de Réseau express Grand Lille (REGL) » ;
- de M. Crucke, sur « le Réseau express Grand Lille (REGL) ».

La parole est à M. Crucke pour poser ses questions.

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, Madame la Présidente, quand vous posez une question à deux ministres parce qu'il y a une compétence qui relève évidemment de M. le Ministre Prévot, les transports – je vais faire bref – et puis, il y en a une autre qui dépend de M. le Ministre Président Magnette et après, on remet tout chez M. le Ministre Prévot. Ce que je peux comprendre, puisque c'est un seul ministre qui répond pour le Gouvernement. Ici, il sera bien obligé de me donner deux phases de la réponse.

D'abord, les amis de la métropole lilloise ont imaginé revoir les transports pour relier la métropole aux grandes villes et cela dépasse le territoire français et ils ont été pointer dans le territoire Belge une grande ville en Flandre, Courtrai. Ils ont oublié d'emprunter une en Wallonie qui est Tournai. Ils ont quand même mis Moucron, mais comme passage. Merci pour le cadeau ; on n'est pas oubliés sur la carte, on peut y passer.

Je ne suis pas certain que l'étude qui est pour l'instant à l'enquête publique en France aboutira ; je suis même certain du contraire. Pour parler avec les hommes et les femmes politiques du Nord, je sens bien qu'on est grand maelstrom qui précède le moment d'élection. Il n'est pas certain qu'il y aura une mesure concrète qui en

sortira, mais on verra.

Il y a quand même deux choses. Nous en tant que Wallons, on doit se positionner sur ce type de plans. Comment le ministre se positionne-t-il sur le transport ? J'ai vu la réponse de Mme la Ministre Galant clairement qui a été de dire : « La SNCB n'a même pas été conviée aux travaux ». Donc, on a carrément oublié qu'il y avait la SNCB en Belgique. Il y a un ministre wallon des transports, comment vous positionnez-vous ? Avez-vous pris des contacts ? Avez-vous des relations ? Y a-t-il des concertations qui se font, qui permettraient de dire qu'on se trouve une fois, pas deux ? On n'oublie pas la Wallonie comme cela.

Deuxièmement, c'est cela l'élément dont je souhaitais discuter avec M. le Ministre Président, depuis des années, je trouve que nous devons être plus présents sur le Nord-Pas-de-Calais.

Plutôt que d'avoir des délégations au Chili, et je ne sais où – et, je ne dis pas qu'il soit inintéressant d'en avoir. N'y voyez pas une critique. C'est parfois très intéressant d'être loin, mais cela vaut aussi la peine d'être proches. Une Maison de la Wallonie à Lille, je peux vous assurer qu'en termes de *business*, en termes de relation, en termes de visibilité, cela aurait son petit effet et les petits effets font les grands domaines.

Je pense qu'aujourd'hui, on pêche là-dessus parce que l'on n'a pas une présence assez importante là-bas. Voilà, Madame la Présidente pour faire court et bref. Pourtant j'ai envie d'en parler pendant des heures parce que j'aime beaucoup ce dossier-là, mais bon.

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, oserait-on désigner Monsieur Crucke, délégué général de la Wallonie à Lille ? C'est peut-être pour cela que la suggestion est faite.

Monsieur le Député, la Région Nord-Pas-de-Calais envisage d'augmenter effectivement l'offre de trains à l'échelle de la Métropole Lilloise à l'horizon 2030, par la création d'un réseau express Grand Lille, partant du constat que le système autoroutier n'est plus développable. Le réseau ferroviaire commence aussi à poser des problèmes de capacité dus à la limitation physique de certains nœuds ferroviaires et au caractère de gare en cul-de-sac de Lille-Flandre. Deux scénarios ont ainsi été étudiés ; ils ont mis en avant que même avec des investissements assez conséquents, de l'ordre du 1 000 000 000 d'euros pour le scénario le plus ambitieux.

Le potentiel d'augmentation de capacité sans nouvelle infrastructure importante reste trop limité. C'est ainsi qu'est né le concept d'une gare passante à quatre voies sous la garde de Lille-Flandre, permettant à

la fois un gain important de capacité, mais aussi la mise en place de services ferroviaires passants

Le coût estimé du projet est de plus de 2 000 000 000 d'euros et des services de trains express régionaux complèteraient l'offre du réseau express Grand Lille. La branche Lille-Moucron-Courtrai disposerait ainsi, au moins, de quatre trains dont au moins trois dans le réseau express Grand Lille et un TER.

Au contraire de l'axe Lille-Moucron-Courtrai, l'axe Lille-Tournai n'est en effet, à ce jour, pas repris dans ce projet – vous l'avez souligné – ce qui semble absurde, notamment parce que les principales ambitions de l'Eurométropole sont de gommer les frontières nationales et de construire une métropole européenne commune.

Je relève aussi que l'offre ferroviaire entre Lille et Tournai se doit d'être améliorée. En effet, Tournai et l'agglomération lilloise sont actuellement reliés par un train par heure dans chaque sens. Sur la partie belge de la ligne, les trains desservent tous la gare intermédiaire de Froyennes. Sur la partie française de la ligne, les trains de Tournai et vers Tournai sont des TER pour lesquels la Région Nord-Pas-de-Calais et l'autorité organisatrice.

Parmi les six points d'arrêts intermédiaires situés entre Lille Flandre et la frontière belge, le nombre de passages par jour dans les deux sens de circulation confondus varie entre quatre et vingt-cinq par arrêt. Par conséquent, le temps de parcours standard est désormais de 29 minutes alors qu'il est théoriquement possible de relier ces deux villes en 19 à 20 minutes avec des trains directs.

L'intégration de Tournai dans le projet de réseau express Grand Lille permettrait de distinguer les trains lents, ceux du réseau express, des trains rapides, les IC, qui ne s'arrêteraient plus partout en France. La première réunion publique sur le projet appelée « débats publics » s'est tenue le 14 avril 2015 à Roubaix. Un représentant de mon administration était présent et a exprimé sa préoccupation quant à l'absence de prise en compte de cet axe vers Tournai.

La procédure de consultation publique s'est achevée le 22 juillet et, lors du débat, la question de l'intégration de Tournai a une nouvelle fois été posée et le maître de l'ouvrage a répondu de la manière suivante, je cite : « La Région Nord-Pas-de-Calais a défini une stratégie globale d'aménagement de la mobilité dans son Schéma régional des transports et des mobilités, visant à faire du TER l'épine dorsale de la mobilité.

Au sein de cette stratégie, plusieurs projets émergent, dont le Réseau express Grand Lille qui vise à organiser autour d'une nouvelle structure renforçant la capacité du réseau existant les déplacements dans l'aire

urbaine centrale. Celle-ci est composée historiquement d'un axe nord-sud reliant Courtrai-Lille-Arras et d'un axe est-ouest reliant les communes du bassin minier Béthune-LensHenin-Beaumont-Douai-Valenciennes.

Afin d'organiser le débat public, le maître d'ouvrage a dû circonscrire sa présentation à cet objet précis, donnant l'apparence que Tournai, comme Hazebrouck, sont exclues de la réflexion. Or, l'effet du projet est bien de construire à terme le service ferroviaire au niveau de la région au sens large qui serait l'épine dorsale de la mobilité, constitué du Réseau express Grand Lille et du TER.

En parallèle du projet Réseau express Grand Lille, un renforcement de l'offre vers Tournai est envisagé, en lien avec les services de la SNCB, une réflexion ayant par ailleurs eu lieu sur la desserte de Tournai dans le cadre des projets tram-train, étudiés par la métropole européenne de Lille. Le Réseau express Grand Lille, libérant de la capacité en gare de Lille Flandre, faciliterait l'organisation de ce renforcement ».

Les plus optimistes considéreront qu'il s'agit là d'une réponse encourageante.

Le maître d'ouvrage dispose d'un délai de six mois pour établir le dossier du débat et pour proposer les modalités d'organisation.

En concertation avec le ministre-président, je resterai évidemment vigilant et vérifierai au terme de cette procédure, soit vers la fin janvier 2016, si Tournai a bien été intégrée dans la réflexion et si une offre de trains supplémentaire est envisagée. J'ose espérer que la ministre fédérale des Transports et sa collègue de Tournai agiront de manière pugnace dans cette matière qui – vous en conviendrez – relève avant tout du Fédéral et de la SNCB.

Je peux comprendre la frustration qui doit être celle de Mme Galant de ne pas avoir été consultée, puisqu'elle n'a d'égale que la nôtre quand elle oublie de le faire à notre égard. On peut se demander en tout cas...

(Rumeurs)

Ce n'est pas de l'allégation, c'est clinique. On n'a pas été consultés.

(Réaction de M. Bouchez)

Je vous en remercie, mais je ne pensais pas avoir été ni agressif, ni bac à sable à reconnaître de manière clinique qu'il n'y a pas toujours de...

(Rumeurs)

En tout cas, en lisant la réponse que Mme Galant a fournie à une question récemment posée par un député fédéral, on peut en tout cas s'interroger, mais je ne doute pas que vous ferez tout votre possible, puisque

maintenant vous avez en plus un allié extraordinaire à vos côtés, M. Bouchez, semble-t-il, pour que Mme Galant puisse y être particulièrement vigilante.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Il est qualifié – je reprends le qualificatif – d'absurde la manière dont le Nord-Pas-de-Calais, en tout cas les concepteurs de cette étude ont agi. Pour connaître quelques politiques dans le Nord-Pas-de-Calais, je peux vous assurer qu'ils ne pensent pas de la même manière, que du contraire. C'est pour cela que je suis persuadé qu'il faut que les liens se raffermissent et se structurent. À un moment donné, on a vraiment quelque chose à gagner là-bas, et eux aussi.

La gare à quatre voies sous Lille-Flandres, il faut voir le dossier. Moi, j'ai eu l'occasion de le consulter.

Quand on vient nous dire que c'est pour cela qu'on part vers Courtrai, c'est à pleurer de rire. Il ne faut pas être ingénieur pour comprendre que cela ne tient pas plus la route que de dire l'inverse. Il y avait donc totalement moyen d'englober Tournai. Je pense que, pudiquement, Tournai a simplement été oubliée et puis, quand on s'en est rendu compte, il était trop tard, le document avait été rédigé.

Moi, je pense, dans ce combat, que Mme Galant et vous pouvez mener un combat parallèle. Ce qu'elle répond au Parlement fédéral, je l'ai lu aussi, clairement, c'est de se dire que la SNCB n'a pas été consultée. Les gars qui ne sont pas consultés, que voulez-vous, on ne va pas dire non plus qu'on va être proactif. Par contre, vous, comme voisin, vous pouvez l'être.

(Réaction de M. le Ministre Prévot)

Cela reste au Fédéral. Il y a des Flamands et des Wallons dedans, tandis que vous, voisin proche, vous pouvez l'être. Moi, j'aimerais, je vous le demande sincèrement, non pas que vous mettiez de l'huile sur le feu, cela ne sert strictement à rien à ce stade-ci, mais que vous ayez un contact avec le président de la Communauté urbaine à Lille, qui est un type remarquable – vraiment, si vous ne le connaissez pas, je peux faire le relais – et lui faire comprendre qu'on est attentif à ce type d'intérêt parce qu'on a vraiment intérêt aussi à ce que les Wallons et les Français du Nord-Pas-de-Calais jouent dans le même jeu et qu'on ne se fasse pas bypasser par d'autres.

J'en termine, Madame la Présidente.

Je n'ai pas eu de réponse, et je m'en doutais un petit peu, sur la Maison de la Wallonie à Lille, ce combat que je mène et que je vais mener encore plus maintenant. Je vais y aller. Évidemment, cela dépend du ministre-président, mais si je vous le signale, Madame la

Présidente, c'est pour attirer l'attention en Conférence des présidents sur les difficultés de ce genre de question que l'on rapproche. Je comprends qu'un ministre dise « Moi, je ne vais pas aller mettre les pieds dans le dossier d'un autre. » Si je dis quoi que ce soit, si je laisse mon élan naturel y aller, parce que je suis certain que le Ministre Prévot est d'accord avec moi, qu'il est prêt à signer avec moi, mais peut-être que le Ministre Magnette n'a pas les moyens de le faire, après il va se faire engueuler. Voyez la difficulté pour nous d'interagir en la matière. J'aimerais que vous soyez mon alliée à la Conférence des présidents pour clairement dire « Cela suffit, il faut travailler de manière plus optimale encore et plus efficace », de manière wallonne, quoi.

Mme la Présidente. - Nous travaillerons donc ensemble en Conférence des présidents pour essayer d'améliorer encore le processus.

Je vous propose de passer maintenant à la question n° 12 de Mme Vandorpe.

**QUESTION ORALE DE MME VANDORPE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'INSTALLATION DE RADARS EN
WALLONIE »**

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

La parole est à Mme Vandorpe pour poser sa question.

Mme Vandorpe (cdH). - Monsieur le Ministre, je voulais revenir avec vous sur la problématique de l'installation des radars en Wallonie.

On le sait, bien entendu, il faut mener des actions de sensibilisation et de prévention, mais cela n'empêche que le volet répressif est nécessaire. Cela implique l'installation des radars pour renforcer la sécurité des points noirs.

La Wallonie s'est dotée de 1 014 radars répressifs et préventifs.

Je voulais quand même faire un peu le point sur la situation, sur base des demandes des zones de police. En se basant sur l'analyse de l'accidentologie, le SPW a identifié, en 2013, 42 sites en catégorie 1, les sites dans ou à proximité des zones à risque.

Je voulais un peu avoir votre avis pour faire le point sur la sécurisation de ces lieux.

L'effet des radars semi-fixes LIDAR sur la sécurisation des chantiers routiers et du personnel qui y travaille n'est plus à démontrer. Envisagez-vous d'en augmenter le nombre ?

Combien de tronçons considérés comme dangereux doivent encore être sécurisés par l'installation de radars ? Pouvez-vous aussi faire le point sur l'établissement des radars tronçons ?

Ces questions sont également liées à la dernière, puisqu'il y a quelques mois, je vous interrogeais sur le sujet et sur l'encombrement des parquets. Vous aviez, à ce moment-là, évoqué la mise en place d'amendes administratives pour une série d'infractions régionalisées.

Je voulais faire le point et avoir votre avis sur l'évolution de 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, vous avez raison. Une politique efficace en matière de sécurité routière se doit de concilier l'infrastructure, les véhicules, la formation et la sensibilisation des usagers, mais aussi la répression. J'entends œuvrer sur l'ensemble de ces tableaux.

En ce qui concerne le déploiement des radars répressifs, tant à hauteur des chantiers que le long des routes, je confirme mon intention de poursuivre une politique d'augmentation de leur nombre, aux endroits les plus judicieux.

Le marché pour l'installation d'une quarantaine de radars le long des routes est en cours d'analyse avant ses attributions, engagement et notification. Pour rappel, ces sites avaient fait l'objet d'une demande initiale des zones de police et d'une concertation entre les services de mon administration, ceux de police et les parquets.

À propos de la mise en place d'un système d'amendes administratives y compris le déploiement d'un centre régional de traitement automatisé des infractions routières, les travaux préparatoires avancent. Une visite du centre national français de traitement a permis de renforcer le projet et les travaux préparatoires de conception du système.

Ces différents préparatifs administratifs sont en cours, mais sont – je l'imagine bien – peu visibles pour l'extérieur.

Pour faire simple et illustrer les travaux ultérieurs, je vous propose de les présenter en trois pistes :

- une piste consistera en la rédaction du projet de décret reprenant le principe des amendes administratives, l'échelle des amendes, les modalités de traitement, et cetera ;

- une autre piste est la définition de la collaboration entre les parquets et le traitement administratif ;
- une troisième piste est la réalisation du centre régional de traitement, le bâtiment, le système informatique, le personnel, le raccordement des radars au centre, et cetera.

Mes services travaillent donc sur ces trois volets. Dès qu'ils auront pu aboutir, je ne manquerai pas de vous en informer.

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

Mme Vandorpe (cdH). - Je vous remercie pour vos réponses. Il est vrai que plusieurs zones de police qui, justement, avaient fait leur demande s'étonnaient de ne toujours pas avoir de nouvelles. Je pourrai ainsi les rassurer.

Quant à la dernière partie de la question, j'entends que le travail se poursuit et que vous reviendrez sur le sujet prochainement.

QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'AVENIR DE L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE »

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'avenir de l'apprentissage de la conduite ».

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

M. Bouchez (MR). - Monsieur le Ministre, sixième réforme de l'État : nouvelle compétence. Je suis sûr que cela vous enthousiasme d'avoir une nouvelle compétence à traiter qui est celle de l'apprentissage de la conduite, puisque l'on parlait de Mme Galant, que c'était une compétence qui lui incombait au début de son mandat et que ce n'est plus le cas.

Cela discute depuis quelque temps sur la filière libre. M. Wathelet, membre de votre famille politique, à l'époque où la matière était fédérale, avait l'ambition de remettre de l'ordre par rapport à la filière libre. Il avait même parlé de la supprimer. S'ensuivit une levée de boucliers : les Belges sont très attachés à leur filière libre. Il y a surtout aussi un enjeu économique derrière. Il a donc dû faire un peu marche arrière.

Maintenant, on se retrouve dans une situation où la Région wallonne va devoir donner une direction, puisque, si je reprends la DPR, je vous lis et vous y

indiquez très clairement, pas vous, mais le Gouvernement wallon que vous représentez : « Développer un système de formation à la conduite régulée et accessible à tous afin que chacun puisse bénéficier d'un apprentissage de qualité ».

Comment ne pas être d'accord avec cela ? Vous avez dit tout et presque son contraire dans la même phrase. Mais comment cela se traduit-il dans les faits ? Parce qu'à l'heure actuelle, on est dans une situation où l'on a des auto-écoles qui sont au centre du jeu, en particulier si vous voulez conduire rapidement et seul. Ces auto-écoles sont en opposition avec les moniteurs brevetés, puisqu'il nous est revenu qu'apparemment, les auto-écoles faisaient pression pour que des moniteurs brevetés ne puissent pas intervenir dans le cadre de la filière libre ou que, du moins, s'ils devaient malgré tout le faire, cela rende l'accès au permis très restrictif.

Les auto-écoles sont placées dans des situations très favorables, par exemple, dans les délais pour repasser son permis, mais dans certains centres de formation, c'est pour le passer. À partir du moment où vous êtes avec une auto-école, vous avez une priorité qui se fait.

Je pense qu'ici, on est face à un souci qui est à la fois de sécurité – parce que la question de la filière libre pose question –, mais encore une fois, c'est l'aspect économique. Une filière libre avec un moniteur breveté, je suis peut-être naïf, mais cela me paraît moins dangereux qu'une filière libre avec le papa, le voisin, le cousin. J'ai du mal à comprendre, si ce n'est un intérêt économique de protection d'une position et d'un marché qui est juteux, l'idée qui voudrait que les moniteurs brevetés ne puissent pas agir en dehors de ces auto-écoles.

Je suis libéral, je ne suis pas loin de penser que vous l'êtes aussi et je suis certain que vous serez sensible à cet argument où des travailleurs qui ont toutes les compétences pour remplir une mission déterminée doivent aller dans une société qui prend des pourcentages. On se demande parfois quelle est la plus-value de cette structure par rapport au travail que ces agents peuvent mener individuellement. Cela a un coût et une différence de coût sur l'usager et sur celui qui veut passer son permis de conduire.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Merci, Monsieur le Député humaniste, je suis sûr que vous êtes aussi un humaniste.

(Réaction de M. Bouchez)

D'accord, je ne le répète pas au micro.

Une évolution de la formation à la conduite d'un véhicule est souhaitable et elle est d'ailleurs souhaitée.

Je m'y suis engagé et je n'ai pas caché que c'était un des éléments qui figuraient parmi les priorités de l'année 2016. À la demande du Gouvernement wallon, le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière a établi une liste de 76 recommandations en 2012 et même si l'ordre n'a pas de réelle importance, la recommandation numéro un était précisément la mise en place d'un groupe de travail sur la formation à la conduite et les centres d'examen.

Maintenant que la compétence est régionale et que la continuité du service rendu au public en matière de sécurité routière est assurée, le travail d'élaboration de la réforme de la formation à la conduite a commencé. Une réforme de la formation à la conduite de la moto, pour le permis A, a été réalisée assez récemment, juste avant la régionalisation de la matière. Ce sera d'ailleurs un des éléments de base pour l'évolution de la formation à la conduite pour le permis B.

Le principe de l'établissement d'une formation à la conduite plus progressive ou plus étalée, parfois appelée permis par étapes sera renforcé. Outre les éléments de base tels que la connaissance du Code de la route et la maîtrise du véhicule, la volonté est de mieux développer les compétences de perception des risques et les facteurs d'accroissement des risques, d'auto-évaluation, de style de conduite dont l'écoconduite, l'intégration de la conduite de nuit et j'en passe.

En ce qui concerne les filières, il est encore trop tôt pour vous préciser leur évolution, mais il est clair que les deux filières actuelles seront maintenues et concernées par la réforme pour les améliorer. On a évoqué, à un moment donné, dans les grands fantasmes, la suppression de la filière libre. Il n'en est rien. Elle va être modernisée, elle va évoluer, mais elle va être maintenue.

Par ailleurs, il est clair que l'expérience et le nombre de kilomètres parcourus comptent aussi pour un apprentissage correct en préparation à l'examen et au permis de conduire. Enfin, la Déclaration de politique régionale et l'extrait que vous avez cité sont assez clairs : la volonté de favoriser l'accessibilité financière, notamment pour les personnes qui sont plus socio-économiquement fragilisées ou qui sont issues de familles qui ont peu de moyens pour leur permettre d'être adéquatement formées et d'avoir leur permis, il faut veiller à trouver un système qui évite le travers d'une concurrence déloyale par rapport à un secteur qui a ses contraintes et qui doit être soutenu. C'est cet équilibre qui doit être recherché et pour lequel nous essayerons de mettre le curseur à l'endroit le plus approprié.

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

M. Bouchez (MR). - Monsieur le Ministre, si des fantasmes il y a eu, c'est dans le chef d'un de vos collègues, M. Wathelet, mais je sais qu'à la rue des

Deux-Églises, parfois il y a deux doctrines. En tous cas, la vôtre est très claire et cela a le mérite d'être clair : la filière libre ne disparaîtra pas. Vous avez été sans ambiguïté à ce sujet.

Par contre, le rôle de ces formateurs brevetés est compliqué : pourront-ils individuellement intervenir dans le cadre de la filière libre ? C'est une question importante. Vous parlez d'un secteur, celui des formateurs. Je suis totalement d'accord, mais pour le moment, on est dans un système économique où le formateur en tant que tel est totalement dépendant de son auto-école, du moins c'est l'ambition qui est menée et on le voit. Il y a une série de moyens législatifs qui découragent des moniteurs brevetés qui voudraient travailler en dehors du mécanisme des auto-écoles.

Il faut se poser la question d'un point de vue de sécurité publique : quelle est la plus-value d'une auto-école par rapport à un formateur breveté et, d'un point de vue économique, puisque vous voulez travailler sur l'accessibilité, quelle est la plus-value de l'auto-école ? Cette plus-value, si elle existe, est-elle justifiée par le surplus de coûts ? Ce sont des questions fondamentales qu'il faudra affronter, car, à l'heure actuelle, on a quelques acteurs au niveau des auto-écoles qui ne souffrent pas de la crise. Tant mieux pour eux ! J'aime les entreprises qui fonctionnent, mais il faut penser à celui qui doit passer son permis de conduire et éviter des obstacles inutiles.

**QUESTION ORALE DE M. SAMPAOLI À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE RÔLE
DE LA WALLONIE DANS L'ÉLABORATION DU
PLAN D'INVESTISSEMENTS DE LA SNCB »**

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 « le rôle de la Wallonie dans l'élaboration du plan d'investissements de la SNCB ».

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

M. Sampaoli (PS). - Monsieur le Ministre, il y a 15 jours lors de la dernière séance de cette commission, vous indiquiez ne pas avoir d'informations quant aux discussions sur le futur plan d'investissements de la SNCB. Lundi dernier, Mme la Ministre Galant a une nouvelle fois fait part de ses intentions en la matière. En effet, elle rappelle dans une longue interview à *La Libre* qu'elle attend les Régions.

Dès ce mois d'octobre, la cellule chargée d'analyser le plan d'investissements devra se réunir avec les représentants de la SNCB, d'Infrabel, du SPF Mobilité et des trois Régions.

En savez-vous plus aujourd'hui sur les objectifs de cette réunion et sur les priorités que la Wallonie entend mettre en avant ? Qui sera le représentant wallon à cette réunion et quel sera son mandat ?

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 28 septembre dernier, il y a quelques jours, un courrier de Mme Galant est parvenu au cabinet du ministre-président, l'informant de la mise en place d'une cellule d'investissements chargée de classer par ordre de priorité les investissements de la SNCB et d'Infrabel en suivant une méthodologie reconnue et rigoureuse et ce, dans la perspective d'établir à court terme le plan d'investissements 2015-2019.

Cette cellule serait composée d'un comité stratégique coordonné par le cabinet Galant et d'un comité d'analyse au niveau technique coordonné par le SPF Mobilité et Transports.

Au niveau stratégique, le comité se composera de 13 personnes : deux représentants de Mme la Ministre Galant dont le président du comité, les trois représentants des Régions a priori issus des cabinets, un représentant du Premier ministre, les quatre représentants des vice-premiers ministres, un représentant du SPF Mobilité et Transports et le CIO de la SNCB ou son représentant de même que le CIO d'Infrabel ou son représentant.

Au niveau technique, le comité d'analyse réunira dix personnes, à savoir deux représentants du SPF-MT, dont le président, les trois représentants des Régions, a priori issus des administrations, deux représentants de la SNCB, deux représentants d'INFRABEL et un expert.

Le 5 octobre 2015, le ministre-président et moi-même répondions à Mme la Ministre Galant en lui rappelant notre courrier conjoint du 8 juillet 2015 par lequel la Wallonie réaffirmait ses 18 priorités, tout en insistant à les mettre en œuvre au travers du Plan pluriannuel d'investissement, en lui demandant de pouvoir disposer de deux représentants au sein de chacun des comités et en exprimant le souhait de connaître les règles de fonctionnement que Mme la Ministre Galant entendait fixer pour les deux instances composant la cellule d'investissement.

Lorsque Mme la Ministre Galant aura répondu à cette lettre du 5 octobre 2015, le Gouvernement wallon désignera ses représentants au sein des deux comités composant la cellule d'investissement.

M. le Président. - La parole est à M. Sampaoli.

M. Sampaoli (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ses réponses. La réplique tient en deux temps.

J'ai pris bonne note que vous demandiez de représentants dans chaque comité. Il me semble intéressant, sans vouloir remettre en cause les compétences des membres de l'administration qui seraient désignés, qu'éventuellement, on fasse appel à un expert externe, qu'il soit belge ou étranger.

Ce qui m'inquiète, ce que nous craignons au niveau du groupe PS, c'est que ce transfert soit en fait un transfert de charges vers les régions. Nous vous demandons d'y être bien attentifs.

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
RENFORCEMENT DE LA SIGNALISATION
SPÉCIFIQUE AUX CAMIONS SUR LES
AUTOROUTES BELGES »**

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 « le renforcement de la signalisation spécifique aux camions sur les autoroutes belges ».

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 « LE
CONTRÔLE DE LA PRESSION DES PNEUS »**

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

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME TROTTA À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
SANTÉ MENTALE DES JEUNES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Trotta à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la santé mentale des jeunes ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME TROTTA À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
SANTÉ ET LES POLITIQUES FAMILIALES
DANS LE PLAN WALLON DE LUTTE CONTRE
LA PAUVRETÉ »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine de Mme Trotta, sur « la santé et les politiques familiales dans le Plan wallon de lutte contre la pauvreté ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE M. COLLIGNON À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ACCÈS
AUX SOINS DE SANTÉ DES MÉNAGES
WALLONS »**

**QUESTION ORALE DE M. PUGET À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
CAPACITÉ DES MÉNAGES À PAYER DES
TRAITEMENTS MÉDICAUX »**

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. Collignon, sur « l'accès aux soins de santé des ménages wallons » ;
- de M. Puget, sur « la capacité des ménages à payer des traitements médicaux ».

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

M. Collignon (PS). - Monsieur le Ministre, Test-Achat vient de publier les résultats d'une enquête sur les soins de santé des Belges. On y découvre qu'en moyenne un Belge sur cinq reporte ses soins de santé faute de moyens financiers suffisants pour les assumer.

Cette proportion est encore plus élevée dans certaines parties de la population. Ainsi, un tiers des ménages aux revenus précaires a dû renoncer à des soins de santé pourtant essentiels.

L'enquête confirme par ailleurs que, pour faire face aux frais médicaux, de nombreux ménages rognent sur d'autres postes de leur budget tels que l'alimentation ou le chauffage.

Enfin, on sait aujourd'hui que les publics précaires ont un accès réduit à la médecine préventive.

Mon attention a été attirée par cette enquête parce qu'elle prenait les chiffres globalement au niveau belge. Je me pose la question de savoir si on dispose de chiffres par rapport aux ménages wallons. Avez-vous plus de précisions par rapport à cette enquête ou d'autres indicatifs ?

Afin de soutenir les ménages précarisés dans l'accès aux soins de santé, la DPR et le plan wallon de lutte contre la pauvreté prévoient une meilleure articulation entre les différents acteurs de la santé et les lignes de soins. Pourriez-vous expliciter ces mesures ?

Comment envisagez-vous de renforcer l'accès des publics précaires aux soins de santé et plus particulièrement, à la médecine préventive ?

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

M. Puget (PP). - Monsieur le Ministre, d'après une étude de Test Achats, un ménage sur cinq, ce qui n'est pas rien, vous en conviendrez, est incapable de payer ses soins médicaux. On estime à 23 % la portion de ménages belges qui ont dû stopper un traitement l'an dernier, malgré notre système de sécurité sociale. Ces chiffres ne manquent pas d'interpeller.

L'an dernier, les ménages belges ont dû déboursier, après intervention de la mutuelle et d'une éventuelle assurance hospitalisation, une moyenne de 1 276 euros, ce qui correspond à 12 % du budget annuel d'un ménage.

On comprend que sont touchés, évidemment, les bas revenus, les ménages au sein desquels une personne souffre d'une maladie chronique et les familles monoparentales.

Certaines mesures ont été prises : maximum à facturer, intervention majorée, système du tiers payant et statut spécial accordé aux personnes atteintes d'une affection chronique. Ce n'est apparemment pas suffisant. Si l'on analyse les chiffres plus en profondeur, on constate que 40 % des ménages dont un membre souffrent de maladie chronique et 72 % des familles monoparentales ont été obligées d'interrompre ou renoncer à un traitement.

Je sais que vous n'êtes pas le seul ministre compétent en la matière, mais y a-t-il un moyen, au niveau régional, de venir en aide à ces ménages ou familles monoparentales touchées ?

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, comme vous le soulignez très justement, le plan lutte contre la pauvreté a vocation de fédérer et de rendre transversales la lutte contre la pauvreté. C'est la

raison pour laquelle il est piloté avec une compétence explicite par le Ministre-Président Magnette.

En ce qui concerne les matières relevant de ma compétence, je peux vous citer le plan nutrition santé qui sera présenté dans les mois à venir et qui intégrera un volet de sensibilisation des secteurs plus précarisés, mais également le plan de soins intégrés en faveur des maladies chroniques dans la journée d'information expliquant le développement des projets pilotes qui seront lancés le mois prochain.

Parmi les axes prioritaires, je peux déjà citer la prise en compte des spécificités des familles monoparentales dans le futur modèle des allocations familiales et le soutien à l'installation de médecins généralistes dans les zones en pénurie, que ce soit dans les zones rurales ou les quartiers urbains plus sensible.

Concernant la première priorité, la Wallonie est amenée à exercer pleinement la compétence en matière d'allocations familiales. Comme vous le savez et dans ce cadre, une réflexion de fond est menée afin de voir dans quelle mesure le modèle doit évoluer. Dans ce cadre-là, la spécificité des familles monoparentales sera intégrée à la réflexion. Il s'agira d'identifier les caractéristiques de ces familles et d'identifier les leviers pertinents pour les soutenir dans l'éducation de leurs enfants. Outre des montants, il peut s'agir d'information d'aide dans certaines démarches administratives liées à l'exercice du droit aux allocations familiales.

Je voudrais ajouter que j'ai d'ailleurs demandé à une université de procéder à un screening de l'ensemble de notre législation pour pouvoir identifier les aspects encore obsolètes dans notre corps législatif et pour pouvoir éviter que subsistent des pôles de discrimination à l'égard des familles monoparentales puisque les modèles familiaux, ces dernières années, ont évolué plus rapidement que les textes de loi. Il faut qu'on puisse être proactif en la matière.

Quant au soutien à l'installation des généralistes dans les zones en pénurie, je rappellerai simplement que la première ligne représente le point de contact privilégié de la population avec le réseau de santé. L'ensemble de la population wallonne doit pouvoir bénéficier d'un accès garanti à une première ligne de soins de qualité. Les dispositifs existent, ils ne sont bien évidemment pas à eux seuls la solution à ce manque de vocation dont les causes sont multiples et situées à différents niveaux de pouvoir, mais cela n'entame en rien ma volonté de recentrer et d'amplifier si nécessaire les dispositifs aux mains de la Wallonie. Je pense singulièrement au fonds Impulseo pour répondre à cet enjeu majeur de santé publique.

Quant à la question sur les moyens financiers, je vous rappellerai simplement que le ministre-président lui-même l'a souligné, il n'y a pas de budget spécifique qui est lié au plan de lutte contre la pauvreté. C'est le

budget de chaque ministre fonctionnellement compétent qui permet la réalisation des objectifs qu'il s'est fixés. Il s'agit principalement d'optimiser l'utilisation de ces budgets.

Cela ne m'empêchera pas, sur le plus long terme, de parier sur l'augmentation de certaines enveloppes destinées à plusieurs politiques visées dans ce plan. Je ne doute pas que vous relayerez ces demandes vu votre intérêt pour la matière.

Le plan vise aussi à soutenir une meilleure articulation des différents acteurs et lignes de soins et dans ce cadre, l'échange informatisé de données entre les professionnels de santé doit être encouragé notamment via le réseau Santé wallon.

Le cadre décréteil pour le réseau Santé wallon – le projet de décret relatif à la plateforme d'échange électronique de données de santé qui a été voté à l'unanimité lors de la commission du 29 septembre dernier - est d'ailleurs à l'ordre du jour de la séance plénière de demain. Ce sera l'occasion de pouvoir franchir une étape additionnelle.

Concernant les programmes de médecine préventive, ils sont toujours réfléchis et articulés en termes d'accessibilité pour tous les publics. C'est ainsi que pour favoriser l'accessibilité du public précarisé au programme organisé de dépistage des cancers du sein et du cancer colorectal, la gratuité des tests a été un élément fondamental dans leur mise en place. Je préciserai aussi que la volonté est de changer l'approche, puisqu'actuellement pour ces dépistages gratuits de cancer, on écrit un courrier à chacun ; courrier que tout le monde ne lit pas, courrier que ceux qui lisent ne comprennent pas toujours. La volonté est d'entrer progressivement dans une démarche de contact téléphonique avec prise de rendez-vous, pour qu'il y ait un accroissement de la population qui se soumet à ces tests gratuits de dépistage.

Vous m'interrogez aussi sur l'accessibilité financière aux soins de santé. D'après l'enquête sur le budget des ménages de 2014, un ménage wallon dépense en moyenne 1 558 euros par an pour le poste santé, ce qui représente 4,6 % de ces dépenses annuelles. La plus grande partie de ce poste santé concerne les médicaments et produits pharmaceutiques divers, avec 1 177 euros par an par ménage en Wallonie, soit 3 % du budget d'un ménage wallon.

Les familles monoparentales et les personnes porteuses de maladies chroniques sont évidemment davantage touchées. Selon l'enquête nationale de santé, c'est dans les groupes de population les plus défavorisés que l'on trouve aussi le plus de personnes souffrant de maladies chroniques.

Parmi les mesures qui se trouvent dans le giron du Fédéral, je peux citer l'encouragement de l'achat des

génériques, la suppression des examens redondants, les remboursements plus élevés pour des groupes défavorisés, le maximum à facturer, le régime élargi du tiers payant, la fin des suppléments d'honoraires pour les chambres communes ou à deux lits, et cetera.

En Wallonie, les actions santé que je viens d'évoquer dans le cadre du Plan wallon de lutte contre la pauvreté permettront également d'agir sur l'accessibilité des soins aux personnes les plus précarisées – pensons notamment à ce qu'il est prévu de mettre en œuvre à la faveur de la mise sur pied de l'assurance autonomie, où là, dans la gamme élargie de prestations, notamment d'aide à domicile, il y aura aussi une prise en compte plus importante des ressources qui sont celles de chacun, notamment pour mieux cibler la part contributive, notamment dans les aides familiales.

Au niveau wallon toujours, de nombreuses actions sont déjà en œuvre, comme les services de santé intégrés et les relais santé. Depuis 2008, la Wallonie a permis, par un effort financier, que des relais santé soient organisés au départ des relais sociaux, et ce dans sept grandes villes de Wallonie : Liège, Charleroi, Verviers, Tournai, Mons, Namur et La Louvière. Ces relais santé - qui organisent d'ailleurs souvent des maraudes - sont organisés dans le but de dispenser les premiers soins à toute personne en grande précarité sociale et, singulièrement, ceux qui habitent la rue.

Les services tels que les plannings, les aides à domicile, les centres de santé mentale ou encore les CPAS sont eux aussi des acteurs majeurs dans la réduction des inégalités sociales de santé.

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

M. Collignon (PS). - Je voudrais tout d'abord remercier le ministre pour sa réponse qui est complète, parce que c'est une matière transversale et que, au-delà du constat, l'on se rend bien compte, tout un chacun, qu'il y a une difficulté dans cette société, qu'il y a une évolution péjorative. Mais je suis aussi conscient des réels leviers que l'on a. Et pour faire un petit détour par le Fédéral - je sais que cela va déplaire à une frange d'élus de cette assemblée - mais lorsque l'on finance un probable passif - en tous cas, l'on parle de glissement fiscal - on retrouve un glissement de la Sécurité sociale dans le cadre duquel on épargne sans mesures précises et on tend alors à bousculer un équilibre de notre société où l'on va vers une société où l'on est inégal devant la santé.

Deuxièmement, en ce qui concerne les mesures wallonnes, je pense que le plan Marshall de lutte contre la pauvreté est une heureuse initiative. Vous avez eu raison de dire que c'est une matière transversale et je pense que le logement a particulièrement son rôle à jouer. On le voit dans nos villes et communes, la précarité par rapport à certaines situations. J'ai pris note par rapport aux évolutions relativement aux allocations

familiales. Je partage la considération relativement aux familles monoparentales : il faudra à mon avis adjoindre, qu'on le veuille ou non, à un moment donné, un critère lié aux revenus.

Il y a un enjeu que vous aurez à maîtriser qui est l'enjeu des hôpitaux, et notamment des hôpitaux régionaux. Là aussi, le Fédéral ne nous fait pas un cadeau fantastique. Ceci étant, ces hôpitaux sont souvent des hôpitaux de première ligne, dans le cadre desquels on recueille toute une série de difficultés. Vous avez parlé des relais sociaux dans les grandes villes. Je vais prendre mon exemple, on n'a pas de relais social, mais c'est l'hôpital qui joue ce rôle-là. C'est notre hôpital de première ligne qui joue ce rôle-là. Lorsque l'on a des difficultés - on est aux portes de l'hiver - avec l'accueil des SDF, c'est l'hôpital qui joue ce rôle-là. Quand on viendra, tôt ou tard, en matière hospitalière, en Wallonie, à cartographier les hôpitaux, je crois qu'il faudra prendre cette donnée du rôle social qu'ont nos hôpitaux régionaux, comme porte d'entrée à la médecine.

Enfin, je pense que sur ce qui concerne la médecine préventive, vous avez une bonne vue de la matière relativement à l'importance qu'a le tissu associatif dans notre Région.

Voilà Madame la Présidente, en remerciant encore le ministre pour la complétude de sa réponse.

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

M. Puget (PP). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse complète - n'est-ce pas Monsieur Collignon ? - la complétude de votre réponse. Évidemment, il y a une différence entre les chiffres qui sont donnés par *Test-Achats* et les chiffres que vous nous soumettez. Mais, comme vous l'avez dit tout à l'heure, « ayez confiance ». J'ai bien entendu ce que vous avez dit. J'ai envie de vous faire confiance.

Quarante pour cent des ménages dont un membre souffre de maladie chronique et 72 % des familles monoparentales abandonnent leur traitement faute de financement. Il est donc extrêmement urgent de mettre des plateformes en place et de trouver des solutions pour ces familles. J'entends - et je vais encore reprendre vos propos de tout à l'heure - que vous fixez des dates limites. Vous avez dit le mois prochain, donc je me réjouis du mois prochain que les soins intégrés soient présentés et que les allocations pour les familles monoparentales et spécifiques soient vraiment mises en place le plus rapidement possible, parce que 72 %, c'est vraiment impressionnant.

QUESTION ORALE DE MME DURENNE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA COLLABORATION AWIPH-ONE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la collaboration AWIPH-ONE ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

Mme Durenne (MR). - Monsieur le Ministre, lors d'une précédente question concernant l'accueil d'enfants en situation de handicap, vous aviez mis en avant certains éléments sur lesquels je désirerais revenir afin d'avoir de plus amples informations, notamment quant à l'avenir des huit services qui ont bénéficié d'une reconnaissance et d'un financement dans le cadre d'un projet d'initiative spécifique financé par l'AWIPH en collaboration avec l'ONE. Vous évoquiez à ce moment-là une reconnaissance qui durerait jusque décembre 2015.

Qu'en sera-t-il après décembre 2015 ? Ce projet d'initiative sera-t-il reconduit ? Sous quelle forme ? Des contacts ont-ils déjà été établis sur le sujet ?

Par ailleurs, Monsieur le Ministre, vous évoquiez qu'un projet d'arrêté serait « prochainement soumis au Gouvernement wallon » concernant justement « des manquements, des besoins non rencontrés » comme la question des loisirs et de l'accueil extrascolaire » qui avaient été remarqués lors de la mise en œuvre pratique des diverses initiatives d'accueil de l'enfance.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Où en est ce projet d'arrêté ? Quand celui-ci aboutira-t-il ?

Dans quelle mesure la Fédération Wallonie-Bruxelles et l'ONE doivent-ils être impliqués dans ce projet d'arrêté ?

Comment celui-ci entend-il régler ces différents manquements ? Avec quels outils : des outils nouveaux ou existants ?

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 effet en 2009, un appel à candidatures pour des projets d'initiatives spécifiques, financé par l'AWIPH et en collaboration avec l'ONE, avait été lancé et neuf projets répartis sur le territoire de la Région wallonne de langue française ont été retenus. Sur base des rapports d'activité et d'une évaluation, les conventions de ces projets avaient été renouvelées une première fois jusqu'en décembre 2015, et des avenants

ont été rédigés afin de prolonger ces conventions pour une année supplémentaire.

Cette année 2016 sera mise à profit pour finaliser et proposer au Gouvernement wallon le projet d'arrêté visant à pérenniser ces dispositifs et à les intégrer davantage encore dans le paysage de l'accompagnement.

La mission de ces services spécialisés dans l'accueil de la petite enfance est de favoriser et d'impulser la réalisation et la continuité des démarches d'inclusion d'enfants en situation de handicap.

Pour remplir cette mission, différents types de prestation sont organisés, l'information, la sensibilisation, la formation, l'accompagnement et le renfort. Pour répondre aux besoins non rencontrés comme la question des loisirs et de l'accueil extrascolaire, le public cible de ces neuf services sera élargi aux opérateurs de l'accueil, tel que défini par le décret du Gouvernement de la Communauté française du 3 juillet 2003, relatif à la coordination de l'accueil des enfants durant leur temps libre et au soutien de l'accueil extrascolaire.

Dans le cadre du protocole d'accord, l'ONE a été consultée et a participé activement aux réflexions en cours. De plus, pour permettre aux huit services d'effectuer de manière efficiente leur mission, et en complémentarité avec les agents de l'ONE, différents outils ont été mis en place, à savoir une convention de collaboration et une charte partenariale AWIPH-ONE.

Une convention de collaboration sera donc conclue par écrit entre le service de soutien à l'accueil de l'enfance et le milieu d'accueil ou l'opérateur de l'accueil demandeur d'une prestation du service. Cette convention devra préciser les missions, définir les droits et obligations de chacune des parties ainsi que les modalités pratiques d'intervention.

La charte partenariale, quant à elle, vise à concrétiser les modalités de collaboration entre l'AWIPH et l'ONE qui se réalisent au travers de l'action des professionnels de chacune des organisations sur le terrain, définir les modalités de création et de collaboration du réseau et déterminer le niveau d'intervention de chacun des acteurs.

Toujours dans le cadre du protocole d'accord, différentes actions sont en cours, à savoir un état des lieux sur l'accueil extrascolaire et les loisirs des jeunes en situation de handicap, la participation des colloques, la mise en place d'une malle pédagogique, le concours - toujours dans le cadre de la journée internationale de la personne handicapée - des « Wippy d'or » sur le thème des loisirs inclusifs pour les enfants en situation de handicap, et cetera.

Ces différentes actions contribuent au rapprochement des deux administrations et favorisent l'inclusion des enfants en situation de handicap dans les

milieux d'accueil de l'ONE et dans les structures d'accueil extrascolaire et de loisirs, et ce, sans parler encore de l'intégration qui s'opère en milieu scolaire ou dans les mouvements de jeunesse.

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

Mme Durenne (MR). - Merci, Monsieur le Ministre. C'est une réponse très intéressante à approfondir. On le sait, beaucoup de parents sont face à ce défi énorme qu'est l'accueil des enfants, l'accueil pour tous. L'accueil d'un enfant handicapé n'est pas toujours évident. Il faut continuer cette collaboration entre l'AWIPH et l'ONE.

Par contre, quelque chose m'interpelle. On parle de huit services qui ont reçu ce financement et cette reconnaissance. En début de réponse, vous me dites qu'il y en a neuf. Heureuse de l'apprendre, mais ensuite, vous revenez avec le chiffre « huit ». Finalement, je ne sais pas si c'est huit ou neuf. Toujours est-il qu'il est très important que des services aient reçu cette reconnaissance et ce financement pour travailler dans ce sens-là.

J'ai noté également que l'on continuait pour un an. Ce projet d'initiative se prolonge d'une année avec ce projet d'arrêté au niveau du Gouvernement wallon durant l'année 2016 pour ces manquements que nous avons soulevés, qui sont l'accueil extrascolaire, notamment. Merci beaucoup pour votre réponse.

Mme la Présidente. - Chers collègues, je vous propose d'arrêter à 12 heures 30 minutes et de reprendre nos travaux à 14 heures comme prévu. Je cède la parole à Mme De Bue et vous propose de faire la pause ensuite.

**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 DON
DE SANG DANS LES PARCS D'ACTIVITÉ
ÉCONOMIQUE »**

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 don de sang dans les parcs d'activité économique ».

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

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, dans le courant du mois de juin, la Croix rouge a développé un projet en collaboration avec la cellule des parcs activités durables, donc de l'Union wallonne, pour mettre en place des collectes de sang dans les parcs d'activité économique et de toucher ainsi les PME, les petites

entreprises.

Dix associations ont répondu positivement à l'appel et 260 personnes se sont présentées, dont plus de la moitié étaient de nouveaux donneurs ce dont on peut se réjouir. Les organisateurs du projet sont satisfaits du bilan, même s'il se situe en dessous du nombre de donneurs espérés par le service « don de sang », puisqu'il faut en moyenne 30 donneurs en demi-journée pour pouvoir considérer l'objectif comme étant atteint. Il y a aussi près de 75 % des associations qui n'ont pas pris part.

J'ai été sensibilisée par cette initiative. Comment pouvez-vous aider à la promotion de ce projet au sein des associations d'entreprises afin d'augmenter le taux de participation, de renforcer la participation ? Qu'est-il possible de mettre en place pour sensibiliser plus de donneurs parmi les entreprises déjà participantes ?

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 suis heureux que vous me posiez cette question, car, au mois de juin dernier, j'ai eu l'occasion de soutenir la conclusion d'un partenariat entre le service du sang de la Croix-Rouge et l'Union wallonne des entreprises. J'avais fait moi-même un communiqué de presse pour inciter les différents opérateurs économiques à s'inscrire dans cette démarche de sensibilisation et de don.

Ce partenariat inédit vise précisément à promouvoir les opérations de don de sang auprès des travailleurs des entreprises wallonnes, en particulier, celles situées dans les parcs d'activités économiques.

En effet, une collecte de sang, pour être efficace, vous l'avez rappelé, doit atteindre un seuil minimum de 30 dons par demi-journée. Sachant que généralement, seuls 10 % des personnes visées sont aptes ou souhaitent donner leur sang, toute campagne de dons doit donc toucher environ 300 personnes par opération. D'où l'utilité d'organiser des collectes de sang à l'échelle d'un parc d'activités économiques pour atteindre cette « masse critique ».

Il existe actuellement quelque 232 parcs d'activités économiques occupant près de 150 000 travailleurs, ce qui signifie que près de 12 % de la population active en Wallonie seront probablement et potentiellement appelés à donner leur sang.

Concrètement, afin d'encourager les travailleurs à devenir des donneurs, le partenariat vise à mettre à disposition des entreprises tout le matériel nécessaire pour l'organisation et la communication et à stimuler la participation des entreprises par le biais des associations d'entreprises présentes au sein des parcs d'activités économiques.

Personnellement, je me réjouis d'une telle initiative qui vise à encourager les entreprises à s'investir pour une société où développement économique rime avec développement humain.

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

Mme De Bue (MR). - Merci, Monsieur le Ministre. Effectivement, le potentiel de donneurs est important dans le parc d'activités, mais j'avais compté 16 000 donneurs. Il y a 155 000 personnes répertoriées dans les parcs d'activités. Si l'on tient compte d'un chiffre de 10 % de la population, on peut toucher 16 000 personnes.

J'espère que cette expérience pourra être renouvelée, redéveloppée et soutenue pour qu'elle puisse non seulement atteindre les objectifs, mais peut-être aller au-delà.

Mme la Présidente. - Chers collègues, je vous propose de clôturer ici pour cette première partie de la journée et de reprendre à 14 heures précises cette après-midi. Bon appétit à toutes et à tous.

La séance est suspendue à 12 heures 26 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 14 heures 7 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est reprise.

Je vous propose de reprendre nos travaux comme convenu.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

**QUESTION ORALE DE M. DUFRANE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
DANGER DES PRODUITS PRÉSENTS DANS LES
CIGARETTES ÉLECTRONIQUES »**

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

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. Dufrane, sur « le danger des produits présents dans les cigarettes électroniques » ;

- de M. Puget, sur « la cigarette électronique ».

La question orale de M. Puget est transformée en question écrite à la demande de son auteur. Il pourra à la fois avoir par le compte rendu et par écrit la réponse à sa question.

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

M. Dufrane (PS). - Monsieur le Ministre, voici l'objet de ma question, le contenu de ma question.

Le sujet de la cigarette électronique et le débat qu'il suscite ne vous laisse pas indifférent, puisque vous avez déclaré vouloir rester très vigilant aux informations scientifiques et celles de terrain concernant la cigarette électrique. En effet, cela vous permettrait d'intensifier des campagnes de sensibilisation aux effets néfastes du tabac.

Dans ce souci d'information, avez-vous eu connaissance de cette enquête française menée durant l'année 2014 et publiée ce mardi 29 septembre par la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ? Cette enquête conclut à une non-conformité de 90 % des liquides prélevés et de près de la totalité des chargeurs. Elle met aussi en lumière le problème d'étiquetage non adapté à la réelle composition du produit analysé, par exemple sur la présence ou le taux de nicotine.

Encore marginal à ses débuts, le marché de la cigarette électronique semble conquérir de nouveaux consommateurs, selon la même enquête. Les produits étudiés étant également accessibles en Wallonie, vous comprendrez mon inquiétude pour la santé de nos concitoyens à la lecture d'une telle enquête.

Possédez-vous les chiffres récents relatifs au nombre d'utilisateurs de cigarettes électroniques en Wallonie ? Confirmez-vous que près de 2 % des Wallons vapotent ? Avez-vous les mêmes rapports accablants quant à la dangerosité et la non-conformité des produits mis en vente en Wallonie ? Dans l'affirmative, une campagne de prévention spécifique à ces dangers est-elle 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, je dois d'abord préciser que, en ce qui concerne le produit en lui-même et sa dangerosité, la législation relève toujours des compétences du Gouvernement fédéral qui est responsable de la protection des consommateurs.

Depuis son apparition en Belgique, l'e-cigarette a connu un succès relativement timide, mais il apparaît clairement que la tendance est à la hausse. Chez les fumeurs, l'utilisation de la cigarette électronique est

passée dans notre pays de 0,2 % en 2012 à 2 % en 2013.

Le sevrage tabagique fait partie des arguments en faveur de la cigarette électronique : 63 % des vapoteurs ont choisi l'e-cigarette pour arrêter de fumer ; 57 % y voient une façon de réduire leur consommation de tabac et 48 % jugent cette alternative moins toxique. Le Plan wallon sans tabac est attentif à cette approche et s'attache déjà à aborder cette consommation sous des formes diverses :

- la rencontre annuelle de tabacologie d'octobre 2014 a contribué à sensibiliser les professionnels de la santé et du social à l'usage de l'e-cigarette sous l'angle addictif. Celle prévue le 24 octobre 2015 veillera à les sensibiliser et les outiller sur les aspects éthiques et théoriques, en termes de pratiques d'accompagnement, de perspectives liées à la directive européenne ;
- un positionnement sur l'e-cigarette a été élaboré et diffusé par le FARES, lors de la Journée mondiale du 31 mai 2015. Globalement, l'e-cigarette, qu'elle contienne ou non de la nicotine, ne devrait concerner que les fumeurs ayant échoué par les moyens reconnus ;
- divers articles sont en cours de diffusion via les maisons médicales et les mutuelles dans le cadre de la campagne sur le remboursement des consultations d'aide au sevrage récemment transférée à la Région wallonne via le fonds Assuétudes ;
- de même, l'usage de l'e-cigarette est abordé lors des espaces de dialogues mis en place avec les jeunes en termes de prévention.

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

M. Dufrane (PS). - Je vous remercie pour vos réponses précises. Il y a juste une réponse sur laquelle vous n'avez pas d'emprise, à savoir le Fédéral compétent pour le produit en lui-même. Je ne manquerai pas de faire part de votre réponse à mes collègues du Fédéral. Par contre, je me demandais si une concertation avec votre collègue du Fédéral ne serait pas aussi une bonne chose.

**QUESTION ORALE DE M. DUFRANE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
TRAITEMENT DE L'ADDICTION À INTERNET
ET AUX JEUX »**

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 traitement de l'addiction à Internet et aux jeux ».

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

M. Dufrane (PS). - Monsieur le Ministre, le service de psychiatrie des cliniques universitaires Saint-Luc a annoncé l'ouverture, en octobre, en collaboration avec l'Université catholique de Louvain, d'une clinique des troubles liés à Internet et aux jeux, phénomène de société encore peu étudié jusqu'ici.

Commanditée par la Politique scientifique fédérale, une étude réalisée depuis 2013 a révélé que près de 10 % des jeunes Belges âgés de 12 à 17 ans rencontrent des problèmes d'utilisation compulsive d'Internet, mais aussi que ce problème toucherait 5,5 % des adultes.

D'autres recherches sont menées conjointement par les services psychiatriques de cliniques belges, françaises, suisses et anglaises. L'objectif est de mieux comprendre les troubles mentaux engendrés par ces addictions et les mécanismes qui les créent pour, ensuite, accompagner au mieux ces patients devenus très isolés, sur le plan social, en raison de leur addiction.

En Belgique francophone, la clinique du jeu pathologique du CHU Brugmann s'est également ouverte au traitement de la cyberdépendance.

Disposez-vous de chiffres relatifs aux personnes atteintes par ces addictions aux jeux pour la Wallonie ? Existe-t-il un cadastre wallon des services ouverts pour les personnes atteintes par ces addictions ? Ces services couvrent-ils l'ensemble de notre Région ? Existe-t-il, à ce jour, une sensibilisation menée par la Wallonie et les services spécialisés ? Dans la négative, pourriez-vous envisager de telles campagnes ?

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 me joins à votre inquiétude à propos de la problématique de la cyberdépendance qui rentre dans le cadre des usages problématiques des technologies de l'information et de la communication.

Les services d'aides et de soins spécialisés en assuétudes et les services de santé mentale – en particulier ceux disposant d'une initiative spécifique toxicomanie – agréés à ce jour par la Région wallonne ont, de manière générale, pour mission de prendre en charge tout type d'assuétudes, qu'elles soient en référence à un produit ou à un comportement tel que celui qui nous occupe. Il ne faut pas occulter l'importance de leur action sur le terrain auprès, notamment, des jeunes qui sont les premiers concernés.

Par ailleurs, la Wallonie soutient, depuis plusieurs années, deux projets liés spécifiquement à la cyberdépendance et aux usages problématiques d'Internet et des jeux vidéo.

Le projet UPTIC, mené conjointement par le Centre de référence en santé mentale, le CRESAM, et un service spécialisé en assuétudes agréé, le Nadja, est subventionné depuis plusieurs années par la Région wallonne. Ce projet vise à former les professionnels, essentiellement issus du secteur de la santé, à l'émergence de ces nouvelles problématiques et à la façon de les aborder, tout particulièrement avec les jeunes.

Les promoteurs du projet relèvent que les usages problématiques des TIC dépassent largement le cadre des assuétudes : on y trouve également le cyber harcèlement sexuel – le *grooming online* – ou encore des questions liées à la pornographie ou à la vie privée. Certaines situations constituant des faits qualifiés d'infractions à caractère sexuel pourront être prises en charge par le réseau de services de santé mentale disposant d'une équipe spécialisée dans la prise en charge des personnes auteurs de ces faits.

Le second projet est mené par l'hôpital de jour universitaire « La Clé », à Liège, qui assure un suivi en ambulatoire pour des personnes présentant des problématiques liées à la cyberdépendance. Pour cette institution, le constat est que deux types de consultations et consommateurs apparaissent de plus en plus : les adolescents accros aux jeux en ligne et des personnes plus âgées touchées par un problème avec les jeux d'argent, en ligne ou non.

Vous demandez des données chiffrées. La recherche dont j'ai parlé ci-dessus, le CRESAM dit explicitement que nous ne disposons pas de recherches utilisant une échelle d'addiction à Internet, en Belgique. Si nous nous référons à nos voisins français, le chercheur M. Dan Velea estime que la proportion des utilisateurs dépendants d'Internet est équivalente à celle des dépendants aux jeux, soit de 1 % à 1,5 % des internautes. Concernant la jeunesse belge, l'enquête SIPES/HBSC de 2006 nous apprend que 16,8 % des jeunes entre 12 et 18 ans regardent la télévision plus de quatre heures par jour ouvrable et 12,5 % pratiquent les jeux vidéo plus de quatre heures par jour ouvrable.

Les services spécialisés en matière de cyberdépendance ne sont pas encore nombreux et ils ne couvrent pas l'ensemble de la Wallonie. Vous êtes au courant que les assuétudes relèvent dorénavant des compétences wallonnes. Je veillerai à ce que la cyberdépendance soit prise en compte dans les campagnes futures et à ce que les services pouvant accueillir les personnes qui souffrent de cyberdépendance soient mieux connus et plus nombreux.

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

M. Dufrane (PS). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Si j'ai bien compris, c'est plus de services et plus de campagnes. Je m'en réjouis.

**QUESTION ORALE DE M. SAMPAOLI À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
FONCTIONNEMENT D'EUROCAT EN
WALLONIE »**

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 « le fonctionnement d'Eurocat en Wallonie ».

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

M. Sampaoli (PS). - Monsieur le Ministre, il existe, en Belgique, un recueil de données épidémiologiques sur les malformations congénitales. Celui-ci s'inscrit dans le cadre du projet européen Eurocat qui est un regroupement de données statistiques issues des registres locaux et envoyées au centre Eurocat de Belfast où elles font l'objet d'une étude statistique au niveau européen.

Ce projet existe depuis 1974 et est entièrement facultatif pour les États membres. Cependant, la participation à ce projet donne droit à une partie de la dotation européenne prévue pour le programme européen de coordination en matière de recherche et développement dans la recherche médicale et sanitaire de l'Union européenne dans lequel Eurocat est englobé.

La Belgique dispose de deux registres Eurocat : l'un à Anvers et l'autre en Wallonie, Eurocat Hainaut-Namur.

Ce second registre, organisé par l'ASBL Institut de recherche scientifique en pathologie et génétique, est subventionné par la Wallonie et regroupe la collecte de données au niveau des provinces de Namur et du Hainaut, depuis 1979.

Or, il semblerait que la manière dont le recueil de données s'effectue et le traitement effectué par Eurocat ne répondent pas aux exigences de la législation sur la vie privée. En pratique, la tenue du registre se réalise par la collecte auprès des hôpitaux et de médecins traitants de données administratives et médicales issues des dossiers médicaux des patients présentant des malformations congénitales. Les renseignements sont collectés de manière nominative. Certes, le but poursuivi par le projet est louable, mais la collecte des données nominatives sur les bébés mal formés s'effectuerait sans que les parents n'en soient avertis, de même que les données soient humanisées et qu'un délai de conservation de celles-ci soit prévu ; ce qui semble difficilement admissible.

Confirmez-vous ces informations ? Pouvez-vous m'en dire un peu plus sur le fonctionnement d'Eurocat et ses articulations tant au niveau européen qu'au niveau de la Wallonie ?

Il semblerait, par ailleurs, que la Commission de la protection de la vie privée ait déjà formulé une série de remarques négatives sur le fonctionnement d'Eurocat.

Des améliorations ont-elles pu être apportées depuis lors ? Une articulation avec la plateforme électronique d'échange de données de santé est-elle prévue ? Dans le cas contraire, serait-elle 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, en ce qui concerne les exigences de la législation sur la vie privée, le responsable du traitement, avant qu'il ne collecte des données à caractère personnel, doit déclarer ce traitement à la Commission de protection de la vie privée, depuis le 13 février 2001.

Le registre Eurocat Wallonie existait bien avant la création de la Commission de protection de la vie privée. Le responsable précédent n'avait pas transmis ses informations sur les démarches entreprises par le passé en vue d'une déclaration à la commission au responsable actuel du registre Eurocat en place depuis 2012. Suite aux demandes répétées de clarification du comité d'accompagnement du registre Eurocat Wallonie depuis 2011, une déclaration à la Commission de protection de la vie privée est en cours de préparation suivant le modèle d'Eurocat Anvers et celui de l'enregistrement des affections génétiques. Elle devrait être effective pour fin 2015, comme mentionnée lors du dernier comité d'accompagnement du registre qui a eu lieu le 24 septembre 2015.

La déclaration sert à notifier les traitements et non pas à demander une permission ou une autorisation de traitement. Le responsable du traitement doit remplir toutes les obligations de la loi relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel. Il reste l'interlocuteur de référence en cas de questions ou d'imprécisions.

Au niveau d'Eurocat Wallonie, les informations ne sont pas collectées de manière nominative. Chaque dossier possède un numéro de code qui sert au recueil des données. Le traitement des données – analyse épidémiologique et statistique – est réalisé uniquement par le biais de ce numéro. L'investigateur ne connaît pas l'identité de la personne étudiée.

Les responsables d'Eurocat Wallonie n'ont pas attendu la création de la Commission de protection de la vie privée pour assurer la confidentialité du registre. De par leur profession, les médecins responsables du registre des malformations congénitales ont toujours eu à cœur de leurs préoccupations la protection du secret médical.

Le but d'Eurocat, en plus du système de surveillance,

est aussi de favoriser la prévention de ces malformations et d'évaluer la nécessité de prise en charge dans le système de santé. Dans beaucoup de pays, il fait maintenant partie du plan maladies rares. Le registre a été transféré au *Joint Research Center* à Ispra, en Italie, au 1er janvier 2015. Une présentation de la manière dont les registres sont coordonnés au niveau national est organisée par la Commission européenne.

Au niveau national, une plateforme électronique d'échange de données de santé a été mise en place tout récemment : *Health data*. Eurocat Anvers y est déjà inscrit, mais ce n'est pas repris comme première priorité par le comité de direction de *Health data*. Eurocat Hainaut-Namur va également s'inscrire comme registre déjà existant.

Par contre, Eurocat fait bien partie du registre Orphanet Belgique mis en place au niveau de l'Institut de santé publique. Son but est de contribuer à améliorer le diagnostic, la prise en charge et le traitement des maladies rares.

J'espère avoir pu être complet.

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

M. Sampaoli (PS). - Je remercie Monsieur le Ministre pour ses réponses. C'est effectivement complet.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'IMPACT DU « TAX SHIFT » SUR L'EMPLOI
DANS LE SECTEUR DES SOINS DE SANTÉ »**

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 « l'impact du « tax shift » sur l'emploi dans le secteur des soins de santé ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, c'est dans le journal *De Morgen* que je trouve le titre « *Geen jobs jobs voor ziekenhuizen* ». Très clairement, cela veut dire que, dans cette presse flamande – ce n'est pas la seule à se prononcer de telle manière – on peut lire que, à l'initial imaginé pour créer des emplois – on a entendu le Premier-Ministre prononcé « cela crée des jobs et des jobs et des jobs – ce *tax shift* effectué par le Gouvernement fédéral, dans le secteur non marchand, ne permettra pas d'augmenter le volume d'emplois et, plus particulièrement, dans le secteur hospitalier et des soins. Telle est l'analyse faite du côté flamand.

La réduction de la charge patronale annoncée devrait tout d'abord servir, selon la volonté exprimée par les

gestionnaires du secteur hospitalier et des soins, à réaliser des économies, permettre aux pouvoirs organisateurs d'avoir des budgets en équilibre et de sauvegarder l'emploi existant.

La promesse faite d'une création de nouveaux emplois ne sera alors pas rencontrée dans ce domaine, même si la pression, dans le secteur, est particulièrement marquée. Telle est l'analyse du journal *De Morgen*, pour la Flandre.

Qu'en est-il en Wallonie ? Disposez-vous d'informations à ce sujet ? Devons-nous craindre que les mêmes constats soient faits en Wallonie ?

Par ailleurs, afin de soulager la pression et répondre aux demandes croissantes, comment envisagez-vous de renforcer l'emploi dans le secteur des soins, et plus spécifiquement celui des soins à domicile tel que le Gouvernement s'y est engagé dans la Déclaration de politique 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 vous remercie pour la question, mais en l'état actuel de la réforme fiscale fédérale, mieux connue sous l'appellation de *tax shift*, il est difficile, pour moi, d'apporter une réponse précise à votre question.

Cette réforme a été annoncée le week-end dernier dans la presse, mais je ne dispose pas d'informations suffisamment précises, au stade actuel, sur les modalités d'application des différentes mesures et, dès lors, sur l'impact potentiel de cette réforme sur les recettes de la Région, notamment au niveau des additionnels à l'IPP.

Les informations procurées ce weekend sont déjà plus précises que ce que l'on avait eu l'été dernier, mais il n'en demeure pas moins que, tant que l'on n'a pas vu le dispositif et les modalités claires qui ont été arrêtées, il est difficile de pouvoir être détaillé.

Pour ce qui concerne vos deux questions relatives à l'emploi dans le secteur non marchand, en particulier dans le secteur hospitalier et des soins à domicile, je vous recommande de relayer cette question vers le Gouvernement fédéral, puisque le financement des coûts d'exploitation de l'hôpital relève toujours de l'État fédéral, qu'il s'agisse du personnel de soins ou du personnel administratif au sens large : infirmiers, aide-soignant, collaborateurs administratifs. En effet, ils sont couverts par le budget des moyens financiers des hôpitaux ou encore qu'il s'agisse du personnel médical qui relève de la nomenclature INAMI.

Pour ce qui concerne les soins à domicile, je vous rappelle également que ce personnel est payé via la nomenclature des soins de santé qui relève également de l'État fédéral.

La Région est compétente pour ce qui concerne l'aide à domicile, mais pas les soins à domicile. À ce niveau, le Gouvernement a annoncé d'ailleurs, il y a plusieurs mois, son intention de mettre en place une assurance autonomie à l'horizon 2017 afin, notamment, de développer les secteurs de l'aide à domicile et de répondre à une demande croissante des personnes dépendantes, compte tenu, notamment, de l'allongement de la vie.

Pour le reste, comme je l'ai déjà annoncé, je serai attentif par ce qui sera décidé par l'État fédéral et, dans ce nouveau cadre, les économies qui seront réalisées au Fédéral ne devront pas – en tout cas, c'est notre souhait – impacter le budget régional ni les investissements de la Région wallonne pour les personnes handicapées, la grande pauvreté, le plan Marshall, le développement des zonings, la politique sociale au sens large.

Attendons le détail des dispositifs pour pouvoir se prononcer de manière définitive, mais pour le reste, au-delà de la question des aides à domicile, c'est le Fédéral qui est toujours compétent.

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, vous avez de la chance et de la malchance en même temps : de la chance de ne pas avoir à répondre précisément maintenant, vu que les paramètres ne sont pas encore suffisamment connus, et de la malchance, puisque je vais devoir revenir avec le même type d'interrogation auprès de vous pour avoir des informations et avoir des réflexions plus précises.

Aujourd'hui, en tout cas, je souhaite avancer trois pistes de réflexion :

- d'une part, le *tax shift* va aussi impacter les recettes communales via le mécanisme des additionnels à l'IPP, donc va impacter les recettes de pas mal de pouvoirs organisateurs d'institutions hospitalières ou d'institutions de type MR ou MRS ;
- d'autre part, il est vrai que, aujourd'hui, on ne peut pas encore répondre précisément, vu que le dispositif n'est pas suffisamment connu dans le détail. Cependant, une chose est certaine. S'il n'y a pas un accord sur le fait que le *tax shift* doit servir à créer autant d'emplois, on n'a jamais de garanties. C'est un chèque en blanc pour le secteur non marchand, mais cela risque aussi d'être un chèque en blanc pour d'autres secteurs ;
- Enfin, vous me renvoyez vers le Fédéral pour ce qui concerne le personnel médical. Je suis d'accord, mais qu'en est-il alors du personnel non médical ?

QUESTION ORALE DE MME DURENNE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA FUGUE DES PERSONNES ÂGÉES »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la fugue des personnes âgées ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

Mme Durenne (MR). - Monsieur le Ministre, j'étais déjà venue vers vous à propos de la fugue des personnes atteintes d'Alzheimer. Je reviens vers vous, aujourd'hui, avec le même sujet, mais élargi à toutes les personnes âgées.

La fugue concernerait 150 personnes par an et, pour 10 % d'entre elles environ, celle-ci serait fatale.

La collaboration entre les familles, institutions, polices, et cetera, permet très souvent de retrouver ces personnes qui, dans certains cas, sont atteintes de démence. Il arrive également que celles-ci se perdent et ce qui s'apparente à une fugue n'en est pas spécialement une.

Considérez-vous que ce qui est actuellement fait en matière de lutte contre la fugue des personnes âgées est suffisant ou faudrait-il aller plus loin ?

Peut-on, par exemple, envisager la création d'un organisme de type « Child Focus » pour les personnes âgées ?

D'autre part, une proposition est faite de placer des bracelets de géolocalisation pour les personnes dites « à risque ». Quelle est votre opinion à ce sujet ? Serait-il possible d'avancer dans cette direction ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, il est toujours possible d'avancer. Cela est même souhaitable.

Je me souviens de votre interpellation de mai dernier. Elle portait sur la mise en place d'une fiche d'identité pour les personnes atteintes de démence et de l'idée de légiférer sur la matière.

Vous me posez la question de savoir si ce qui est fait actuellement est suffisant, s'il ne faudrait pas aller plus loin. Je me permettrai, comme en mai dernier, de mettre en avant la question éthique, notamment pour ce qui concerne les bracelets de géolocalisation dont on parle également pour les enfants.

Jusqu'où devons-nous aller ? Est-ce à un ministre de décider ? Tout est toujours une question de limites entre sécurité et liberté de choix des individus. Qui cela rassurerait-il ? Devons-nous créer un organisme type « Child Focus » pour les personnes âgées ? Je rappelle qu'il existe une Cellule nationale des personnes disparues. Évitez les couches de lasagne ! Ce qui est indispensable – et cela se fait déjà régulièrement – ce sont des concertations entre police, institutions d'hébergement, services d'aides à domicile, familles et Cellule des personnes disparues, parquet, et j'en passe. Nous sommes tous d'accord, le but est de retrouver la personne tout en faisant preuve d'humanité.

À l'initiative de la Cellule personnes disparues, justement, a été éditée la brochure « Les disparitions des seniors, un problème qui nous concerne tous », actualisée en 2013. Elle a pour objectifs de sensibiliser tous les acteurs concernés par cette problématique et de concrétiser des protocoles de collaboration entre ces derniers, afin de gagner un maximum de temps, lorsqu'une personne est portée disparue.

Il s'agit, ici, d'une compétence qui me semble relever de l'autorité fédérale.

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

Mme Durenne (MR). - Merci, Monsieur le Ministre. Il est vrai, lorsque je vous ai interrogé en mai dernier, que l'on parlait d'un cahier de vie. À l'époque, vous m'aviez répondu que vous alliez retourner vers les associations pour prendre un peu la température sur la mise en place de ce cahier de vie, voir si, légalement, cela pouvait être mis en place.

Aujourd'hui, quand on parle du bracelet de géolocalisation, cela pourrait rassurer les familles, les proches, les institutions.

J'entends bien qu'une cellule est déjà mise en place concernant la disparition d'adultes, mais il faudrait peut-être avoir une réflexion plus profonde et aller plus loin pour rassurer toutes les familles.

**QUESTION ORALE DE MME DURENNE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
RÉPERCUSSION D'UNE POTENTIELLE
RÉVISION DU SYSTÈME DE TITRES-SERVICES
SUR LE COÛT DES AIDES À DOMICILES POUR
LES PERSONNES ÂGÉES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la répercussion d'une potentielle révision du système de titres-services sur le coût des aides à domicile pour les personnes âgées ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

Mme Durenne (MR). - Monsieur le Ministre, le Gouvernement a récemment commandité une étude à un consultant privé concernant les titres-services. Ce rapport a d'ailleurs été présenté à ce Parlement, le 29 septembre dernier. Il est question de certaines probables modifications du fonctionnement des titres-services.

Si ce rapport est parcouru de recommandations principalement économiques, il convient également de prendre en compte les réalités humaines qui se cachent derrière ces titres-services.

Nous le savons : les personnes âgées devront rester davantage à domicile et vous en avez d'ailleurs fait votre mot d'ordre. Pour ce faire, il importe de garder des outils permettant à ces personnes de faire appel à des aides, sans que cela ne grignote fortement leur pouvoir d'achat mensuel.

Pouvez-vous certifier qu'en aucun cas les personnes âgées ne seront mises de côté, s'il y a une révision du système de titres-services ? D'autre part, comment continuer, à long terme, à garantir l'accès à des aides à domicile bon marché pour ces personnes ? Des consultations avec la ministre de l'Emploi ont-elles eu lieu à ce sujet ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, le système des titres-services est une compétence de la ministre de l'Emploi. Néanmoins, je reste attentif et en contact régulier avec ma collègue sur ce sujet.

L'étude présentée est intéressante. Parmi ses recommandations, figure notamment celle-ci : « Réflexion régionale transversale à mener entre politiques de l'emploi et des affaires sociales pour la prise en charge des personnes âgées à domicile et veiller à une application correcte de la définition du périmètre des titres-services sur le terrain : près de 28,5 % des utilisateurs des titres-services ont plus de 65 ans et 11,1 % ont plus de 85 ans ».

Nous n'avons cependant pas attendu les résultats de l'étude pour nous pencher sur ces questions.

Pour le public fragilisé, quelle que soit la raison de cette fragilité – âge, maladie, handicap – vous avez raison : il doit pouvoir continuer à être aidé, et ce, de manière adéquate et accessible financièrement. Le besoin d'aide technique au niveau de l'entretien ménager est, bien souvent, le premier à se manifester lorsqu'arrive une perte d'autonomie.

Au-delà des travailleurs prestant sous le régime des titres-services, il existe au sein des services d'aide aux familles et aux aînés, notamment, mais également au sein de divers acteurs associatifs, des services d'aides ménagères dites « sociales ». Ces services s'adressent spécifiquement au public que nous évoquions à l'instant. Il faut nécessairement que ces professionnels soient sensibilisés aux problématiques du public auquel ils s'adressent et qu'ils puissent faire relais d'éventuelles difficultés apparaissant au domicile. C'est pourquoi ces équipes sont encadrées par des travailleurs sociaux.

Nous travaillons actuellement avec le secteur et l'administration, d'une part, sur les périmètres d'action des différents métiers et, d'autre part, sur la définition d'un statut pour ce métier d'aide ménager social, statut inexistant à l'heure actuelle. En réflexion également, il y a la mise en place d'un barème de la quote-part des bénéficiaires qui n'est pas réglementée actuellement. À ce jour, les services sont libres d'appliquer le tarif souhaité.

De manière générale, comme pour les métiers d'aide familiale et de garde à domicile, il s'avère nécessaire d'augmenter l'effectif de ces métiers. En effet, les personnes en perte d'autonomie doivent pouvoir bénéficier d'une offre suffisante de services, et nul n'ignore que les besoins de ce public vont augmenter avec l'évolution démographique. C'est la raison pour laquelle il y a, notamment, l'assurance autonomie prévue.

Je peux donc vous assurer que la ministre de l'Emploi, Éliane Tillieux, et moi-même travaillons ensemble pour augmenter l'offre de ces services de qualité tant pour les bénéficiaires que pour la qualité de l'emploi ; ce qui permettra, au demeurant, de sauver l'emploi d'une série de personnes qui sont actuellement en titres-services dans le secteur non marchand et qui sont très craintives pour l'avenir.

Toutefois, vous verrez, à l'occasion de la présentation, dans ma commission, du budget 2016, que des moyens additionnels ont été prévus pour préserver ces emplois et les développer.

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

Mme Durenne (MR). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour cette réponse complète.

J'attendais qu'il y ait un travail en étroite collaboration avec la ministre Tillieux, ce que vous venez de me confirmer, puisqu'il est important de garder, le plus longtemps possible, les personnes « âgées » chez elles, et ce, avec des services à moindre coût.

QUESTION ORALE DE M. DAELE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE POUR LES ASSOCIATIONS EN MATIÈRE DE SANTÉ ET D'AIDE AUX PERSONNES »

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 simplification administrative pour les associations en matière de santé et d'aide aux personnes ».

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, vous précisez, dans un communiqué de presse datant de juillet, que vous aviez décidé de mettre en pratique la Charte associative et de simplifier le travail des associations dans le secteur de la santé et de l'action sociale, afin de leur permettre de se concentrer encore davantage sur leurs actions de terrain. Cette nouvelle me réjouit.

J'ai quelques questions sur la mise en œuvre. On sait que l'un des facteurs d'instabilité pour la gestion des projets des associations résidait dans l'incertitude sur la liquidation des moyens financiers par l'autorité. Afin de leur éviter tout problème de trésorerie, dans les secteurs réglementés, vous avez décidé de leur octroyer une avance sur leur subvention annuelle en début d'année, correspondant à 85 %, au plus tard le 1er mars de l'année de subvention.

Pourriez-vous me préciser si le paiement de 85 % des subventions dès le 1er mars sera assuré dès 2016 ? Cela concerne-t-il 100 % des bénéficiaires associatifs dans le cadre de vos compétences ? Qu'en sera-t-il du solde de subvention des 15 % ? Quand sera-t-il liquidé ?

Vous avez présenté cette simplification comme une application de la charte associative avant l'heure. Qu'en est-il des autres engagements de la Charte associative dans vos compétences, par exemple, en matière d'indépendance par rapport au pouvoir politique ou en matière de recours ?

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 simplification administrative pour les associations en matière de santé et d'aide aux personnes est une thématique qui me tient à cœur.

Vous m'interrogez, à présent, sur la mise en œuvre d'autres engagements repris dans la Charte associative telle qu'approuvée par les exécutifs de la Région wallonne, de la COCOF et de la Fédération Wallonie-

Bruxelles, en février 2009, principalement sur la question des voies de recours.

En ce qui concerne les compétences qui me sont dévolues, un recours existe au bénéfice des personnes morales, et donc des associations et des personnes physiques, puisque dès qu'une décision administrative leur porte grief, ils peuvent introduire un recours auprès de la Commission d'avis sur les recours, instituée par l'article 31 du Code wallon de l'action sociale et de la santé. Avec les transferts de compétences, cette commission élargira son champ de compétences aux décisions administratives dans les matières relevant de la santé qui nous ont, ou auront, été transférées depuis le Fédéral ou la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Pour le reste, j'attends que la *task force* administrative remette les résultats de son travail de scannage des textes décrets et réglementaires rentrant dans mes compétences, afin d'implémenter les différents volets de la charte. Vous en conviendrez, il s'agit, là, d'un travail de longue haleine, mais qui reste essentiel à mes yeux !

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

M. Daele (Ecolo). - Je vous remercie d'avoir répondu à ma question en matière de recours. Cependant, je ne sais toujours pas si, clairement, vous vous engagez à ce que les 85 % des subventions soient payés dès le 1er mars. C'est dès 2016 ?

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

M. Daele (Ecolo). - D'accord ! Parce que vous ne me le confirmiez pas. Je me disais que si l'on ne répondait pas à la question...

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est une distraction, en la circonstance. Il n'y a pas de problème, ce sera d'application dès 2016.

M. Daele (Ecolo). - Pour 100 % des associations qui dépendent de vos compétences ?

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Celles qui sont réglementées.

M. Daele (Ecolo). - Celles qui sont réglementées. Je prends note.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Oui, les subventions réglementées sont les seules concernées, puisque, par essence, les autres étant facultatives, elles sont décidées tout au long de l'année, et pas nécessairement toutes avant le 1er mars de l'année.

M. Daele (Ecolo). - Tout à fait !

QUESTION ORALE DE MME GONZALEZ MOYANO À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA NOUVELLE CAMPAGNE DE PRÉVENTION CONTRE LES MALADIES SEXUELLEMENT TRANSMISSIBLES »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la nouvelle campagne de prévention contre les maladies sexuellement transmissibles ».

La question est retirée

QUESTION ORALE DE M. PRÉVOT À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ÉLABORATION D'UN NOUVEAU PLAN QUINQUENNAL DE PROMOTION DE LA SANTÉ »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Prévot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'élaboration d'un nouveau plan quinquennal de promotion de la santé ».

La question est retirée.

QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE SUICIDE CHEZ LES AÎNÉS »

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

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME DE BUE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
DÉCISION DU GOUVERNEMENT ET
L'ÉGALITÉ DE TRAITEMENT DES WALLONS
DANS L'ASSURANCE AUTONOMIE »**

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 décision du Gouvernement et l'égalité de traitement des Wallons dans l'assurance autonomie ».

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

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, avant les vacances, vous avez présenté une série d'orientations en matière d'assurance autonomie. La Commission wallonne des aînés vous a transmis, le 12 juillet dernier, un avis unanime qui reprend différents arguments, que je me permets de rappeler.

S'il convient de développer au maximum le maintien à domicile, rien ne justifie la discrimination créée entre les personnes âgées les plus dépendantes à domicile et celles en institution, puisque ces dernières n'auront pas accès au bénéfice de l'assurance autonomie.

À cet égard, l'argument du risque de double subventionnement ne tient pas la route. Les forfaits de soins sont alloués aux établissements en fonction du niveau de dépendance et du besoin de soins des résidents. L'allocation aux personnes âgées est une aide sociale accordée aux personnes âgées dépendantes dont l'ensemble des revenus ne permet pas de couvrir le coût de la prise en charge totale de la perte d'autonomie, aussi bien à domicile qu'en institution.

Le fait que les résidents ne payeront pas de cotisation spécifique, soit quelques dizaines d'euros par an, est un argument sans valeur pour les bénéficiaires qui, à ce jour, bénéficient, en fonction de leur dépendance et de leurs revenus, d'interventions allant de 80 à 550 euros par mois. Si les résidents en maisons de repos n'y ont pas droit et n'y cotisent pas, tous les Wallons n'y ont pas droit, et l'on n'est plus dans une logique assurantielle. Une assurance a un caractère d'universalité. En Flandre, la Zorgverzekering bénéficie aux aînés, tant à domicile qu'en maison de repos. L'équivalent de l'assurance autonomie en France, en Allemagne et au Grand-Duché de Luxembourg concerne aussi le cadre résidentiel.

Ensuite, les mesures proposées sont en contradiction avec la DPR 2014-2019. Le transfert de l'allocation aux personnes âgées constitue une occasion de mettre sur pied une véritable couverture autonomie au profit de tous les aînés de Wallonie. Pour l'avenir, le

Gouvernement wallon souhaite privilégier des réponses concrètes aux situations de dépendance à domicile, tout comme en institution, par des interventions en fonction des besoins et des prestations, plutôt qu'une logique de supplément de revenus.

La mesure proposée par le Gouvernement wallon viole le principe fondamental d'égalité. Elle constituerait une régression sociale majeure et irait à l'encontre de la volonté politique de garantir l'accessibilité aux maisons de repos pour l'ensemble des citoyens.

Par ailleurs, le Gouvernement wallon a adopté, ce 10 septembre, un Plan de lutte contre la pauvreté. En moyenne, l'APA avoisine 3 500 euros par an et bénéficie à des personnes à bas revenus. Son extinction en maison de repos impliquera que de nouveaux résidents n'auront pas ce montant. Faute de ce dernier, ils devront solliciter leur famille ou le CPAS.

Vous avez déjà pu exposer vos projets et vos principes, lors d'une commission, juste avant les vacances parlementaires. Vous avez expliqué, à cette occasion, que le débat était ouvert : que les principes étaient établis, mais que le dialogue était ouvert. Que pensez-vous des arguments développés par la Commission wallonne des aînés ?

Le Gouvernement wallon a-t-il décidé de créer une inégalité de traitement entre les personnes âgées les plus dépendantes à domicile et celles en institution dans l'assurance autonomie ? N'est-il pas paradoxal de priver des personnes à bas revenus d'une possible aide de 3 500 euros, alors qu'on lance, parallèlement, le Plan de lutte contre la pauvreté ?

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 profite de votre question pour revenir sur ce projet, attendu de longue date par de nombreux Wallons, qui est l'assurance autonomie.

La mise en place de cette nouvelle politique vise à rencontrer plusieurs objectifs :

- une meilleure intégration des différentes politiques désormais gérées par la Wallonie, en matière de dépendance, quelle que soit la cause de cette dépendance, qu'il s'agisse de l'âge, de la maladie ou d'un handicap ;
- la fin du cloisonnement des politiques, selon que la personne en situation de dépendance ait plus ou moins de 65 ans ;
- privilégier le maintien à domicile quand il est souhaité par la personne ;
- clarifier les interlocuteurs des personnes en situation de dépendance, et permettre, dès lors, l'activation immédiate des aides auxquelles elles ont droit, via un accompagnement

adéquat.

Pour atteindre ces objectifs, il convient de repenser l'actuelle affectation des moyens budgétaires dévolus aux politiques en lien avec la dépendance.

Notre proposition initiale part du constat d'une insuffisance de l'offre des services d'aides à domicile, là où les politiques wallonne et fédérale ont privilégié des investissements en brique, dans le résidentiel, à l'attention des personnes handicapées et des personnes âgées.

Comme vous, j'ai été interpellé par les acteurs du secteur résidentiel pour personnes âgées concernant l'extinction du régime de l'allocation pour l'aide aux personnes âgées, l'APA, et le champ d'application de l'assurance autonomie limitée aux personnes restant à leur domicile.

Ainsi que je l'ai déjà annoncé, nous en sommes à l'élaboration de cette politique, et je compte bien écouter et associer tous les secteurs concernés. Je suis donc particulièrement attentif aux arguments qui ont pu, ou qui pourraient être, avancés.

Loin de moi l'idée d'appauvrir une tranche de la population ou de reporter les coûts vers les CPAS, je tiens à cet égard, à vous rassurer.

Nous allons prendre bonne note des remarques qui ont été formulées et de celles qui le seront encore, pour pouvoir, progressivement, ajuster notre dispositif.

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

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, vous avez rappelé les objectifs. Nous avons déjà eu l'occasion de vous le dire, nous les partageons également, mais ce que nous ne partageons vraiment pas, ce sont les moyens pour y arriver.

Sur ce projet, nous pensons que ce n'est pas une assurance autonomie, mais qu'il s'agit, on l'a déjà dit, d'un impôt déguisé, pour financer des services existants.

Quant aux questions qui figuraient dans ma question, je n'ai pas reçu de réponse. Vous connaissez très bien l'avis de différentes commissions et de la Fédération des CPAS, qui ont déjà eu l'occasion de vous le dire, depuis plusieurs mois. Vous vous montrez ouvert au dialogue, mais on ne voit aucun signe. J'attire votre attention sur un point : vous voulez mettre en place le système au 1er janvier 2017, il ne vous reste plus énormément de temps si l'on doit tenir compte de tout le processus décréte et du parcours parlementaire pour mettre au point ce système.

Je n'ai pas senti de votre part un signe susceptible de rassurer les CPAS, sauf que vous êtes ouvert au dialogue. Il y a des personnes qui vont se retrouver sans ressources à partir du 1er janvier 2017. Et ces

personnes-là n'auront pas d'autre recours que de solliciter soit les CPAS, soit leur famille.

À mon sens, vous n'avancez pas suffisamment dans ce projet. Surtout, vous ne mettez pas sur pied une véritable assurance autonomie, telle qu'elle est, d'ailleurs, pratiquée dans d'autres pays, puisqu'à cette question-là, vous ne répondez pas. En Flandre, c'est le cas, tout comme en France, en Allemagne, ou encore au Grand-Duché de Luxembourg. Je ne vois donc pas pourquoi, ici, l'on ne pourrait pas aller dans ce sens-là.

Nous resterons attentifs à ce sujet et nous reviendrons sur la question.

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
CONCLUSION DE L'ACCORD DE
COOPÉRATION RELATIF À LA CHARTE
ASSOCIATIVE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la conclusion de l'accord de coopération relatif à la charte associative ».

La question est retirée.

**QUESTION ORALE DE MME BONNI À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'APPLICATION DE LA TVA DANS LES
MAISONS DE REPOS »**

**QUESTION ORALE DE MME BONNI À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
REFONTE DU PRIX DES ÉTABLISSEMENTS
D'HÉBERGEMENT POUR AÎNÉS »**

**QUESTION ORALE DE MME BONNI À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'AVENIR DU SECTEUR DE
L'HÉBERGEMENT ET DE L'ACCUEIL POUR
PERSONNES ÂGÉES »**

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

- de Mme Bonni, sur « l'application de la TVA

- dans les maisons de repos » ;
- de Mme Bonni, sur « la refonte du prix des établissements d'hébergement pour aînés » ;
- de Mme Bonni, sur « l'avenir du secteur de l'hébergement et de l'accueil pour personnes âgées ».

Les questions sont retirées.

QUESTION ORALE DE MME VIENNE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES AIDES À L'INVESTISSEMENT POUR LES ENTREPRISES DE TRAVAIL ADAPTÉ »

QUESTION ORALE DE M. COLLIGNON À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES ENTREPRISES DE TRAVAIL ADAPTÉ ET LA CONCURRENCE DES ORGANISMES PÉNITENTIAIRES »

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

- de Mme Vienne, sur « les aides à l'investissement pour les entreprises de travail adapté » ;
- de M. Collignon, sur « les entreprises de travail adapté et la concurrence des organismes pénitentiaires ».

Les questions sont retirées.

QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE « SENIOR FOCUS » »

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

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 « LE TRAVAIL DE PREMIÈRE LIGNE DES SERVICES D'INSERTION SOCIALE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le travail de première ligne des services d'insertion sociale ».

La question est retirée.

QUESTION ORALE DE M. PRÉVOT À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'IMPLICATION DE LA WALLONIE DANS LA MISE EN ŒUVRE DU SERVICE CITOYEN »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Prévot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'implication de la Wallonie dans la mise en œuvre du service citoyen ».

La question est retirée.

QUESTION ORALE DE MME BONNI À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA RÉPARTITION DES BUREAUX RÉGIONAUX DE L'AWIPH »

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

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
« L'ACCORD-CADRE ENTRE LA WALLONIE ET
LA FRANCE POUR L'ACCUEIL DES
PERSONNES HANDICAPÉES »**

**QUESTION ORALE DE M. DESTREBECQ À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
NORMES DES STRUCTURES D'ACCUEIL POUR
PERSONNES HANDICAPÉES »**

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

- de Mme Vienne, sur « l'accord-cadre entre la Wallonie et la France pour l'accueil des personnes handicapées » ;
- de M. Destrebecq, sur « les normes des structures d'accueil pour personnes handicapées ».

Les questions sont retirées.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
RELATIONS ENTRE LES MAISONS DE REPOS
ET LES ENTREPRISES DE POMPES
FUNÈBRES »**

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 « les relations entre les maisons de repos et les entreprises de pompes funèbres ».

La question est retirée.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 14 heures 50 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

Mme Jenny Baltus-Möres, MR
M. Georges-Louis Bouchez, MR
M. Christophe Collignon, PS
M. Jean-Luc Crucke, MR
M. Matthieu Daele, Ecolo
Mme Valérie De Bue, MR
M. Anthony Dufrane, PS
Mme Véronique Durenne, MR
M. Frédéric Gillot, PTB-GO!
M. Stéphane Hazée, Ecolo
Mme Joëlle Kapompole, Présidente
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH
M. Nicolas Martin, PS
M. Alain Onkelinx, PS
M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine
M. André-Pierre Puget, PP
Mme Véronique Salvi, cdH
M. Vincent Sampaoli, PS
M. Edmund Stoffels, PS
Mme Mathilde Vandorpe, cdH

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADEPS	administration de l'éducation physique et des Sports
ADSL	Asymmetric Digital Subscriber Liner
APA	allocation pour l'aide aux personnes âgées
ASBL	Association Sans But Lucratif
AWIPH	Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées
AWSR	Agence wallonne pour la Sécurité routière
CAI	Comité d'Acquisitions d'Immeubles
CHB	liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays
CHU	Centre Hospitalo-Universitaire/Centre Hospitalier Universitaire
CIO	Centre d'information et d'orientation (UCL)
Cocof	Commission communautaire française
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRESAM	Centre de Référence en Santé Mentale ASBL
CWSR	Conseil wallon de la sécurité routière
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
DGO6	Direction générale opérationnelle de l'Economie, de l'Emploi et de la Recherche
DPR	Déclaration de politique régionale
FARES	Fondation contre les Affections respiratoires et pour l'éducation à la santé
IBSR	Institut Belge pour la Sécurité Routière ASBL
ICN	Institut des comptes nationaux
IF	Inspection des Finances
INAMI	Institut national d'assurance maladie-invalidité
Infrabel S.A.	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
IPP	impôt des personnes physiques
LIDAR	Light Detection and Ranging (détection et télémétrie par laser)
MR-MRS	maison de repos et maison de repos et de soins
O.N.E.	Office de la Naissance et de l'Enfance
PEREX	le centre de trafic de la Région wallonne
RAVeL	Réseau Autonome Voie Lente
RYD	Responsible Young Drivers
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SPF	services publics fédéraux
SPW	Service public de Wallonie
T.E.C.	Société de Transport en Commun
TER	Transport Express Régional
TIC	trouble obsessionnel-compulsif.
UPTIC	les usages problématiques d'Internet et des jeux vidéo
UPTR	Union Professionnelle du Transport et de la Logistique
UVCW	Union des Villes et Communes de Wallonie
VDSL	Very-high speed Digital Subscriber Line