

# 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 15 décembre 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
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites ou reportées</i> .....	1
<i>Interpellations et questions orales</i>	
<i>Question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le programme de la SOFICO en faveur des pylônes multi-opérateurs »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Bouchez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	1
<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 « les feux tricolores et les dalles podotactiles »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	2
<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 travaux de réfection de la E42 à hauteur de Froyennes »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	4
<i>Organisation des travaux (Suite)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Sampaoli.....	6
<i>Interpellations et questions orales (Suite)</i> .....	6
<i>Question orale de Mme Simonet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la lutte contre le dumping social dans le secteur des travaux publics »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Simonet, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	6
<i>Question orale de M. Sampaoli à M. Prévot, ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'entretien des voiries régionales »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Sampaoli, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	8
<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 changement de législation en termes de vitesse sur autoroute »</i>	

Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 9

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

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 10

*Question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le nombre de décès sur les routes en 2015 »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Tzanetatos, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 12

*Question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les formations pour les chauffeurs poids lourds » ;*

*Question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la régionalisation de l'accès à la profession de routier »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mmes De Bue, Salvi, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 13

*Question orale de Mme Morreale à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la mise en service des lignes 36A et 125A » ;*

*Question orale de M. Henry à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la réouverture de lignes ferroviaires en région liégeoise »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Morreale, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 15

*Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le château de Moulbaix et le patrimoine de Wallonie »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 16

*Interpellation de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le plan « Hôpitaux » et ses implications sur la mobilité »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Daele, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 17

*Question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'organisation du paysage hospitalier »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bellot, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 21

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

*Patrimoine, sur « les infirmiers au sein des plannings familiaux »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Morreale, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 22

*Question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la campagne « No Violence » »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Tzanetatos, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 23

*Question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les structures organisant les cours de français pour les primo-arrivants »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bouchez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 25

*Question orale de Mme Morreale à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la lutte contre la précarité financière des personnes handicapées »*

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

*Question orale de M. Lefebvre à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le plan interfédéral de lutte contre l'homophobie »*

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

*Question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les places réservées aux femmes dans les abris de nuit en Wallonie »*

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

*Question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'équilibre hommes-femmes au travail » ;*

*Question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la discrimination des femmes sur le marché de l'emploi »*

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

*Organisation des travaux (Suite)..... 33*

*Interpellations et questions orales retirées..... 33*

*Liste des intervenants..... 34*

*Abréviations courantes..... 35*

Présidence de Mme Kapompole, Présidente

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

- *La séance est ouverte à 9 heures 21 minutes.*

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

Chers collègues, je vous propose de démarrer notre séance de commission. Je salue tout le monde pour cette dernière semaine de travail avant la trêve des fêtes de fin d'année. Je salue la présence de deux étudiantes parmi nous.

## 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 ?

Personne. Merci.

La Commission procédera ultérieurement à l'examen de son arriéré.

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

**Mme la Présidente.** - Les questions orales ou interpellation(s) de :

- M. Onkelinx sur « les zones 30 » ;
- M. Puget, sur « le développement du Réseau Santé Wallon » ;
- Mme Bonni, sur « la prévention contre les drogues du viol » ;
- M. Puget, sur « l'action du Gouvernement wallon pour lutter contre la pauvreté des familles monoparentales » ;
- Mme Bonni, sur « la prostitution masculine » ;
- Mme Bonni, sur « les discriminations à l'embauche à l'égard des femmes » à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sont transformées en questions écrites.

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

### QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE PROGRAMME DE LA SOFICO EN FAVEUR DES PYLÔNES MULTI-OPÉRATEURS »

**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 « le programme de la SOFICO en faveur des pylônes multi-opérateurs ».

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

**M. Bouchez (MR).** - Monsieur le Ministre, en ce qui concerne les pylônes multi-opérateurs – ceux qui permettent, comme leur nom l'indique très bien, à plusieurs opérateurs d'agir sur la même zone – il y en a plus ou moins 200 à l'heure actuelle en Wallonie sur les autoroutes et routes régionales wallonnes. L'idée est bien sûr, à travers ces pylônes, de réduire les nuisances puisque l'on réduit le nombre de lieux où on est avec des pylônes. En plus, c'est en général sur le bord des routes ou en tout cas sur des talus le bord des routes ; ce qui diminue les contraintes en matière, par exemple, d'immeubles à appartements ou de lieux à forte concentration.

Ces pylônes sont extrêmement importants si on veut promouvoir – c'est la volonté du Gouvernement dans le cadre du plan Marshall 4.0 – les nouvelles technologies, la 4G+, la 5G qui se prépare. Depuis le début des années 2000, la SOFICO avait conclu une série d'accords avec les trois gros opérateurs belges : Proximus, Base et Mobistar. Une partie de leurs antennes a été délocalisée vers justement des pylônes multi-opérateurs qui étaient disponibles sur des terrains de la SOFICO.

Pourriez-vous faire le point sur ce dossier, puisque c'est un volet qu'on n'explore pas souvent ? La Wallonie a un gros avantage de territoire, on le sait, il y a toute cette question de prévention par rapport aux normes de santé – c'est aussi l'une de vos compétences – en matière de GSM et d'émissions au niveau des pylônes. Par rapport à cela, pourriez-vous nous indiquer le nombre de conventions existantes avec les différents

opérateurs ? Quelle est la politique menée ?

Il est clair que ces pylônes doivent être à des endroits où il y a un intérêt de réseau – maintenant, il y a très peu d'endroits où il n'y plus d'intérêt de réseau – et sur les routes. Comptez-vous démultiplier ces pylônes et éventuellement avoir une politique proactive en la matière pour réduire le nombre d'antennes à usage unique où chaque opérateur fait des demandes distinctes – d'abord aux communes, d'ailleurs – souvent mal prises ? Elles ont à la fois l'impératif d'assurer une couverture sur leur territoire, mais d'un autre côté, elles n'ont pas nécessairement envie de mettre en danger les riverains ou du moins de devoir assumer une position qui n'est pas simple auprès des riverains.

Dernier élément, à combien estimez-vous les lieux qui pourraient être potentiellement intéressants pour ces opérateurs pour la mise sur pied de pylônes multi-opérateurs ?

**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 15 décembre 2005, il y a une dizaine d'années, une convention-cadre de concession fut conclue entre d'une part la Région wallonne, la SOFICO, et d'autre part les trois opérateurs de téléphonie mobile que sont Base, Belgacom et Mobistar.

Je rappelle que dans ce cadre, la Wallonie a poursuivi l'objectif de valoriser son domaine et parallèlement, l'objectif de limiter au maximum les nuisances pour les citoyens. De ce fait, elle a prôné la création d'une infrastructure d'antennes mono et multi-opérateurs le long des autoroutes et routes régionales principales, soit en des endroits généralement considérés comme étant peu peuplés.

Lors de la conclusion de cette convention, la SOFICO comptabilisait 172 sites actifs pour les trois opérateurs. Depuis lors, elle a conclu environ 47 conventions particulières supplémentaires et l'ensemble des contrats donne lieu à redevance pour les différents opérateurs.

À ce jour, les opérateurs sont toujours les mêmes qu'à la signature de la convention-cadre. Je précise que cette convention stipule que les stations de base des opérateurs peuvent être implantées non seulement le long des autoroutes et routes wallonnes régionales, mais également sur des terrains le long des voies navigables. C'est ainsi que nous retrouvons des antennes sur des ouvrages d'art exceptionnels tels que les barrages de la Plate Taille ou encore de Ronquières.

Pour ce qui concerne le déploiement des pylônes multi-opérateurs le long des voies ferrées de TGV, je vous invite à interroger Mme Galant, ministre fédérale en charge de la matière.

Le nombre de zones concédées est fonction des demandes des opérateurs. Les projets qu'ils présentent, selon la procédure définie dans la convention-cadre sont alors à chaque fois, analysés par mon administration et si les contraintes à prendre en considérations sont respectées, les contrats particuliers sont alors signés.

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

**M. Bouchez (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre pour les éléments de réponse. Vous ne m'avez pas dit, sauf erreur de ma part, l'impact financier et l'intérêt financier qu'il pouvait y avoir pour la SOFICO de ces mises à disposition. Je suppose qu'elles ne se font pas à titre gratuit. En tout cas, si c'était le cas, ce serait une erreur.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Non, il y a une redevance. Par contre, je n'ai pas de problème à ce que l'on prenne note et à ce que l'on vous envoie le montant de la recette par courrier séparé.

**M. Bouchez (MR).** - Très bien, car justement, c'est un intérêt et en plus, je ne savais pas que je posais la question dix ans, jour pour jour de l'anniversaire de cette convention puisque nous sommes le 15 décembre 2015. C'était une bonne date pour faire le bilan sur cette question.

Pour les perspectives, vous m'avez répondu en disant : « Cela dépend des demandes des différents opérateurs ». Il est difficile d'avoir une politique proactive en la matière ne connaissant pas nécessairement. C'est eux qui maîtrisent le mieux leur réseau. C'est donc difficile d'être pro actif en la matière. Par contre, il y a un intérêt à développer ces antennes multi opérateurs et là, c'est plutôt à votre collègue, M. le Ministre Marcourt même au sein des villes. Cela permettrait certainement d'alléger une certaine pression qui peut exister sur la mise sur pied d'antenne puisque des endroits adéquats pourraient disposer. Il n'y en a pas nécessairement beaucoup. Autant favoriser de telles opérations entre les différents opérateurs. Pour le reste, je ne manquerai pas de suivre votre conseil, de m'adresser – c'est toujours un plaisir – à Mme Galand pour les voies ferrées.

**QUESTION ORALE DE MME DE BUE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
FEUX TRICOLORES ET LES DALLES  
PODOTACTILES »**

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

du Patrimoine, sur « les feux tricolores et les dalles podotactiles ».

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

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, en tant que mandataires locaux, nous sommes sensibles à l'aménagement des espaces publics et des voiries, en particulier à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Nous avons, au fur et à mesure, équipé nos voiries et espaces publics, notamment de dalles podotactiles aux carrefours pour permettre des traversées piétonnes plus faciles aux PMR.

J'ai été récemment confrontée à un cas d'aménagement d'un carrefour muni de feux tricolores. Vous savez que le SPW gère un certain nombre de voiries en Wallonie, mais aussi de voiries qui sont situées en milieu urbain où il y a tous les modes de déplacement qui sont présents.

Il n'a pas été possible d'équiper un carrefour de dalles podotactiles puisqu'il n'était pas possible d'équiper les feux tricolores, de signaux sonores permettant aux PMR de traverser en toute sécurité.

C'est normal que les carrefours à feux munis de dalles podotactiles soient pourvus de signaux sonores puisqu'à un carrefour, le piéton perd la priorité. C'est la voiture qui a priorité et donc, il faut un signal clair pour le piéton sinon, une personne malvoyante est tout à fait mise en difficulté.

À l'heure d'aujourd'hui, on vient donc de parler de nouvelles technologies avec des technologies de plus en plus de pointe. Je m'étonne qu'au niveau du SPW, on ne puisse pas prendre cette évolution en marche et avancer comme le font les communes, dans des équipements et dans des aménagements beaucoup plus sécurisés et beaucoup plus accueillants pour les PMR et particulièrement, dans ce cas-ci, pour les personnes malvoyantes.

Pouvez-vous faire le point sur la question ? Pourquoi n'y a-t-il pas plus de feux tricolores qui sont munis de signaux sonores ? Y a-t-il des nuisances pour les riverains ? N'est-il pas possible de minimiser ces nuisances afin d'équiper tous les carrefours en milieu urbain, de dalles podotactiles aux feux tricolores ?

**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 cette question au carrefour de deux de mes compétences. D'un côté les voiries et de l'autre, la question du handicap. Je vous confirme que l'installation de dalles podotactiles à un carrefour à feux, implique l'ajout d'un signal sonore indiquant à l'utilisateur malvoyant, l'état du feu correspondant, et ce, afin de faire une différence entre

un passage sans feu où le piéton est toujours prioritaire, d'un passage protégé où la situation dépend de la couleur du feu. Il s'agit donc d'un impératif de sécurité.

Les directions de l'électromécanique de mon administration sont en constante recherche de solutions en matière de matériel potentiel. Voici notamment quelques pistes de réflexion que je vous soumets.

Il existe des systèmes qui modulent l'intensité sonore des signaux en fonction de l'heure ou du niveau ambiant de bruit. À Verviers, mes services ont déjà expérimenté le réglage des niveaux sonores des boutons presseurs. Cela fait bientôt trois ans et nous n'avons reçu, à ce jour, encore aucune plainte des riverains. Autre piste, de nouvelles lanternes de feux tricolores apparaissent sur le marché. Elles possèdent des diffuseurs incorporés dont le seuil sonore varie de 30 à 80 décibels en fonction du bruit de l'environnement et les fréquences du son sont variables en fonction de la couleur de la phase tricolore.

Les boutons poussoirs comportent également un dispositif vibrant.

Autre solution plutôt d'avenir, ce sont des systèmes émetteurs qui sont mis à disposition des malvoyants qui activent alors les signaux sonores uniquement quand ils approchent des feux. C'est un peu ce que nous appelons l'intelligence des objets actuellement. Ils sont utilisés dans certaines communes en France et je tiens à signaler que mes services font régulièrement, des visites sur sites avec des responsables de diverses associations d'aveugles et de malvoyants et sur base des remarques et recommandations, les équipements sont généralement adaptés en conséquence.

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

**Mme De Bue (MR).** - Merci pour les éléments que vous avez bien voulu me communiquer.

Je mesure bien qu'il y a beaucoup de choses à faire. Je voudrais peut-être profiter du fait que vous ayez les deux compétences – sécurité routière et PMR – pour faire avancer les choses et notamment les mentalités au sein du SPW. Moi, je pense que le SPW pourrait être un modèle pour les communes. Or, je suis vraiment très frustrée qu'un carrefour important d'une commune qui a été confrontée à cela ne puisse pas être muni de dalles podotactiles, car on travaille avec beaucoup d'associations de terrain. Le citoyen ne fait pas toujours la différence entre mandataires locaux et l'institution régionale et ne comprend pas pourquoi on ne donne pas ce signal. Je vous engage à aller de l'avant et à faire en sorte, le plus possible, de généraliser ces expériences pilotes, notamment dans les carrefours importants où il y a énormément de passage.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Si vous avez un cas particulier à me soumettre, vous pouvez le faire par courrier, il n'y a pas de problème.

**Mme De Bue (MR).** - J'en ai un tout à fait concret.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
TRAVAUX DE RÉFECTION DE LA E42 À  
HAUTEUR DE FROYENNES »**

**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 travaux de réfection de la E42 à hauteur de Froyennes ».

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

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, la E 42, vous la connaissez. On en a déjà parlé à quelques reprises et on avait d'ailleurs évoqué cela en termes d'échéancier. J'y perds mon latin. Entre les phases 1, 2 et 3, je ne comprends plus où nous en sommes. Entre la 1 et la 2, à la moitié de la 1 ou de la 2. vous m'expliquerez.

C'est aussi la question qui est de savoir comment cela se passe. Je suis parfois étonné avec quelques riverains, de voir ce chantier déserté par des travailleurs. Personne le week-end, personne durant les périodes de congés, personne en soirée pour un chantier qui n'est pas banal puisque vous vous souvenez que c'est une promesse, un engagement du ministre-président de la Fédération Wallonie-Bruxelles pendant les élections. Il avait fait campagne là-dessus en disant : « On va rénover Tournai et ses environs. Ce sera magnifique. Vous aurez une autoroute que la France nous enverra ». La France ne nous facilite pas les choses, autant le dire, car avec les mesures de contrôle à la frontière. Déjà comme cela, ce n'est plus possible d'avancer. Il y a des bouchons le matin, le midi, le soir. Clairement, si on veut savoir ce qu'est un bouchon, il faut venir là.

Les Français ont rajouté une couche en détournant les camions vers la Belgique et avec des mesures de sécurité poussées par la COP21 au paroxysme de ce que l'on pouvait imaginer. On ne bouge plus. Je me demande même si certains ouvriers sont arrivés sur le chantier à certains moments. Je voudrais faire le point avec vous dans cet échéancier. On me dit – mais ce sont les mauvaises langues, c'est comme cela, quand les gens ne voient rien bouger, ils se disent que la Wallonie n'a plus d'argent, on ne paie pas les factures et les entrepreneurs refuseraient de travailler. Vous dodelinez déjà pour me dire que non, mais c'est ce que le citoyen pense aujourd'hui puisqu'il ne voit rien avancer.

Cerise sur le gâteau, je ne sais pas si cela tient du surréalisme wallon, mais il faut croire, Tournai a sorti un plan de mobilité au demeurant, intéressant.

J'ai eu l'occasion de regarder et il faut, dans un plan de mobilité, voir large. Je voulais connaître les connexions avec le SPW, car toutes les entrées et sorties de Tournai vers l'autoroute sont une des liaisons qui vont être impactées par les travaux et par cet aménagement-là. Comment avons-nous réfléchi ce dossier avec la Ville de Tournai ? Je ne veux pas en faire une question localiste, que les choses soient très claires, c'est la stratégie d'ensemble qui m'intéresse sur ce dossier.

Voici, Monsieur le Ministre, les quelques questions que je voulais aborder avec vous en fin d'année avec cette fameuse E42 qui me bloquera encore pendant quelque temps, si j'ai bien compris

**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. - Ce chantier, Monsieur le Député, est l'occasion, comme cela de me rappeler à votre bon souvenir à chaque fois que vous devez emprunter l'axe.

J'ai déjà eu l'occasion de répondre à votre collègue Mme Vandorpe, sur le sujet qui était plus proactive puisqu'elle me questionnait là-dessus il y a deux semaines déjà. Je vous invite à lire les réponses que je lui procurais. Nonobstant cela, je vais compléter le propos que j'ai pu tenir alors par quelques éléments complémentaires pour essayer de couper les ailes à certains canards et vous permettre de passer des fêtes sereines alors, sans être embrumé dans l'esprit par ces rumeurs urbaines qui estiment qu'il y a des problèmes de paiement, et cetera.

Bref, je tiens d'ailleurs à signaler qu'ensuite de l'interpellation de votre collègue, Mme Vandorpe, j'ai pris ma plume pour écrire au secrétaire d'État français en charge des transports, M. Vidalies, pour aussi le questionner sur les décisions qui ont été prises, outre Quiévrain, indépendamment du renforcement du contrôle aux frontières, mais liées aussi à une réorientation du trafic poids lourd sur certains tronçons qui ne font qu'ajouter à la difficulté rencontrée par le chantier en lui-même.

Ceci étant, s'agissant de la question de l'évolution des travaux, on a toujours été très clair, la durée prévue des travaux, c'est deux ans. Ce délai, nous l'avons annoncé dès le début des travaux. À ce stade, il n'y a rien qui m'amène à penser qu'il ne sera pas respecté. Deux des quatre phases sont effectuées. Vous comprendrez dès lors que nous avons fait la moitié du chemin, que nous sommes donc à mi-parcours, bien que quelques aléas soient apparus en cours de chantier, comme c'est régulièrement le cas face à de tels ouvrages, mais le délai est tout à fait conforme à ce qui avait été annoncé.



Les bouchons, je l'ai dit et vous l'avez vous-même rappelé, s'expliquent surtout outre par le chantier lui-même qui génère de manière presque inhérente à la nature de celui-ci des ralentissements. Vous avez vous-même ajouté que la porte d'entrée importante en Wallonie était à cet endroit-là avec des contrôles renforcés, un trafic élevé, un taux de poids lourds élevé et, depuis les événements du 13 novembre et la COP21, des contrôles qui se sont accrus. La COP21 étant désormais terminée, on peut peut-être espérer qu'il y ait dès lors moins de zèle dans une série de contrôle. Peut-on fustiger les gens, dès lors que l'impératif, derrière ces contrôles, reste celui de la sécurité ? Il faut accepter la contrariété qui peut être liée à des problèmes de congestion, alors particuliers.

S'agissant de l'exécution du chantier, vous savez que les conditions dépendent d'une multitude de facteurs, dont entre autres la nature des travaux effectués, les conditions météorologiques. Bien que ce ne soit pas toujours perceptible par les citoyens, certaines parties du chantier sont bel et bien en activité. D'autres nécessitent des temps de séchage. D'autres sont à l'arrêt en raison de la météo ou d'événements qui ne sont pas imputables à l'entreprise. On a déjà eu régulièrement l'opportunité au sein de cette commission d'interroger sur les mécanismes liés à ce que d'aucuns appellent l'absence de travaux durant le week-end, durant les nuits, et cetera. J'avais demandé un rapport sur le sujet, puisque moi-même cela m'interpellait. Le rapport m'a été procuré par le SPW. Je pense avoir transmis ce rapport à l'époque aux parlementaires qui me l'avaient demandé, mais je n'ai pas de difficulté à le faire suivre à nouveau auprès de Mme la Présidente de commission et vous-même pour que chacun puisse alors en avoir connaissance et se faire une idée. On se rend compte, à la lumière des arguments développés par l'administration, que les choses ne sont pas aussi simples qu'il n'y paraît. Il ne suffit pas de dire : « Il n'y a qu'à travailler le soir et les week-ends », les enjeux sont d'autre nature, notamment budgétaire. L'un des arguments, c'est que cela coûte beaucoup plus cher, même si cela réduit le temps. Cela veut dire que cela augmente le budget de réalisation du projet. Donc, les millions d'euros complémentaires à devoir mettre pour que le chantier se fasse dans un temps restreint sont en millions qui ne peuvent pas être mobilisés pour mettre en œuvre d'autres dossiers, d'autres chantiers.

Ce n'est pas l'élément seul. C'est un des éléments, mais je pense qu'avec le rapport que l'on vous transmettra, vous aurez l'occasion de vous faire une opinion et probablement de me questionner.

S'agissant de la question de la trésorerie et des paiements, c'est une légende urbaine selon laquelle le chantier est à l'arrêt, parce que la Wallonie serait à ce point asséchée qu'elle n'est plus en capacité de payer ses opérateurs, même si je ne cache pas qu'en début de mandat, j'ai dû remettre de l'argent en crédits de liquidation pour éviter notamment des difficultés

majeures auprès d'entreprises puisque la Wallonie n'est pas toujours la meilleure élève en termes de délai de paiement. Pour ce qui concerne le cas d'espèce, outre le fait que le délai suivi est bel et bien celui qui a été prévu, il n'y a pas de lien quelconque à faire avec une absence de trésorerie ou de paiement. Toutes les factures sont payées par la SOFICO, dans les délais repris par la législation sur les marchés publics, notamment grâce au redressement de la situation de la trésorerie de la SOFICO que j'ai pu mener à bien, que nous avons pu discuter.

S'agissant du plan de mobilité de la Ville de Tournai, il s'est fait en parfaite collaboration avec mon administration, le SPW, tant dans la partie DGO1 que DGO2.

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

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, merci pour la réponse. J'avais effectivement pris connaissance de la réponse que vous avez adressée à ma collègue, Mme Vandorpe, par rapport au détournement des camions français, donc aux mesures prises par le ministre Vidalies. Tant mieux si vous avez pu l'interpeller. J'espère qu'il vous répondra aussi promptement que vous n'avez pris votre plume pour le lui écrire. On en redébattra au moment opportun.

Par contre, j'ai un regret, ce n'est pas une critique à votre égard, que les choses soient claires, par rapport à la technique employée sur ce type de chantier. J'y pense parce que j'y passe quasiment tous les jours. On est face à un réel problème de mobilité, dans son sens le plus global du terme. C'est rajouter les éléments que l'on a évoqués, les mesures de sécurité en France, que je ne regrette pas et que l'on n'a pas à critiquer surement par la période dans laquelle on vit, mais cela génère sur la problématique de la mobilité d'autres influences. C'est ce problème-là que j'aurais voulu voir traiter dans son ensemble. Ce n'est pas la seule fois, ce n'est pas le seul endroit où il y a un chantier, où il y a des travaux qui s'effectuent, et cetera, mais quand ils sont d'envergure comme ceux-là, avec le contexte actuel, je trouve que l'élément stratégique de la logique de mobilité aurait pu être abordé autrement. C'était cela que je voulais vous indiquer. Je pense qu'on peut encore y rester un an, il ne faut pas – à mon avis – hésiter à améliorer la chose.

Enfin, puisque vous avez parlé du rapport du SPW, si vous pouviez me le communiquer, je le lirais avec grand plaisir. C'est sûr que je reviendrai vers vous sans doute avec des questions et je prends acte de ce que l'entrepreneur est payé. Moi, qui suis un défenseur acharné du travail des PME, je trouve que c'est une bonne chose. Au moins, il pourra lui aussi passer une fin de l'hiver au chaud, en tout cas en payant ceux qui travaillent pour lui.

**Mme la Présidente.** - Dès réception du rapport, il sera disponible via la plateforme. Je préviendrai les

collègues.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

**Mme la Présidente.** - Nous passons à la question n° 5 de M. Sampaoli.

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

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

**M. Sampaoli (PS).** - Mme Simonet qui vient d'arriver aurait souhaité pouvoir poser sa question, si elle retournait faire le quorum chez M. le Ministre Marcourt.

**Mme la Présidente.** - S'il s'agit d'un élément exceptionnel dû au quorum, je veux bien, parce qu'en fait, au niveau de la Conférence des présidents, vous le savez, on suit l'ordre de ce volet-là et on reprend au début. Comme vous étiez la première, j'aurais fait comme cela. Cela ne me pose pas de problème que vous puissiez la développer tout de suite.

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

(Suite)

### QUESTION ORALE DE MME SIMONET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA LUTTE CONTRE LE DUMPING SOCIAL DANS LE SECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS »

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Simonet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la lutte contre le dumping social dans le secteur des travaux publics ».

La parole est à Mme Simonet pour poser sa question.

**Mme Simonet (cdH).** - Monsieur le Ministre, il y a quelques semaines, j'interrogeais, dans le cadre d'une question d'actualité, votre collègue, le ministre Lacroix, quant au récent arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne qui a trait indirectement à la problématique du dumping.

Celui-ci conclut que la directive européenne sur les marchés publics ne s'oppose pas à une législation qui rendrait obligatoire pour les soumissionnaires et leurs sous-traitants de s'engager, au moyen d'une déclaration

écrite annexée à leur offre, à verser un salaire minimal prédéterminé au personnel qui serait tenu d'exécuter les travaux.

Le ministre Lacroix me confirmait tout l'intérêt d'un tel arrêt en ce sens qu'il représente un outil évidemment, un outil en plus, mais bien nécessaire, très important pour lutter contre le fléau du dumping social. Cela va sans dire que cet objectif est quand même assez largement partagé au sein de notre assemblée. Nous avons déjà eu des débats sur la gravité des conséquences du dumping social. Entre temps, j'ai pu prendre connaissance et il me revient que vous auriez, de votre côté, lancé aussi différentes études et que vous auriez reçu le résultat d'une étude pour dégager des pistes nouvelles pour lutter contre le dumping social.

Monsieur le Ministre, nous avons, notre groupe, affirmé dans une résolution que nous avons portée et qui a d'ailleurs été adoptée en mars dernier, la nécessité de lutter contre le dumping social.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous faire le point sur les éléments dont vous disposeriez et les pistes que vous pourriez envisager ? Des mesures telles qu'une législation obligeant à s'engager à payer un salaire minimum sont-elles mentionnées dans votre étude ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, j'ai le plaisir de vous confirmer qu'après une analyse fouillée qui aura duré près d'un an, j'ai reçu le rapport final établi par Maître Durviaux, avocate spécialisée en matière de marchés publics, portant sur l'étude approfondie sur la manière de lutter contre le dumping social dans les marchés publics de construction et de travaux publics et sur l'élaboration de pistes de solutions concrètes.

Les différentes lignes de force proposées pour endiguer ce phénomène n'impliquent pas de réformer fondamentalement la législation des marchés publics, mais plutôt de faire évoluer les pratiques, les comportements des travailleurs et la rédaction des cahiers des charges. Je précise qu'à ma demande, ce rapport final sera transmis à Mme la Présidente de la commission afin d'être porté à la connaissance de l'ensemble des parlementaires. Je vous en réserverai également un envoi distinct, puisque vous n'êtes pas membre effective de ma commission, ainsi vous pourrez en avoir également un exemplaire – il vous sera livré dans les meilleurs délais.

Rappelons l'origine de ce rapport tel que j'avais pu le solliciter et auquel sont associés mes collègues, MM. les Ministres Lacroix et Furlan. Vous le savez comme moi, je n'ai pas besoin de faire un long discours sur la situation dramatique vécue par une série de PME

wallonnes, notamment victimes de cette concurrence effrénée et souvent déloyale du dumping social.

Madame la Députée, vous savez comme moi qu'il n'y aura de solution pérenne et efficace en la matière qu'à l'échelle européenne. Je dois aussi à l'honnêteté de reconnaître que rien ne laisse présager que, d'ici quelques années, il y ait à court, voire à moyen terme un changement radical d'attitude du côté de l'Europe en la matière. Quand on entend le discours notamment de l'Allemagne qui peut donner le tempo et qui freine pour qu'il y ait une modification radicale de la législation, plutôt que de rester les bras ballants au balcon en me frottant les mains et en renvoyant la balle à chaque fois vers l'Europe – puisque c'est le niveau de pouvoir habilité à être le plus efficace – j'ai mandaté ce bureau d'avocats spécialisés pour voir, à cadre européen constant, ce qui pouvait déjà être fait pour améliorer les choses, dès lors que l'on avait parfois eu tendance à vouloir être plus blanc que blanc, le meilleur élève de la classe, notamment dans les transpositions antérieures de directives relatives aux marchés publics où l'on imposait, même pour des marchés en dessous des seuils européens, des contraintes administratives qui étaient parfois semblables à celles qui sont imposées, dès lors que l'on est au-dessus des seuils européens. C'étaient autant de freins, de découragements et de contrariétés pour notre tissu de PME.

Parmi les propositions formulées par l'avocate, il y a notamment celle de créer un centre de compétences spécifiques en Région wallonne, soit un OIP, soit un service transversal pour le SPW qui regrouperait les meilleurs experts des administrations régionales pour assembler et promouvoir les bonnes pratiques, conceptualiser les études économiques quantitatives et qualitatives relatives au marché public. On se rend compte qu'il y a une absence assez forte de données mesurées sur la question du dumping social. Ce sont de nombreux échos des fédérations, du terrain, sur des ressentis, des expériences vécues, mais ce n'est pas suffisamment documenté pour pouvoir, parfois, être un outil, un levier d'actions pour de mieux identifier et cibler les poches d'améliorations qui sont possibles, sans parlé aussi de la volonté d'organiser les formations spécifiquement orientées sur ces questions pour les entreprises et les pouvoirs adjudicateurs.

Je pense qu'il y a aussi un enjeu majeur, singulièrement du côté de la fonction publique locale. Je rappelle qu'au-delà de la Région, 50 % des marchés publics sont pourvus à l'initiative des communes, provinces et CPAS. Là, bien souvent, il y a un déficit d'informations, d'intégration d'une série de clauses sociales et environnementales qui peuvent soutenir de meilleures manières notre tissu local.

L'idée pour ces différents marchés publics est de pouvoir objectiver les problèmes rencontrés – je comprends que je dois accélérer, Madame la Présidente.

En ce qui concerne les délais de paiement pour les entreprises, il faut aussi prévoir de renforcer toutes les mesures qui visent à réduire ces délais, car cela induirait également des économies substantielles pour les pouvoirs publics compte tenu du taux d'intérêt applicable dans le cadre des marchés publics.

Différentes mesures concrètes doivent également être mises en œuvre pour encourager et faciliter la participation des PME à ces marchés publics, notamment un soutien en vue d'internationaliser les PME pourrait être envisagé, par exemple grâce à des aides financières en faveur des exportations, des stratégies d'accès aux marchés et à la participation des salons. Il y a également lieu de renforcer les mesures qui pourraient aider à surmonter les capacités techniques et financières limitées des PME, notamment en prévoyant la division des marchés en lots. L'allotissement doit beaucoup plus devenir la règle pour éviter que seul un nombre restreint d'acteurs mastodontes se partagent les marchés publics, mais que la pluralité de notre tissu de PME puisse davantage y accéder, profiter aussi de la possibilité de faire valoir des capacités d'entreprises tierces en garantissant l'égalité de traitement des sous-traitants et en fixant des exigences proportionnées en matière de qualification et de capacité financière. Il y a bien d'autres mesures que je pourrais évoquer avec vous, mais comme le temps m'est compté, je vais faire l'impasse sur une série de considérations que je voulais partager avec vous, mais je vous donnerai copie de mon texte.

Le Gouvernement m'a aussi chargé de communiquer les résultats de ce rapport au groupe de travail « marchés publics » qui a pour mission d'étudier les différents aspects destinés à lutter spécifiquement contre le dumping social dans le cadre des marchés publics et de pouvoir analyser en profondeur ces différentes mesures. Ce rapport sera aussi communiqué à notre administration. Ce n'est donc pas une révolution de la législation, mais plutôt une évolution des mentalités et je me réjouis que, suite à l'appel que j'avais d'ailleurs pu lancer il y a quelques mois, le Gouvernement fédéral, en bonne concertation avec les autres entités fédérées, ait souhaité, s'agissant de la transposition de la directive marchés publics 2014, s'en tenir au plus petit commun dénominateur, au service minimum, laissant toute latitude, notamment pour les marchés en dessous des seuils européens, aux entités fédérées de définir des critères qui pourront donc être plus souples, moins contraignants que ceux que l'on connaît aujourd'hui pour pouvoir davantage et adéquatement soutenir le tissu des PME.

S'agissant du récent arrêt – je termine par là Madame la Présidente – de la Cour de justice de l'Union européenne, qui semble effectivement ouvrir la possibilité pour les États de fixer une condition liée à l'application du salaire minimum, il est un peu trop tôt pour tirer des plans sur la comète. L'hirondelle ne fait pas encore le printemps. D'autant que, d'un premier tour

de prise de pouls, notamment auprès de Mme Durviaux, elle semblait plus dubitative sur la portée et l'outil réels que cet élément de jurisprudence allait pouvoir nous offrir, notamment de fait que l'arrêt semble être assez laconique et être davantage un arrêt idéologique, un arrêt de principe qu'un élément dont l'argumentaire juridique apparaît solide et évitant toute critique radicale. Il y a des éléments en tout cas qui laissent présager que l'on est en train de faire un pas dans la bonne direction, mais qu'il ne faut pas s'en réjouir précocement même, si bien entendu, j'ai demandé que l'on analyse par le détail la portée de cet arrêt, de même, souvenez-vous, de l'action qui pourra être menée complémentirement au niveau fédéral avec le projet de loi, notamment déposé par Mme Fonck sur le sujet.

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

**Mme Simonet** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre pour votre réponse très complète. Je suis heureuse d'entendre que, manifestement, vous aviez pris les devants, que vous aviez sollicité cette étude. C'est important parce que, d'une part, à réglementation inchangée, il y a déjà des choses que l'on peut réaliser et une meilleure professionnalisation et, d'autre part, des pistes que vous avez évoquées pour soutenir nos PME. On sait combien de milliers d'emplois sont détruits ou disparaissent chaque année. On le sait, mais c'est vrai aussi que l'on ne le sait pas de façon aussi précise et donc, on n'améliorera les choses que lorsqu'on les aura mieux mesurées. C'est une piste intéressante.

J'entends avec plaisir que les contacts que vous avez eus avec le Gouvernement fédéral concernant la transposition de la directive 2014 qui est également une directive qui n'est pas celle que nous aurions réellement souhaité, mais qui va dans le bon sens. Cette transposition se fera en évitant le défaut que nous avons parfois connu en Belgique, de faire plus que plus et de ne pas laver plus blanc que blanc, mais d'être bien dans les balises européennes et de saisir les opportunités que l'Europe nous laisse, ce que nous n'avons pas toujours fait.

Je suis vraiment heureuse de voir qu'il y a des choses qui vont se mettre en place. On sait quel est le cri d'alarme lancé par les différents secteurs – le secteur de la construction en est évidemment un qui est touché de plein fouet, mais il y en a d'autres.

Je ne manquerai pas de revenir devant vous pour avoir des informations sur la suite et les éléments concrets qui pourront être mis en place pour aider nos entreprises à mieux travailler et à travailler avec du personnel que nous avons en Région wallonne.

Je vous remercie Monsieur le Ministre

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

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

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

**M. Sampaoli** (PS). - Monsieur le Ministre, une grande majorité de voies régionales souffrent d'un manque d'entretien, notamment en termes de curage d'avaloirs, ce qui pourrait s'expliquer en mon sens par un manque de personnel effectué à ces missions au sein du service du SPW.

Or, vous le savez – vous êtes bourgmestre également – de par sa mission de sécurité publique, celui-ci se voit parfois contraint de suppléer au SPW dans ce rôle de nettoyage, ce qui représente d'ailleurs un coût pour le pouvoir local.

Monsieur le Ministre, en ce qui concerne les moyens financiers mis à disposition du district de la DGO1 pour assurer l'entretien ordinaire des voiries, vous avez déjà augmenté les crédits au budget 2015. Cela ne semble toutefois pas encore suffisant. Qu'en est-il des moyens à cet égard en termes de personnel pour l'entretien des voiries ? Quelles sont les solutions envisagées ou envisageables pour résoudre ce problème ? Entre temps, dans le cas où pour des raisons de sécurité publique les services communaux se voient obligés de suppléer le SPW, quelles possibilités les communes ont-elles d'adresser les factures au SPW ?

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, l'image du réseau wallon passe également par l'entretien de propreté de ces voiries. Mon administration en est bien consciente et fait le maximum pour y répondre positivement, même si je l'enjoins à toujours faire d'avantage, évidemment.

Tout d'abord, je rappelle qu'un budget global de plus que 37 millions d'euros a été mis à disposition, cette année pour mener bien les actions d'entretien ordinaire du réseau SPW. Ces moyens supérieurs, rappelons-le, de 10 millions d'euros par rapport à l'année précédente – ce qui est très significatif comme geste et comme signal, ont permis à l'administration de passer des marchés supplémentaires qui pour la plupart sont en cours d'engagement et vont donc être utilisés dès que possible à partir de 2016. Ceci devrait améliorer la situation que vous décrivez en partie.

Il est également opportun de rappeler que globalement, suite à l'introduction du péage kilométrique des poids lourds à partir du 1er avril prochain, le réseau confié à la SOFICO sera lui-même augmenté de 800 km, passant à 2 400 km et le réseau restant budgétairement à charge de la DGO1 sera diminué à due concurrence pour atteindre 5 975 km.

Les besoins diminuent donc proportionnellement, mais vous aurez remarqué – puisque je ne doute pas que vous avez fait une lecture attentive de notre maquette budgétaire 2016 – que le budget total consacré aux routes du réseau non structurant a pourtant été maintenu au même niveau au 2016 qu'en 2015, ce qui constitue clairement un refinancement additionnel des voiries concernées, puisque le niveau est resté constant, malgré 800 km à entretenir au moins.

Dès lors, l'augmentation importante opérée entre 2014 et 2015 pour l'entretien ordinaire des voiries est clairement maintenue pour l'année à venir.

Maintenant, au niveau des chiffres du personnel, le personnel des 42 districts compte aujourd'hui près de 540 agents ayant une qualification technique – donc les ouvriers, les contremaîtres, et cetera – auxquels il faut ajouter 40 postes qui sont actuellement vacants et font l'objet d'une procédure de recrutement ce qui devrait permettre de renforcer les effectifs déjà présents.

Par ailleurs, je rappelle que le processus d'entretien cyclique ordinaire qui deviendra bientôt opérationnel à la DGO1 permettra de rationaliser et de renforcer l'adéquation entre les moyens humains et financiers disponibles et les réalisations sur le terrain.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur le fait que les perspectives sont différentes selon que l'on se place à l'échelle d'une commune ou d'une direction territoriale des routes. La commune règle tout ce qui concerne son territoire, alors qu'une direction territoriale doit gérer plusieurs dizaines de communes. Ce qui peut sembler urgent à l'échelle d'une seule ne l'est pas nécessairement à l'échelle de plusieurs. Ceci peut engendrer les incompréhensions entre décideurs communaux et régionaux voire des frustrations.

Néanmoins, je souligne que la collaboration entre les directions territoriales, les villes et les communes est généralement très positive et, selon les circonstances et au gré des besoins, moyens et demandes, des interactions peuvent exister entre les uns et les autres. Par exemple, il peut arriver un cycle où des services d'épandage du SPW, portent assistance à une ville ou une commune lors d'une forte offensive hivernale sans dresser pour autant une facture de ces interventions.

De plus, lors de situations extrêmes, il arrive qu'une commune doive obligatoirement intervenir sur des voiries régionales pour une urgence, par exemple, et dans ce genre de configurations, les services payent la

facture émise par cette commune. Quoi qu'il en soit, mon administration veille à maintenir une bonne entente avec les autres entités et à favoriser autant que possible les différentes interactions.

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

**M. Sampaoli (PS).** - Je remercie Monsieur le Ministre pour sa réponse complète et très intéressante. Je ne manquerai pas d'être attentif à la suite qui sera réservée au dossier.

**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  
CHANGEMENT DE LÉGISLATION EN TERMES  
DE VITESSE SUR AUTOROUTE »**

**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 changement de législation en termes de vitesse sur autoroute ».

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

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, si vous me permettez je dépasserai un peu le cadre de cette question liée à une énième étude du Touring Club pour globaliser un peu la réflexion, parce qu'aujourd'hui c'est un jour important pour la sécurité routière, ce sont les États généraux fédéraux de la sécurité routière.

Je sais vous y êtes sensible également et que suite à la sixième réforme de l'état, c'est devenu de plus en plus une compétence de la Région wallonne, et que – nous l'avons vu lors de l'examen de votre note de politique générale – différents chantiers sont en cours au niveau de la Wallonie.

Effectivement, d'après certains chiffres, on sait qu'une grande majorité de Belges pourrait être favorable à un régime de vitesse à la française sur les autoroutes, soit du 110 km à l'heure, par temps de pluie et de neige et 130 km dans des circonstances normales.

Le débat sur la vitesse de 130 km à l'heure, à titre personnel je crois ce n'est pas la peine de revenir dessus, puisque nous l'avons déjà eu au niveau fédéral et que l'IBSR à des arguments assez clairs, par rapport à cela, compte tenu notamment de la configuration spéciale de notre réseau routier en Belgique et particulièrement en Wallonie.

Par contre, là où je pense que l'on pourrait peut-être s'inspirer de différentes réflexions, c'est – comme l'a fait la Flandre – peut-être d'adapter la vitesse en fonction du type de tronçon routier ou autoroutier, donc en fonction de l'utilisation de la route. Cela peut aussi être pour des

routes du réseau à grand gabarit ou des routes régionales et aussi peut être de prôner une évolution de la vitesse en fonction des conditions météorologiques qui pourraient être favorables à une meilleure sécurité routière.

Monsieur le Ministre, en tant que ministre en charge de cette matière, j'aurais aimé vous entendre sur 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, merci pour votre question.

Tout d'abord, je tiens à rappeler que la limite générale de vitesse sur autoroutes reste une compétence du Fédéral, contrairement aux routes, et on peut en discuter ici au niveau régional, mais c'est surtout au niveau fédéral que la discussion devrait se dérouler.

Pour alimenter le débat, voici donc quelques réflexions. Peu importe le système de limitation de vitesse sur les autoroutes – en Allemagne, France, Grande-Bretagne, Italie on a des vitesses autorisées de 110, 120, 130, 150 kilomètres par heure, ou bien pas de limites – cela n'a pas une influence importante dans le nombre d'accidents mortels, contrairement ce que prétend l'IBSR.

D'autres facteurs peuvent expliquer les différences : la quantité de contrôles, les obstacles latéraux, ou encore la configuration même des autoroutes. Le cas particulier de notre densité de population du réseau routier et du nombre d'accès entrée et sortie explique le plus grand risque d'accident en ces points de conflit.

Sur les autoroutes belges, on dénombre près de 90 accidents mortels par an. Avec le recul nécessaire, il n'est pas raisonnable de penser que si l'on passait de 120 à 130 km par heure, le nombre d'accidents mortels augmenterait de 33 %.

Si l'on compare les autoroutes de tous les États européens – et c'est la même chose pour les États-Unis – la limite de vitesse est loin d'expliquer les différences de taux d'accidents observés.

Notez qu'en une dizaine d'années – c'est une bonne chose – le nombre d'accidents a diminué de moitié sans modification de la limite de vitesse.

Si je n'écarte pas la limite de vitesse et l'infrastructure d'un revers de la main, c'est surtout, pour autant, le comportement des usagers qui compte. D'une part, le conducteur doit adapter sa vitesse aux circonstances, c'est à dire en fonction de la présence d'autres usagers et en particulier les plus vulnérables, les conditions météo, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de

visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule, et cetera, et, d'autre part, le conducteur doit porter toute son attention à la conduite et ne pas être distrait par son téléphone ou son GPS.

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

**Mme De Bue (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Le comportement, c'est effectivement prouvé, est à l'origine de la majeure partie des accidents, bien plus que l'infrastructure, voire la conduite sous influence, mais ce n'est pas pour cela qu'il ne faut rien faire dans ce domaine. Je pense effectivement qu'il y a peut-être des chantiers plus prioritaires, mais peut-être – ce que je peux comprendre au niveau des usagers – qu'une certaine lisibilité des limitations de vitesse n'est pas toujours facile au sein de notre pays, puisque la Flandre a opté pour un autre régime. Au niveau européen aussi, peut-être qu'une harmonisation de certaines mesures pourrait aller dans le bon sens, même si vous dites que cela ne porte pas sur les chiffres. Le débat n'est donc pas clos et je vous remercie pour ces éléments.

**QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
LABEL « BACKSAFE » »**

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

La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

**Mme Leal Lopez (cdH).** - Monsieur le Ministre, lancé cet été à l'occasion du Verdur Rock par l'Agence wallonne pour la Sécurité routière, le label « BackSafe » vise à soutenir les efforts des organisateurs d'événements festifs ou des établissements qui prennent des initiatives afin de favoriser le retour à domicile de leurs clients en toute sécurité.

Il permet d'informer les usagers de la route des solutions existantes ou mises en place pour un retour en sécurité, à sensibiliser à la sécurité routière et de mettre à disposition gratuitement de l'eau potable ou des éthylotests jetables.

En novembre dernier, vous indiquiez que les premières labellisations concernant les établissements HORECA auraient lieu durant les mois de novembre ou décembre.

Pouvez-vous faire le point sur cette labellisation ? Combien d'établissements l'ont-ils obtenue ? Comment

la promotion de ceux-ci sera-t-elle assurée, notamment sur les réseaux sociaux ?

Concernant les discothèques vous indiquiez que le déploiement allait avoir lieu en 2016. Vu l'affluence que connaissent ces lieux, fin de l'année, ne serait-il pas possible d'anticiper le mouvement et de déjà lancer une collaboration pour la fin de cette année ?

Enfin concernant, l'octroi de subsides à l'obtention du label « BackSafe », vous indiquiez vouloir lier à l'avenir les demandes de subsides pour les organisateurs d'événements festifs à l'obligation d'obtenir le label « BackSafe ». Cette démarche que je salue, est-elle également suivie par vos collègues du Gouvernement wallon ? Des contacts sont-ils pris pour les événements soutenus par la Fédération Wallonie-Bruxelles en territoire wallon ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, c'est l'occasion de pouvoir faire le point là-dessus.

Comme je l'ai déjà dit, la constitution et la promotion d'un label pour des soirées de qualité, incluant des engagements en matière de sécurité routière et de retour à domicile en toute sécurité, sont une priorité de ce Gouvernement.

Ce point important découle, pour rappel, d'une recommandation du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière.

Dans mon esprit, promouvoir ce label, concrètement, sur le terrain, dans les soirées et les boîtes de nuit, notamment, est une des missions primordiales que doit mener l'Agence wallonne de sécurité routière.

À cet effet, je vous annonce en primeur que j'ai décidé de réserver au sein des crédits « habituels » dévolus aux subventions à des opérateurs associatifs pour des actions en lien avec la sécurité routière un montant de 125 000 euros pour pourvoir au financement des premières structures labellisées « Back Safe » en Wallonie. Au budget 2016, ces crédits seront prélevés au sein du Fonds régional de la Sécurité routière.

Tout ce que vous avez pu voir en 2015, dont la première labellisation du « Verdur Rock Festival » et les 14 événements labellisés au total, sera, comme je vous l'ai déjà expliqué en cette commission, amplifié en 2016 notamment par les labellisations dans le secteur HORECA et les discothèques.

Pour l'HORECA, le retard par rapport au calendrier initialement prévu – fin 2015 – s'explique par une mise en place, plus longue et plus compliquée que prévue, des thématiques liées à « BackSafe ». L'agence,

disposant d'un seul de ses agents pour ce projet, a dû répertorier, démarcher, encadrer, réunir les intervenants du dossier – ce ne fut pas simple.

Pour 2016, l'agence va labelliser une quinzaine d'établissements et de lieux festifs sur base de la charte « label BackSafe » dans le courant du premier trimestre.

En outre, toujours en 2016, l'agence a aussi été chargée de lancer un appel à projets officiel pour des subventions. Je tiens à votre disposition, pour le surplus, le courrier à cet effet.

Il sera bien entendu toujours possible pour d'autres acteurs non labélisés de pouvoir introduire des demandes de subvention ponctuelles « sécurité routière », comme c'est le cas depuis de nombreuses années.

Concrètement, l'avantage du label sera une meilleure prise en compte du dossier, puisque nous réserverons un budget spécifique ainsi que du matériel de promotion et de la communication, en lien avec la structure faitière qui est l'Agence wallonne pour la Sécurité routière.

Cet appel à projets concernera les acteurs associatifs que la Wallonie peut subventionner, ayant des activités en lien avec le label « BackSafe ». Il ne sera bien entendu pas possible de subventionner des établissements HORECA.

Vous me questionniez aussi sur l'aspect communication de ces événements. Je fais pleinement confiance à l'agence, qui s'est dotée d'un service ad hoc lors de sa constitution.

Vous remarquerez d'ailleurs le dynamisme dont celle-ci fait preuve, notamment sur les réseaux sociaux, où elle ne manquera pas de promouvoir le label.

Pour ce qui concerne des collaborations avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, ce n'est pas à l'ordre du jour, puisque la prévention à la sécurité routière est une matière régionalisée dans notre pays. Cela n'empêche pas des synergies pour lesquelles je laisse le soin à l'AWSR de me proposer des pistes.

Je vous invite donc à revenir vers moi ou mon cabinet en 2016, afin de voir la suite qui aura été apportée par l'agence à cet important programme de soutien aux actions de sensibilisation et de prévention à la sécurité, singulièrement de nos jeunes, sur nos routes.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, d'avoir fait le point avec nous dans cette assemblée. C'est un élément de grande importance, puisque la sécurité et le retour à la maison dans de bonnes conditions sont primordiaux, surtout en ces moments de fête.

Je me réjouis en tout cas de vos annonces et notamment, les 125 000 euros qui sont à pourvoir, les 15 établissements en 2016 qui seront labellisés et également, les appels à projets. Pour les acteurs associatifs, c'est vraiment un pas vers un mieux.

Concernant la promotion et la communication, j'ai été voir sur le site et, effectivement, on ne peut que se réjouir de voir le sérieux du travail effectué par la AWSR. Je vous remercie pour vos éléments de réponse.

**QUESTION ORALE DE M. TZANETATOS À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
NOMBRE DE DÉCÈS SUR LES ROUTES EN  
2015 »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le nombre de décès sur les routes en 2015 »

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

**M. Tzanetatos (MR).** - Monsieur le Ministre, les efforts faits en matière de sécurité routière depuis plusieurs années semblent porter leurs fruits même si on le sait, en la matière, rien n'est jamais gagné et il faudra toujours se battre pour limiter au maximum les décès. Depuis trois ans, nous sommes sous la barre symbolique du décès quotidien causé par accident de la route en Wallonie, on ne peut que s'en réjouir.

Les campagnes de sensibilisation, la répression mais aussi l'amélioration de l'équipement des véhicules, même d'entrée de gamme, expliquent certainement ces résultats encourageants.

Il semble toutefois que l'année 2015 s'annonce moins bonne que prévu et que le nombre de tués sur la route sera malheureusement plus important que dans les prévisions de l'AWSR. Pouvez-vous me confirmer cette tendance ? Êtes-vous déjà en mesure d'avancer des éléments qui peuvent expliquer cette augmentation en 2015 ?

Le ministère de la Mobilité a par ailleurs fixé un objectif de 200 décès maximum par an sur les routes d'ici 2020. Cet objectif est-il toujours réalisable ? J'espère que vous me répondrez que oui.

Pouvez-vous nous préciser comment il sera étalé dans le temps et quelles seront les mesures spécifiques mises en place afin de l'atteindre ?

**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 bilan des accidents de la route 2014 pour la Wallonie est effectivement encourageant. On enregistre une baisse de 3,5 % du nombre de tués par rapport à 2013. Ce sont des données statistiques officielles publiées par le SPF Économie responsable en la matière. Même si ce résultat est positif et encourageant, il incite néanmoins à poursuivre les efforts en matière de sensibilisation d'aménagement et de répression en Wallonie.

La poursuite des actions est d'autant plus nécessaire que les premières estimations du nombre de tués en 2015 repartiraient effectivement à la hausse en Wallonie – cette augmentation est d'ailleurs également constatée dans les pays voisins. Les accidents meurtriers survenus cet été ont, en effet, été particulièrement nombreux.

Chaque victime de la route est une victime de trop. La Wallonie – et non pas le ministère de la Mobilité, comme vous dites – s'est effectivement fixée comme objectif de réduire à moins 200 tués sur les routes wallonnes d'ici 2020. Il y a encore du pain sur planche pour parvenir à cet objectif, mais il est tout à fait réaliste de pouvoir l'atteindre.

L'AWSR sera plus que jamais proactive et poursuivra ses efforts de sensibilisation en 2016 via l'organisation de plusieurs campagnes et actions destinées au grand public, mais également à des usagers spécifiques tels que les conducteurs de poids lourds, les motards, les cyclistes ou encore les jeunes conducteurs.

Étant en charge de l'infrastructure routière, je mets tout en œuvre en tout cas pour améliorer la sécurité de nos infrastructures, notamment par des investissements soutenus ; le plan Infrastructures sera d'ailleurs un élément additionnel.

Une réforme de formation au permis de conduire est aussi en préparation, vous le savez. Je cite également le projet de continuum pédagogique en mobilité et sécurité routière dans l'enseignement primaire et secondaire, afin de permettre à chaque élève de se déplacer en toute sécurité sur la voie publique, quel que soit son mode de déplacement. Les contrôles seront également renforcés. En effet, une priorité est donnée à l'utilisation de nouvelles technologies et l'automatisation du traitement permettant de soulager le travail des services de police et des parquets.

Vous constatez donc, Monsieur le Député, que de nombreuses actions, en sens divers, en termes de formation, de prévention, d'infrastructure, de répression, ou encore de sensibilisation pour atteindre les objectifs fixés sont donc bel et bien déployées, mais tout dépendra aussi de l'attitude de chaque usager qui doit suivre ces recommandations et impositions en la matière.



Je le dis toujours, l'action publique n'exonère pas de la responsabilité individuelle.

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

**M. Tzanetatos (MR).** - Monsieur le Ministre, merci pour vos réponses. C'est vrai qu'on peut constater que différentes choses sont programmées pour 2016.

J'espère que nous pourrons fêter ensemble l'objectif atteint. On fera le point évidemment un peu plus tard, sobrement toujours, ou alors avec un chauffeur.

**QUESTION ORALE DE MME DE BUE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
FORMATIONS POUR LES CHAUFFEURS POIDS  
LOURDS »**

**QUESTION ORALE DE MME SALVI À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
RÉGIONALISATION DE L'ACCÈS À LA  
PROFESSION DE ROUTIER »**

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

- de Mme De Bue, sur « les formations pour les chauffeurs poids lourds » ;
- de Mme Salvi, sur « la régionalisation de l'accès à la profession de routier ».

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

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, la problématique de la formation des chauffeurs de poids lourds – en jargon dit Code 95 – refait surface. Ces formations sont, à la base, gérées par le SPF Mobilité et Transports qui s'occupe de toute l'agrégation des centres de formation, la certification des modules de formation et des instructeurs. Des contrôleurs sont également chargés de vérifier la présence effective des chauffeurs à la formation.

La sixième réforme de l'État a sans doute laissé quelques zones d'ombre, mais qui suscitent un certain appétit de la Flandre qui entend exercer cette compétence qui concerne, selon elle, davantage la sécurité routière que le permis de conduire. Un premier avis du Conseil d'État a été rendu et a donné raison à la Flandre à 80 %.

Le 28 octobre dernier, une réunion du comité de concertation entre le Fédéral et les trois régions a acté la demande flamande à laquelle, semble-t-il, ni la Région bruxelloise ni la Région wallonne ne se sont pas

opposées. Depuis le 23 novembre, le SPF Mobilité a signalé cesser sa tutelle sur tous les éléments du dispositif qui concerne le certificat d'aptitude professionnelle des chauffeurs, le CAP. Il y a une vacance pour ce qui concerne la compétence en matière d'aptitude des chauffeurs professionnels.

D'après le secteur, c'est assez problématique puisqu'il apparaît que plus personne ne contrôle la liste de présence des formations qui ont bien lieu. Certains clients sont tentés de frauder et de se faire délivrer des certificats de fréquentation de complaisance. Cela crée une situation, d'après le secteur, de concurrence déloyale par rapport à ceux qui ont suivi la formation, les patrons qui l'ont payée et qui ont concédé des journées de travail.

Aux dernières nouvelles, d'après site Truck and Business, le SPF Mobilité aurait repris cette compétence et donc aussi l'exercice des contrôles jusqu'à ce que le Conseil d'État remette un autre avis qui serait prévu dans le courant du mois de janvier 2016, voire plus tard.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous faire le point sur ce dossier, sur cette problématique ? La Région se prépare-t-elle à ce transfert ? Comment comptez-vous activer, le cas échéant, le contrôle de ces formations ? Y a-t-il déjà eu un contact avec le secteur concernant une sensibilisation des chauffeurs ? Y a-t-il eu des cas de fraudes ? En cas de fraude avérée, quelles seront les sanctions prévues ?

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

**Mme Salvi (cdH).** - Monsieur le Ministre, depuis le 15 juillet 2003, en vertu de la directive européenne 2003/59 relative à « la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs », la détention d'un CAP est obligatoire pour les chauffeurs professionnels qui disposent d'un permis C ou D. Ce CAP doit être renouvelé tous les cinq ans.

Suite à la sixième réforme de l'État, la Flandre a demandé à récupérer cette compétence qui était jusqu'alors exercée par le SPF Mobilité et Transports, l'argument étant que la compétence relève de la sécurité routière, matière, comme nous le savons, régionalisée, et pas du permis de conduire, qui quant à lui est toujours de compétence fédérale.

Bien que le débat sur la compétence est toujours en cours au Conseil d'État, la ministre fédérale de la Mobilité a informé les régions, début novembre, que désormais le SPF Mobilité allait cesser d'exercer cette tutelle sur les éléments concernant le CAP des chauffeurs. La presse indiquait, il y a quelques jours, que, dans l'attente que les régions puissent à leur tour assurer le contrôle de la présence effective des

chauffeurs à la formation et la gestion de la base de données Cronos, il était envisagé que ce soit le SPF qui garde provisoirement la main.

Tout comme ma collègue, Mme De Bue, j'aurais souhaité, Monsieur le Ministre, que vous puissiez faire avec nous le point sur ce dossier. Quelle est la position de la Wallonie, du Gouvernement wallon ? À ce stade-ci, des mesures sont-elles prises ou seront-elles prises afin d'assurer la gestion de cette compétence ? Qu'en est-il des contacts pris éventuellement avec les autres régions afin de pouvoir poursuivre une formation commune et dès lors de gérer la base de données Cronos ?

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mesdames les députées, l'aptitude professionnelle est en fait une matière qui est considérée fédérale, et ce, jusqu'il y a peu, c'est-à-dire jusqu'au moment où la Flandre a revendiqué cette compétence.

Le Conseil d'État n'a pas encore statué sur le fond.

Outre l'aspect juridique, notons que, dans le cadre de la sixième réforme de l'État, aucun moyen budgétaire et personnel n'a été transféré aux régions pour l'aptitude professionnelle.

Le Certificat d'aptitude professionnelle n'a fait l'objet d'aucune discussion dans les groupes de travail qui ont accompagné, en 2014, la préparation de la mise en œuvre de la sixième réforme de l'État.

La Flandre ne souhaitant pas attendre l'avis du Conseil d'État, elle prétend gérer seule l'agrégation des centres de formation, la certification des modules de formation et des instructeurs. La Wallonie et Bruxelles-Capitale souhaitent attendre l'avis du Conseil d'État avant d'effectuer tout éventuel changement, d'autant que nous n'y sommes pas préparés, nous ne disposons pas du personnel à cet effet. En comité de concertation, il a d'ailleurs été convenu de faire la clarté sur cette question. J'avais fait écho en soutien à la demande de la Flandre pour que nous puissions avoir accès à une base de données. Cela ne voulait pas dire que nous faisons écho à la demande de la Flandre de vouloir régionaliser la matière. C'est quand même une nuance assez fondamentale.

Je l'ai d'ailleurs rappelé par courrier, puisque, comme la ministre fédérale de la Mobilité avait cru comprendre en suite des discussions au comité de concertation que la matière était désormais régionalisée puisque c'est ce qui avait été souhaité, on a reçu un courrier nous indiquant que dix jours après, tout était terminé, que le courrier avait été envoyé à tous les professionnels du secteur disant que c'étaient désormais les régions qui devaient devenir leur interlocuteur, sans

qu'aucun travail préparatoire préalable n'ait été réalisé. Je ne peux mettre cela que sur le compte d'une démarche vexatoire, non pas à l'égard des régions, mais dans le sens où elle est le reflet de la vexation qu'a subi ou vécu la ministre en charge de la Mobilité sur le sujet. J'ai d'ailleurs pris la plume pour lui écrire – Bruxelles a fait la même chose – en disant : « Il y a maldonne. Nous ne sommes pas en capacité de pouvoir assumer cela maintenant. » Diffuser auprès de tous les acteurs de terrain que c'est désormais la Région qui est l'interlocuteur, c'est à tout le moins précoce.

Si d'aventure cela devait être l'optique finale, il faut que cela se prépare et non pas que cela s'improvise.

S'agissant des revendications régionales de la Flandre, c'est de sa propre responsabilité. Cela perturbe les formations durant ces quelques mois qu'il reste avant l'échéance du certificat d'aptitude professionnelle des chauffeurs de poids lourds. Je pense qu'il peut rassurer le secteur : la continuité des services en la matière est garantie. Elle continuera de l'être. En tout état de cause, ils ne doivent en aucune manière les victimes collatérales de ces bisbrouilles institutionnelles qui doivent encore être clarifiées et pour lesquelles le Conseil d'État doit encore statuer sur le fond.

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

**Mme De Bue** (MR). - Monsieur le Ministre, le secteur du transport – on a parlé tout à l'heure du dumping social – est un secteur fragilisé. Des complexités administratives et institutionnelles auxquelles il doit faire face ne facilitent pas non plus le déploiement d'une activité économique et pourraient constituer des freins à leur développement. Il faut être très vigilant et faire en sorte que ces formations soient assurées, qu'il y ait des contrôles et qu'en cas de fraudes, des sanctions soient émises.

Je crois qu'il faut être particulièrement attentif aux cris d'alarme du secteur pour que ce service puisse se poursuivre dans les meilleures conditions, en attente de la décision du Conseil d'État. Vraisemblablement, c'est ce qui semble se passer. Le Conseil d'État va rendre un avis quand même assez vite, d'après ce que l'on entend. Ce serait déjà dans un mois, voire deux mois. Il faudra aussi pouvoir garantir la continuité du service au-delà de cet avis. Si, le cas échéant, le Conseil d'État devait trancher dans le sens d'une régionalisation de la compétence, les deux autres régions devraient s'adapter et négocier ce transfert le mieux possible. Je compte sur vous afin d'assurer la continuité du service aux entreprises.

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

**Mme Salvi** (cdH). - J'aurai envie de dire : de nouveau, surréalisme et quiproquos à la Belge, avec comme victime quelque part collatérale, un secteur du transport qui se pose énormément de questions et qui est

dans l'attente qu'une solution puisse être dégagée. On a l'habitude de dire : « Pas de politique-fiction ». Il est vrai que tant que le Conseil d'État ne décidera pas, il sera difficile de pouvoir anticiper. Tout comme ma collègue, je pense qu'il est important de rassurer le secteur. C'est ce que vous faites ce matin en disant que la continuité du service est garantie et qu'ils ne doivent pas être les victimes collatérales. On entend votre volonté de faire en sorte que les choses continuent à bien fonctionner.

On entend la volonté de la Région bruxelloise et de la Région wallonne d'attendre une décision du Conseil d'État avant d'agir. Même si l'on ne veut pas faire de politique-fiction, soyons attentifs. S'il y a moyen d'anticiper la suite, ce sera tout à votre honneur et dans l'intérêt des citoyens qui sont aujourd'hui dans l'attente et leurs craintes sont tout à fait justifiées.

**QUESTION ORALE DE MME MORREALE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA MISE  
EN SERVICE DES LIGNES 36A ET 125A »**

**QUESTION ORALE DE M. HENRY À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
RÉOUVERTURE DE LIGNES FERROVIAIRES  
EN RÉGION LIÉGEOISE »**

**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 Morreale, sur « la mise en service des lignes 36A et 125A » ;
- de M. Henry, sur « la réouverture de lignes ferroviaires en région liégeoise ».

La question de M. Henry est retirée.

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

**Mme Morreale (PS).** - Monsieur le Ministre, nous apprenons le 2 décembre par la presse que le conseil d'administration de la SNCB venait d'approuver le lancement du REL, le Réseau express liégeois conformément à ce qui était annoncé dans le Plan pluriannuel d'Investissement, en annonçant la réouverture des lignes 36A et 125A pour les passagers.

On ne peut que se réjouir de cette annonce, alors que ce projet de REL est porté depuis des années à bout de bras, par les mandataires locaux. En effet, leurs objectifs sont divers puisque ce projet de REL s'inscrit dans la volonté de veiller à l'attractivité et à la cohérence des transports en commun, mais aussi de coordonner ceux-

ci. On connaît également le rôle du transport ferroviaire dans le redéveloppement économique du bassin liégeois, ainsi que la nécessité d'offrir une couverture convenable pour les usagers. Il est certain qu'à côté du transport par voiture, il faut un maximum pouvoir utiliser les transports en commun. L'idée n'est pas d'opposer les deux, mais de pouvoir valoriser, quand c'est possible, des transports collectifs et publics.

Le conseil d'administration annonçait ainsi la réouverture des lignes :

- ligne 36A (Voroux/Bierset-Kikempois), ce qui est essentiel pour le développement optimal du projet Euro Carex mais aussi dans l'ambition de pouvoir desservir l'aéroport ;
- ligne 125A, essentielle pour le maintien du centre ferroviaire de Kinkempois – c'est stratégique – alors que la circulation des trains passagers y est suspendue depuis 1976 et que le trafic marchandise est toujours en cours. Cette annonce était attendue depuis longtemps. Le potentiel de voyageur est annoncé quotidiennement entre 4 200 et 4 900 personnes.

Cette décision s'inscrit donc en partie dans les conclusions qui ont été dressées par l'enquête REC-REL, réalisée en 2014 par votre prédécesseur. En effet, cette étude affirmait que le réseau liégeois gagnerait en créant huit points d'arrêts nouveaux et moyennant la réouverture aux trafics voyageurs de la ligne 125 à Flémalle, Haute-Liège Guillemins.

J'aurais souhaité, Monsieur le Ministre, savoir si vous pouviez me préciser les différents arrêts qui seront à présent desservis par ces deux nouvelles lignes. La ligne 36A permet-elle de desservir l'aéroport de Bierset ? On sait à quel point cela peut être évidemment stratégique. De nouveaux trains seront-ils mobilisés pour couvrir ces voyages ? Les trains vont-ils voyager systématiquement et régulièrement ? Alors que l'on annonce le lancement de ces deux lignes, j'aurais souhaité avoir votre point de vue sur les ambitions qui sont à réaliser en matière de développement de ce REL.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Monsieur le Ministre.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Merci Madame la Députée pour votre question. Je vais tenter d'y répondre rapidement pour que vous puissiez aller voter dans l'autre commission. Le Réseau express liégeois fait partie des 18 priorités wallonnes retenues par le précédent Gouvernement wallon dont M. le Député Henry, qui aurait dû se joindre à la question, était membre. Comme je viens de le rappeler dans ma réponse relative au nouveau plan pluriannuel d'investissement du groupe SNCB, mon intention et celle du Gouvernement wallon n'ont jamais été de supprimer telle ou telle des priorités retenues à cette

époque.

Dans ma réponse, notamment à votre Collègue Drèze qui m'interrogeait récemment à propos du REL et du REC à Charleroi, j'ai indiqué que je me ralliais à cette vision nouvelle du transport public développée par la SNCB, car elle porte en elle des potentiels d'amélioration au bénéfice des populations concernées dans le domaine complexe de la mobilité.

Je pense que l'effort fait par la SNCB, en collaboration avec les autorités communales concernées, et les autres sociétés de transport public, doit dès lors être soutenu.

À ce stade du projet en gestation visant à créer une offre cohérente de transport public sur un territoire bien circonscrit, la Wallonie, à ma connaissance, n'a pas été approchée officiellement. Mais récemment, mon administration a été contactée par la SNCB sans que celle-ci lui fournisse quelque document que ce soit.

Au fil des prochains mois, nous verrons plus clair en ce qui concerne le lien qui existera concrètement entre le plan de transport 2017, le nouveau plan d'investissement 2016-2020 et l'état d'avancement du REL. C'est alors que d'éventuelles décisions politiques seront à prendre, sachant qu'il faudra être attentif à ce que l'augmentation de l'offre de transport envisagée par la SNCB pour le suburbain et le RER ne se fasse pas à enveloppe de transport constante, car l'offre de transport ferroviaire doit être augmentée en divers lieux de Wallonie et j'y resterai évidemment vigilant, même si je trouve qu'en la matière, vu les prédispositions favorables dont on a déjà pu témoigner, la SNCB aurait pu courtoisement davantage nous associer plutôt que de devoir apprendre les informations par voie de presse.

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

Mme Morreale (PS). - Je ne sais pas si je dois dire que je suis surprise qu'il n'y ait pas de contact entre le Fédéral et les entités fédérées, mais je pense vraiment que les connexions doivent absolument reprendre, se faire systématiquement. On a maintenant une administration qui s'occupe du transport pour les compétences de la Wallonie ; c'est vraiment essentiel, notamment sur ce dossier, qu'on puisse avoir des réunions, des contacts réguliers dans l'efficacité des projets qui doivent être mis sur les rails, oserais-je dire. Vous avez pointé du doigt l'enjeu. Si on a de nouvelles lignes, cela ne doit pas se faire aux dépens d'autres. On ne doit pas enlever des connexions ailleurs pour amener celles-là. Celles-là sont essentielles, c'est très bien que l'on puisse les développer, mais il faudra, si les investissements sont réalisés, faire en sorte que les lignes fonctionnent régulièrement. On sait comment cela fonctionne. Si les lignes sont desservies régulièrement, elles sont effectivement remplies et elles remplissent leurs objectifs.

Je reviendrai plus tard, dès qu'on aura des informations. N'hésitez pas à communiquer. Je pense que la communication est meilleure entre le Gouvernement et le Parlement au sein de cette assemblée qu'entre le Fédéral et les entités fédérées. J'espère que cela s'arrangera à l'avenir.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
CHÂTEAU DE MOULBAIX ET LE PATRIMOINE  
DE WALLONIE »**

**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 château de Moulbaix et le patrimoine de Wallonie ».

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

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, le château de Moulbaix est un château qui date du siècle passé, même du siècle d'avant puisqu'il fut dessiné en 1860 par un architecte athois, au nom de Limbourg. Déjà à l'époque, il faut croire que les transferts entre le nord et le sud, et le sud et le nord devaient s'effectuer. Le château était entouré d'un espace boisé assez remarquable, une soixantaine d'hectares, de style neo-Tudor. Cela vaut la peine d'être vu, c'est assez chatoyant, 365 fenêtres, autant de châssis, vous vous imaginez l'affaire. Malheureusement, tous ces châssis doivent être remplacés, la toiture qui perce, les occupants – la famille d'Ursel – ayant délaissé les lieux voici une dizaine d'années.

C'est malgré tout un patrimoine certain. La bâtisse, les façades extérieures ont été classées. Ce château est aujourd'hui en vente publique. Une première vente aux enchères a eu lieu. Il est évalué par les notaires à 1,6 million d'euros. L'offre qui a été retenue dans le cadre des premières enchères était de 1,4 million d'euros. Il se dit que les propriétaires de Pairi Daiza seraient également intéressés.

Ce n'est pas par rapport à ceux qui sont intéressés que je viens vers vous, c'est par rapport au ministre du Patrimoine. Comment réagissez-vous par rapport à ce type d'évènement ? Êtes-vous informé de la qualité de la bâtisse, sans aucun doute des travaux importants à y faire pour pouvoir l'utiliser à l'avenir ? N'y a-t-il pas une obligation, soit de moyen, soit de résultat, pour le public, d'éviter que ce type de bien ne parte dans des mains qui seraient peut-être moins intéressées par le devenir du patrimoine wallon. L'un n'empêchant pas l'autre, on peut avoir des investissements privés d'utilité publique. Comment réagissez-vous ? Comment

abordez-vous ce dossier ? Quelle est votre analyse ?

Je souhaitais faire le point avec vous. Est-il exclu qu'il y ait une intervention du patrimoine financier wallon ? D'autres formules peuvent-elles être envisagées, que vous auriez éventuellement poussées pour tenter de faire en sorte que l'on puisse garder un château qui a une valeur incontestable, à la fois dans le domaine public et peut être utilisé par des fins privées qui rembourseraient le public ?

Vous savez que je ne suis pas de ceux qui considèrent que le public doit tout faire, tout acheter et qu'il faut garnir le patrimoine de manière telle que finalement, les poches des citoyens seraient vides. Je pense que des solutions originales peuvent être imaginées, encore faut-il les imaginer.

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, je vous remercie de votre question qui me permet de préciser que le château de Moulbaix à Ath est classé depuis le 9 juin 2000, pour ce qui concerne ses façades et toitures et le grand hall d'entrée, en raison de son intérêt architectural principalement. En effet, ce château de style neo-Tudor constitue un exemple rare en Belgique de l'influence de l'architecture anglaise, tout en étant l'œuvre d'un architecte athois, Désiré Limbourg. En outre, le vaste parc paysager qui l'accompagne est en zone de protection afin de préserver les vues vers cet édifice singulier et imposant, auquel sont très attachés les habitants de la localité. Donc, la valeur patrimoniale de ce château est bien reconnue au niveau wallon.

Il faut savoir que, depuis quelques années, pour des raisons internes à la famille propriétaire, le château n'était plus occupé et se dégradait malheureusement faute d'entretien et à la suite d'intrusions illicites. La Région se trouve souvent dépourvue dans ses moyens d'intervention en pareilles circonstances, quand le bien est privé et qu'il n'y a pas nécessairement de réactions ou de sursaut de celui-ci, notamment quand il s'agit de problèmes d'indivision persistants.

Néanmoins, en l'espèce, la ville d'Ath avait pris contact avec l'Institut du patrimoine wallon pour obtenir son soutien dans le cadre de sa mission de conseil en réhabilitation. À l'occasion de sa mission de repérage des biens classés en danger, l'Institut avait pointé le château de Moulbaix, menacé par sa désaffectation ; celui-ci faisait partie de la liste de propositions qui devrait m'être prochainement soumise.

Un élément nouveau est toutefois intervenu entre-temps. La Ville d'Ath a prévenu l'Institut du patrimoine wallon de la mise en vente publique de ce bien. L'acquisition par un particulier permet d'envisager à nouveau positivement l'avenir de ce château. Si aucune

nouvelle enchère n'est faite, il faut laisser au nouveau propriétaire le temps de prendre possession de son bien et de réfléchir à un projet. On pourra toujours accompagner la réflexion avec l'Institut du patrimoine wallon.

En fonction de cela, j'apprécierai avec mes services l'opportunité d'inscrire le château sur la liste des biens en danger, à moins que le propriétaire envisage, ce qui serait hautement souhaitable et préférable, de prendre rapidement des mesures pour mettre le bâtiment hors eau et vérifier d'éventuels foyers de mэрule. En ce cas, des travaux en maintenance peuvent rapidement être envisagés et subventionnés, avant de programmer les travaux de restauration dans le cadre d'un certificat de patrimoine classique géré par l'Administration du Patrimoine, en appui bien entendu au nouveau propriétaire et en concertation avec la Ville d'Ath, particulièrement attentive au sort de ce château, qui constitue un élément important de son patrimoine. C'est une manière de mettre en exergue les indispensables partenariats qui doivent se nouer entre la Wallonie et les communes pour la protection des biens classés sur leur territoire.

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

**M. Crucke (MR).** - Je remercie le ministre pour sa réponse. Manifestement, la Wallonie garde un oeil sur l'évolution de cette bâtisse. La valeur patrimoniale, vous l'avez précisé, Monsieur le Ministre, est reconnue. J'apprécie assez la manière dont les choses pourraient se débloquer, celle d'un partenariat public-privé où la force de l'un, accompagnée par la force de l'autre, permettrait de sauver cet immeuble.

J'ai cru comprendre que ceux qui tenaient l'accord pour l'instant ne voyaient pas cet investissement comme étant un investissement de type privatif logement, mais bien d'un investissement avec un déploiement plus structurel, culturel également. Là, il faudrait également, avec la ville d'Ath, pouvoir rester en contact de manière à optimiser la solution.

**INTERPELLATION DE M. DAELE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE PLAN  
« HÔPITAUX » ET SES IMPLICATIONS SUR LA  
MOBILITÉ »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le plan « Hôpitaux » et ses implications sur la mobilité ».

La parole est à M. Daele pour développer son interpellation.

**M. Daele** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je voudrais profiter de l'écho que nous avons eu, d'une note stratégique que vous avez présentée au Gouvernement relative au futur Plan hospitalier, pour aborder avec vous la question du choix de localisation des équipements hospitaliers.

C'est un élément assez important puisqu'ils sont particulièrement structurants dans l'organisation du territoire. Très nombreux sont les hôpitaux existants qui posent des difficultés liées à leur localisation. Il est, en effet, souvent difficile de combiner des besoins d'accessibilité routière aisée – pour les véhicules de secours, les fournisseurs – tout en assurant l'accessibilité de ces équipements à tous les citoyens et particulièrement ceux qui ne disposent pas aisément, voire pas du tout, d'un véhicule individuel.

Par ailleurs, le recours souvent massif à la voiture pose des problèmes non négligeables qui sont liés à des besoins en espace de stationnement très étendu et dans certains cas, sont la cause d'encombrements non négligeables dans les quartiers habités environnant certains hôpitaux. Trop souvent des implantations, même relativement récentes, ont été faites sans prendre en compte la question d'une accessibilité autre qu'automobile.

Très vite, pourtant, cette accessibilité pose de gros problèmes, qu'il revient en général à la collectivité de tenter – et imparfaitement souvent – de résoudre. On a des exemples – je pense à Tournai, Verviers – de ce type de difficultés liées à la localisation de sites hospitaliers que l'on peut qualifier d'hérités.

Des solutions imparfaites apportées à ces difficultés sont de plusieurs ordres. Il y a des tentatives d'adapter, tant bien que mal une offre, de transport public qui, lorsqu'il s'agit de pallier une mauvaise localisation initiale, demeurent, en général, en deçà d'une offre réellement incitative, étant donné le caractère, souvent excentré, des implantations hospitalières - définition difficile à inscrire dans une offre de transport collectif.

Rappelons qu'en matière de transports publics, les charges créées pour la collectivité ne se résument pas, comme c'est le cas de la construction de routes, à un *one shot* lié à un investissement et outre l'entretien ne crée pas de charges d'exploitation à assumer année après année comme c'est le cas pour les nouvelles lignes de transport public.

Et les aménagements routiers, le plus souvent pris en charge par le secteur public, parfois dans le cas de constructions neuves partiellement par le promoteur d'un projet par le biais de charges d'urbanisme, il y a des mesures locales de police principalement pour tenter de réduire les nuisances engendrées par le passage de charrois importants, par des voiries qui ne sont pas toujours adaptées à ce type de circulation.

Et puis enfin, le plan sociétal. Et ce n'est pas le moindre des paradoxes parce que ces stratégies de mobilité hospitalière improvisées, reposant sur une part trop forte de la route ont des incidences non négligeables sur la santé elle-même, sur la santé publique via des atteintes à la qualité de l'air ou de pollution sonore, voire à l'insécurité routière objective qui peut être aggravée.

Enfin je rappelle que les entités fédérées qui héritent de la compétence se plaignent, et vous le savez mieux que quiconque, comme c'est généralement le cas d'ailleurs pour les transferts, du fait que ce transfert de cette compétence de l'État fédéral s'accompagne d'un lobby financier diminué. Tout plaide pour la mise au point d'une vraie stratégie hospitalière wallonne qui, à côté de l'indispensable réflexion sur la minimisation des coûts d'exploitation des équipements, prenne aussi en compte la minimisation des coûts directs et indirects d'accès à ces équipements. Et ce, au profit de toutes les classes sociales, toutes les catégories sociales y compris et surtout des plus précarisées.

Les deux dossiers les plus récents, le Grand hôpital de Charleroi et le Centre hospitalier chrétien à Liège – qui sont d'initiative privée, et dont il est impossible à concrétiser sans l'intervention massive des financements publics – résultent largement – en ce qui concerne leur choix d'implantation – d'une politique du fait accompli. Selon des modalités propres à chacun des deux projets, il repose sur le postulat que l'accessibilité autre que routière est un souci secondaire.

Rappelons qu'à ce stade, rendre accessible, de manière acceptable, le Grand hôpital de Charleroi, par transport public, imposerait, selon votre collègue en charge de la Mobilité, récemment interrogé, un investissement de 52,5 millions d'euros pour une prolongation du métro et une augmentation de l'enveloppe d'exploitation du TEC de 2,8 millions d'euros par an. Tandis que le CHC à Liège n'est, à ce stade du projet, accessible que par deux lignes de bus dont l'offre est d'une qualité et d'une quantité trop limitées pour arriver à convaincre plus que les captifs d'y recourir.

Faut-il rappeler que des augmentations fortes et récurrentes des dotations TEC ne semblent pas – et c'est un euphémisme – figurer parmi les priorités du Gouvernement ? Je ne m'étendrai pas sur la question, essentielle au plan urbanistique local, de la reconversion des sites hospitaliers abandonnés dans ces deux agglomérations. C'est une reconversion suffisamment difficile que pour que les propriétaires de ces sites en aient confié l'étude et la réalisation au secteur public.

Ces deux anciennes implantations à Charleroi et Liège paraissent pourtant, en termes d'accessibilité pour les transports en commun, idylliques en comparaison avec un projet pour lequel les travaux n'ont pas encore commencé, à savoir le projet d'une intercommunale

publique, Vivalia, qui projette d'implanter son nouvel hôpital au cœur d'une commune luxembourgeoise dont la desserte par transport en commun est quasi nulle, et ce, au mépris d'autres sites proches, par exemple les environs de la gare de Marbehan et qui bénéficie, aujourd'hui déjà, d'une desserte tant ferroviaire que par TEC et qui est autrement plus intéressante.

C'est dans ce contexte que je lis dans la presse que vous insistez auprès du Gouvernement sur, je cite : « La nécessité d'articuler la construction de nouvelles infrastructures avec l'infrastructure routière compte tenu de l'importance du trafic routier vers les hôpitaux tant au niveau du personnel que de la patientèle ». Si je comprends bien, on est dans les années 1970 où la route est l'alpha et l'oméga de l'accessibilité vers les équipements publics.

Il va de soi que la route a un rôle à jouer, mais tout indique que l'accessibilité par les modes alternatifs est totalement négligée ce qui enfermerait donc tant le personnel que la patientèle dans la seule utilisation de la voiture pour accéder à ces sites. Pas de voitures, pas de soins hospitaliers, pas de visites.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me dire, face à des promoteurs tantôt publics tantôt privés, mais dans les deux cas intimement liés à des investissements publics, quelle stratégie de localisation des équipements hospitaliers vous mettez en place pour ne pas être systématiquement mis devant le fait accompli, mais, au contraire, pour s'assurer que ces équipements bénéficient au maximum d'une accessibilité alternative à la voiture, qui soit dès lors physiquement accessible à tous les Wallons y compris les plus défavorisés.

Quels contacts avez-vous pris avec votre collègue en charge de la mobilité et de l'aménagement du territoire pour ne pas reproduire des choix de localisation dignes des années 1970, choix dont la collectivité a toutes les difficultés à assumer les conséquences aujourd'hui ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je vous remercie, Monsieur le Député, pour cette longue interpellation.

En ce qui concerne la note présentée au Gouvernement, je précise qu'il s'agit d'une note d'orientation portant sur les grands axes d'un nouveau mode de financement des infrastructures hospitalières. Il ne s'agit pas encore de la définition d'un futur plan hospitalier, et encore moins de la question de la localisation des équipements en eux-mêmes sur le territoire.

Il est vrai que le choix de localisation des équipements hospitaliers est particulièrement structurant pour l'organisation d'un territoire. Posez la question à

Vivalia, ils vous feront d'ailleurs la démonstration.

Permettez-moi toutefois d'apporter des nuances à vos propos. La relocalisation d'un hôpital n'est possible que pour autant qu'on reconstruise totalement un site, voire que l'on concentre plusieurs sites hospitaliers en un seul site à un nouvel emplacement. Cela ne concerne donc qu'une partie du parc hospitalier. En effet, une très large majorité des hôpitaux décide soit de se moderniser via des reconditionnements, autrement dit des travaux en profondeur qui ne modifient pas la structure du bâtiment, soit par des extensions sur le site où ils développent habituellement leur activité principale.

Pour ce qui concerne les projets auxquels vous faites référence, notamment la reconstruction des implantations du CHC à Liège et du GHDC à Charleroi : il s'agit de deux exemples concrets de modernisation et de concentration des activités de plusieurs hôpitaux qui ont fusionné au cours du temps et qui aujourd'hui procèdent à une concentration de leurs activités.

La construction de la Clinique du MontLégia à Liège porte sur la concentration de trois sites d'activités en un seul complexe. Il s'agit d'un nouvel hôpital de 100 000 mètres carrés, 35 000 mètres carrés au sol exploitant 720 lits d'hospitalisation complète et 120 places en hôpital de jour. Le projet de reconstruction du Grand Hôpital de Charleroi sur le site des « Viviers » porte, lui, sur la concentration de cinq sites hospitaliers pour environ 790 lits d'hospitalisation complète et 200 lits en hospitalisation de jour sur le campus dit des « Viviers » à Charleroi, un site de 17 hectares.

Ces chiffres démontrent que lorsque l'on reconstruit et concentre un nombre de lits hospitaliers sur un seul site, les questions principales portent sur l'espace nécessaire et la juste localisation géographique permettant tant l'accessibilité que l'absorption des flux de déplacement du personnel et des fournisseurs, ce sont plusieurs milliers de personnes, qu'aussi les flux de déplacement des patients, sans parler des urgences ainsi que les nombreux visiteurs.

La question n'est donc pas pour l'hôpital de se positionner à un endroit déjà accessible en transports en commun, mais de faire en sorte que les transports en commun atteignent les sites concernés. Les hôpitaux l'ont d'ailleurs bien compris, préférant s'installer dans des zones vierges plutôt que de s'étendre en milieu urbain, avec toutes les conséquences tant en termes de mobilité que d'expropriation de masse que cela engendrerait.

Par ailleurs, il est bien évident, Monsieur le Député, que quand je dis que le plan Hôpitaux doit s'articuler avec le plan « infrastructures », c'est tout simplement du bon sens.

Nous avons ici, pour la première fois, une réelle opportunité d'investir sur les deux terrains, l'hospitalier et les infrastructures, et de manière simultanée, et nous ne devons pas louper cette occasion de coordonner les investissements. C'est en cela que je vous répondrai que la stratégie en termes de cohérence des investissements et de localisation des infrastructures sera atteinte. Les administrations sont à pied d'œuvre là-dessus, et travaillent depuis des mois à élaborer ces plans.

Je prends un exemple concret : si le Gouvernement vient à décider qu'un hôpital X devra être rénové puis mis en service en 2018, il serait inconcevable que les aménagements des accès routiers et autoroutiers à celui-ci ne le soient qu'en 2019 ou en 2020. C'est de la logique et vous comprendrez bien que les enjeux sont énormes puisque l'on parle ici d'investissements hospitaliers qui représentent à chaque fois plusieurs centaines de millions d'euros.

Je continue. Pour ce qui concerne une éventuelle diminution de l'offre de transport alternatif au mode voiture, la nécessité d'accessibilité par voie lente retient l'attention de tous les services concernés. C'est sûr que quand on reconstruit un hôpital et que l'on améliore les accès pour les véhicules, le chantier est très visible et prend tout de suite une grande ampleur.

Mais cela ne veut pas dire, pour autant, que l'on est dans du « tout à la voiture », et que l'on a négligé les plans de déplacement des transports en commun, que l'on n'a pas imaginé créer des aménagements cyclables ou encore que des contacts n'ont pas été pris avec les autorités locales pour améliorer l'accessibilité et la sécurité des piétons. Je prends une nouvelle fois l'exemple du CHR de la Citadelle, à Liège : ce dossier a fait le feu de l'actualité ces derniers mois, voire années. Je ne me suis pas précipité sur une acceptation de principe, ferme et définitive, de mise en chantier d'une nouvelle liaison routière.

Au contraire, je préfère construire progressivement un projet et laisser le temps à mes services en qui j'ai confiance quant à leur expertise en la matière, pour me présenter une étude définitive concertée avec tous les acteurs, avec une vision élargie, et qui permettra de prendre les bonnes décisions pour tous les modes de transport. Ce qui, comme vous allez le voir, n'empêche pas le dossier d'avancer dans le sens d'une meilleure mobilité et accessibilité dans ce secteur.

En effet, dans ce dossier et dans tous les autres, nous travaillons en effet conjointement avec mon collègue en charge de la Mobilité, Carlo Di Antonio, et la collaboration est excellente entre mes services et ceux de la SRWT. Dois-je rappeler, pour exemple, le projet innovant, conjoint entre la Ville de Liège et les deux partenaires que sont la DGO1 et la SRWT, qui se concrétisera par la réalisation, début 2016, d'un premier parking relais, d'une sécurisation de l'extrémité de l'E313, et d'infrastructure favorisant la circulation des bus. C'est

une première étape concrète d'amélioration de l'accès à l'hôpital de la Citadelle et, plus largement, de la mobilité dans les quartiers nord du centre-ville liégeois.

Quant à la dernière sous-question, concernant les accès aux trois hôpitaux définis par le Gouvernement wallon, à savoir le Centre hospitalier régional et le Centre hospitalier chrétien de Liège, ainsi que le GHDC à Charleroi, j'annoncerai prochainement, par mon Plan Infrastructures, les dossiers qui seront financés dans le cadre de ce plan. Mais vous l'aurez compris, ces 3 chantiers d'accès en feront bel et bien partie.

Quoi qu'il en soit, je suis attentivement tous ces dossiers qui touchent à l'accessibilité des hôpitaux pour tous les modes de transport, rappelant l'enjeu premier aussi qui est celui de la qualité des soins prodigués, de leur proximité et accessibilité et le tout avec une approche infrastructurelle qui soit cohérente en terme de mobilité.

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

**M. Daele (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, je pense que trop souvent, on a constaté que le choix d'un emplacement hospitalier se faisait en fonction des opportunités foncières puis on se posait la question de comment on va faire pour réaliser une accessibilité la plus optimale. Avec les moyens nécessaires et quand on se pose la question des TEC principalement, c'est que si c'est une enveloppe fermée tel qu'actuellement, soit on n'a pas les moyens de pouvoir financer cet accès, soit il se fait au détriment d'autres dessertes.

Je pense que l'on se pose la question à l'envers. Il faut d'abord se poser la question de l'accessibilité, puis il faut choisir l'emplacement. Parfois, on a même la possibilité d'avoir différentes hypothèses. Je pense à la Province de Luxembourg, où il y a différentes possibilités d'implantations et le choix va plutôt vers le site le moins accessible en termes de transports en commun.

Monsieur le Ministre, il faut que le Gouvernement wallon réalise une stratégie de localisation des nouveaux hôpitaux pour que ces hôpitaux bénéficient au maximum d'une accessibilité d'alternative à la voiture et qui soit physiquement accessible à tous les Wallons en ce compris, les plus défavorisés qui ont moins accès à la voiture. Cela fera l'objet d'une motion que je déposerai en conclusion de cette interpellation.

**Mme la Présidente.** - L'incident est clos.



**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'ORGANISATION DU PAYSAGE  
HOSPITALIER »**

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

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

**M. Bellot (MR).** - Merci Madame la Présidente. Monsieur le Ministre, nous poursuivons pour aborder une autre région et je sais que vous avez déposé en première lecture un document, le 27 novembre, sur l'architecture hospitalière en Région wallonne, pour fixer les priorités dans les 20 prochaines années.

Le paysage hospitalier wallon a évolué au cours des dernières années et le mouvement s'accélère imposé par des coûts de l'innovation médicale tant technologique que dans les pratiques médicales. Ainsi, faut-il rappeler la fusion CHD Dinant avec l'Hôpital Universitaire de Mont-Godinne et le rapprochement récent avec la clinique Sainte-Elisabeth.

La Wallonie est appelée à accompagner ces fusions par des investissements de rationalisation, de modernisation et d'acquisition de nouveaux matériels aussi coûteux qu'innovants.

En Province de Luxembourg, c'est une situation un peu particulière. Je vous interrogeais, voici un an, sur votre accord pour le financement de l'aile B6 à Marche-en-Famenne, toutes les autorisations administratives étant acquises et les investissements dans les hôpitaux d'Arlon et de Libramont faisant partie de l'accord-cadre étant concrétisés depuis trois ans déjà.

Lorsque les premières négociations ont eu lieu pour la constitution de Vivalia, un plan d'investissement existait au niveau des différents hôpitaux. Dans cet accord-cadre qui a été signé dans l'intercommunal avec l'accord de l'ensemble des groupes politiques, d'ailleurs de la Province de Luxembourg. Il y avait des travaux à Libramont, à Arlon et à Marche.

Les travaux de Libramont et d'Arlon ont été concrétisés et ceux de Marche se font attendre depuis maintenant trois ans. Monsieur le Ministre, ma question est simple, je vous la pose, c'est la même que l'année passée à la même époque et en plus l'année passée, c'était le jour de la Saint-Nicolas, tous les Luxembourgeois attendaient sans doute quelque chose dans leurs chaussures à l'époque.

Quand comptez-vous donner votre accord et la promesse de 10 millions d'euros de subsides que ce

projet nécessitera, le Plan Directeur Vivalia prévoyant dans toutes ses configurations un hôpital aigu à Marche-en-Famenne d'où la nécessité de concrétiser rapidement l'aile B6 ?

Que l'on aille vers une aile B6, qu'elle que soit la localisation du deuxième hôpital au sud, dans toutes les configurations, Marche reste, mais a besoin de cette aile B6 le plus rapidement possible. Je vous remercie, Monsieur le Ministre, des renseignements que vous pourrez me donner quant à ce projet.

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Merci Madame la Présidente. Monsieur le Député, j'ai suffisamment d'estime pour l'intelligence qui est la vôtre pour que je vous donne une date en réponse à votre question de ce jour.

Je mesure bien, combien le projet B6 est important pour Marche. Le Bourgmestre de Marche me le rappelle à suffisance avec la verve qui est la sienne. Je mesure bien sa contrariété. Oserais-je dire qu'elle n'a d'égal que la mienne ? À l'égard de la manière dont le dossier Vivalia avance ou n'avance pas suffisamment.

Nonobstant le fait que le projet d'accord sur ce dossier a été envoyé à mon cabinet en octobre 2014, l'étude d'opportunités est toujours en cours dès lors qu'entre temps, il y a eu une décision du conseil d'administration de Vivalia sur un avant-projet de reconstruction d'un grand hôpital au centre-sud de la province.

Ce projet qui a été déposé par la direction de l'intercommunal sur mandat du conseil d'administration est toujours à l'analyse en profondeur par l'administration qui a demandé une série de précisions additionnelles à l'opérateur et il est clair qu'il nous faut évaluer les deux projets en parallèle et cela fait partie intégrante de l'examen qui est en cours.

Je ne désespère pas au gré des semaines, que peut-être par principe de nécessité à défaut d'avoir pu être sur le registre de la conviction, les différentes formations politiques de la Province de Luxembourg, s'accordent pour donner un coup d'accélérateur au processus puisque comme j'ai pu le dire encore récemment. Ailleurs, le paysage hospitalier est en train d'évoluer en Wallonie, des projets se ficellent, voient le jour, mobilisent des moyens et les moyens qui sont mobilisés là-bas ne sauront pas l'être ailleurs.

Il faut éviter de systématiquement être sur le quai de la gare et voir les trains défiler sans monter dans aucun d'eux.

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

**M. Bellot (MR).** - Je pense que l'on ne mesure pas bien l'impact de la non-construction du B6 a pour différentes raisons. D'abord cela faisait partie d'un accord avant la constitution de Vivalia, il y avait trois composantes, les deux autres ont été réalisées, la troisième pas, c'est le B6. On est dans un autre schéma, on n'est pas dans le schéma de la structure. On est dans le schéma où de toute façon le B6 devait se faire.

Je vous rends attentif à une autre, ma commune à adhérer à Vivalia récemment sur base d'un engagement qui avait été pris, et l'engagement était de maintenir l'hôpital aigu à Marche. Que se passe-t-il aujourd'hui, pour un certain nombre de spécialités, alors que la ville a investi quand même 750 000 euros, pour adhérer à Vivalia ? Finalement de plus en plus de citoyens partent vers d'autres hôpitaux parce que nous sommes à la frontière entre les patientèles de l'hôpital de Dinant, même de Namur, et de Marche. Et donc quelque part c'est un investissement pour toutes les communes frontières. On nous demandait la solidarité, on a été convaincu de cette solidarité parce qu'on est dans le même bassin de vie, et aujourd'hui quelques parents se sont piégés. Vivalia fait du pied à la Province de Namur pour intervenir, alors que les autres sont en attente. J'ai franchi le pas avec ma commune et une autre, il y en a encore cinq dans l'attente et la Province de Namur aussi. Ils sont dans l'attente parce que cette concrétisation ne vient pas, c'est un petit peu le chat qui se mord la queue. Si on n'avance pas et qu'on ne tient pas sa parole vis-à-vis de communes qui comme la mienne il y avait eu un engagement et qui ne se concrétise pas. Et bien les autres se disent : « puisque cela ne se concrétise pas, nous on ne va plus là. » Vous comprenez ?

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je mesure bien qu'une décision devra intervenir prochainement, c'est mon souhait, mais c'est aussi une manière de pouvoir au-delà de l'engagement à tenir, et je mesure bien qu'il devra l'être, de pouvoir aussi continuer à mettre un petit coup de pression pour que les choses évoluent du côté de Vivalia par ce qu'il faut bien le reconnaître que le rythme d'évolution n'est pas toujours très spontané.

**M. Bellot (MR).** - Je connais les difficultés que traverse l'ensemble des familles et peut-être plus certaines que d'autres. Mais je connais quand même des difficultés à ce niveau-là. Je les mesure. En participant aux assemblées générales, on entend bien évidemment les prises de position des uns et des autres.

## **QUESTION ORALE DE MME MORREALE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES INFIRMIERS AU SEIN DES PLANNINGS FAMILIAUX »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Morreale à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les infirmiers au sein des plannings familiaux ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

**Mme Morreale (PS).** - Monsieur le Ministre, j'aurais voulu que ce soit la fin. J'aurais voulu ne plus revenir sur cette question, mais je ne suis pas sûr que le problème soit réglé, raison pour laquelle je reviens sur la question. J'en discutais avec ma collègue Mme Péciaux qui a aussi beaucoup travaillé sur le dossier.

Je voulais revenir sur le dossier de la délivrance de la pilule contraceptive. Le dossier, visiblement, avait une ouverture puisque lors de la dernière commission, dont je rappelle, il y a une difficulté entre visiblement la pratique qui se fait au niveau des centres de planning depuis 30 ans et une législation. Il est apparu au niveau de l'administration wallonne qui a apporté à votre connaissance qu'il y avait une forme de distorsion entre la pratique qui se fait depuis 30 ans dans ces centres et la législation fédérale relative à un arrêté royal sur l'art de pratiquer la médecine qui date de 1967. Il était donc important de régulariser la situation pour pouvoir agir en toute légalité, continuer à agir en toute légalité. Et donc sensible à la problématique, vous vous étiez engagés à discuter avec votre collègue fédéral, Mme De Block, Ministre de la Santé publique, mon collègue André Frédéric l'avait interrogé à la Chambre, il apparaît qu'elle se montrait ouverte et à modifier cet arrêté royal. Elle vous avait annoncé également qu'elle se penchait sur les actes que les différents acteurs médicaux pouvaient ou non posés.

J'ai donc repris la réponse que vous me transmettiez, je vous cite : « la Ministre semblait assez ouverte à l'idée que cela puisse être des infirmiers ou infirmières qui demain, délivrent ces pilules contraceptives ou abortives, de manière à pouvoir faciliter la situation ».

Je pense d'abord que c'est bien qu'elle se montre ouverte sur la modification, cela dit je m'interroge sur le nombre d'infirmiers qu'on aurait dans les centres de planning s'agissant d'une compétence régionale, je reviens plutôt vers vous pour voir s'il y a adéquation entre la proposition du Fédéral et la réalité de la Région. Parce que vous aviez l'air de dire, qu'il y avait toujours des infirmiers dans les centres. Or, et selon mes informations, si les dispositions légales permettent

effectivement aux centres d'engager des infirmiers, ils sont visiblement très peu nombreux. Et donc, elle permettrait aux infirmiers de délivrer la pilule contraceptive, et si c'est cela, finalement on ne va pas régler problème.

Voilà, je voulais vous interroger sur la suite est sur cette adéquation entre la proposition fédérale et la réalité de notre Région.

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vous l'ai déjà indiqué, c'est une compétence fédérale, que de modifier ou non, qui est autorisé à délivrer des médicaments.

Lors d'une précédente intervention sur le même sujet, je vous informais en effet des propos tenus par la ministre fédérale de la Santé publique concernant cette problématique. En réponse à l'interpellation que je faisais en point divers d'une précédente conférence interministérielle sur la santé.

Je vous informais que la ministre semblait assez ouverte à l'idée que cela puisse être des infirmiers ou infirmières qui demain, délivrent ces pilules contraceptives ou abortives dans les centres de planning, de manière à pouvoir faciliter la distribution.

En réalité, vous avez raison, il y a très peu d'infirmiers actifs dans les centres de planning, ce qui rend cette solution, admettons-le, peu opportune.

En effet, la fonction d'infirmier n'existe pas en tant que telle dans le cadre des centres de planning et n'est pas reconnue. La plupart du temps, ces infirmiers sont engagés dans le cadre de la fonction sociale.

Par ailleurs, sachant la pénurie de médecins, qui n'est pas spécifique au secteur du planning familial, il me semble opportun d'envisager, avec les autorités compétentes, toutes les solutions possibles afin de rencontrer au mieux les missions des centres ainsi que les attentes de la population.

C'est dans cette optique que je compte réinterpeller prochainement la ministre fédérale de la Santé publique sur cette problématique pour voir dans quel sens elle compte évoluer et surtout endéans quel délai.

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

**Mme Morreale (PS).** - Je vous remercie pour la suite et de nous faire connaître l'évolution. Effectivement, j'ai contacté quelques fédérations, exemple la fédération des centres de planning laïques n'ont pas d'infirmiers et celle des femmes prévoyantes aurait une seule infirmière à mi-temps. Cela fait

évidemment très peu, et donc cela ne va pas résoudre le problème. C'était une belle proposition, mais cela ne résout effectivement pas notre problème.

Il faudra donc revenir. Peut-être une concertation avec soit les services de l'administration ou éventuellement un représentant par fédération, par votre entremise et le fédéral, permettrait d'essayer de trouver une solution. Si Mme De Block ne connaît pas exactement la réalité des centres wallons. L'important est de lui faire connaître et d'essayer de faire en sorte que ce problème puisse régler et que la pratique puisse coller avec la législation.

C'est un dossier important, et il est vrai qu'un certain nombre de collègues dans d'autres partis y ont été sensibles et vous avait déjà interrogé sur ce sujet. En tout cas, on est plusieurs à être très sensibles à la question. Je vous remercie et du coup je reviendrai en espérant que ce soit la dernière fois pour dire que le problème est effectivement résolu.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Conservez surtout cette même énergie à interpeller Mme De Block, puisque je ne peux qu'à chaque fois vous renvoyer vers elle.

**Mme Morreale (PS).** - Sauf que, comme députée wallonne, je n'ai malheureusement pas l'occasion de le faire, mais je demanderai à Monsieur Frédéric de se faire écho de cette discussion et j'invite aussi mes collègues des autres partis à se joindre à cette action.

#### **QUESTION ORALE DE M. TZANETATOS À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA CAMPAGNE « NO VIOLENCE » »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la campagne « No Violence » ».

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

**M. Tzanetatos (MR).** - Monsieur le Ministre, une campagne de sensibilisation visant les couples de 15 à 25 ans a été lancée il y a près d'un mois en marge de la journée internationale pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes.

On ne peut bien entendu que saluer cette campagne visant à mettre en lumière le problème de la violence dans les couples jeunes. Sachant que 9 jeunes sur 10 interrogés affirment avoir été victimes et/ou auteurs de violences physiques ou psychologiques dans leurs relations. Il est important de savoir si la cible a bien été

touchée par la campagne.

Pouvez-vous, dès lors, nous dire combien de passages ont été enregistrés, sur le site [www.aimesansviolence.be](http://www.aimesansviolence.be), depuis sa mise en ligne ? Combien d'appels sur les lignes 0800/30030 ont-ils été enregistrés ? Cette ligne étant celle d'écoute violences conjugales, les répondants ont-ils reçu une formation précise pour pouvoir prendre en charge les appels d'adolescents – ce qui est totalement différent ?

Le site, pour une brève analyse que j'ai pu faire, n'offre pas la possibilité de laisser un message ou de prendre contact avec quelqu'un si l'on est en situation de détresse. À mon sens, il serait plus facile pour un jeune de pouvoir poster un courriel ou une question, plutôt que de prendre son téléphone en vue d'avoir un premier contact pour évoquer des problèmes aussi sensibles que la violence physique et/ou psychologique dans une relation. On passe à côté d'un outil qui serait un peu plus performant.

Sur ce même site, Monsieur le Ministre, des témoignages sont évoqués. Il n'est pas non plus possible pour le jeune qui souhaiterait le faire, de transmettre son propre témoignage. Le site ne propose ainsi aucun échange, aucune possibilité d'interaction. À mon sens, là aussi, on manque l'objectif. Est-ce dû à une volonté du concepteur de votre ministère ou dû à des impératifs budgétaires ?

Je reviens directement ou j'anticipe la dernière question concernant l'aspect budgétaire, à combien s'élèvent-ils ? Si le montant n'est pas suffisamment digne d'objectifs que l'on cherche à atteindre, je pourrais comprendre ces petits manquements.

Plus grave selon moi, c'est que les témoignages présents sur ce site datent de 2008, plus de six, sept, bientôt huit ans que ces témoignages sont périmés, si pas désuets. Quand on sait l'évolution de notre jeunesse, ce que l'on voit aujourd'hui à 12 ans, on n'aurait pas imaginé le faire à l'époque et je n'ose pas imaginer ce que mes filles pourront faire à 12 ans, ce sera dans 11 ans, il me reste un peu de temps. Cela va très vite. Mettre des témoignages qui datent de 2008, ce n'est pas répondre aux besoins du moment.

L'importance du sujet aurait mérité de collecter de nouveaux témoignages. Là encore, la pertinence des supports proposés pose question. J'aurais bien voulu avoir votre avis sur tous ces manquements par rapport à cette campagne ô combien importante !

**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, avant toute chose, je souhaite vous préciser que la campagne « No violence » sera diffusée une deuxième fois en février 2016 et qu'une évaluation est

prévue après cette deuxième diffusion. En attendant, nous pouvons déjà faire un premier bilan de cette campagne.

Depuis le lancement de la campagne, le site [www.aimesansviolence.be](http://www.aimesansviolence.be) a enregistré 12 017 visites et 10 281 visiteurs. Le spot TV disponible en ligne sur la page web YouTube a été visionné 77 454 fois au moment de la rédaction de ma réponse.

Les répondants de la ligne « Écoute violences conjugales » ont bénéficié de deux jours de formation et supervision concernant les violences chez les jeunes avec M. Stevens, psychologue, thérapeute familial, formateur et qui a une longue expérience dans le secteur de l'Aide à la jeunesse. Durant les deux semaines de la campagne, 138 appels qui concernaient la violence entre partenaires ont bénéficié d'une écoute spécialisée au 0800/30 330, mais il est trop tôt à ce jour pour faire le bilan des effets de la campagne sur la ligne d'écoute.

Concernant les jeunes en situation de détresse, le site les renvoie vers la ligne anonyme et gratuite 0800/30 030. Je ne sais pas s'il est plus facile pour un jeune d'évoquer ses problèmes par écrit, mais sachez que, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan intrafrancophone de lutte contre les violences sexistes et intrafamiliales 2015-2019, adopté par le Gouvernement wallon, le 2 juillet dernier, la mise en place d'un chat Internet, lié à la ligne d'écoute, est envisagée.

À propos des témoignages, ce qui importe, c'est leur contenu, davantage que la date, parce que leur contenu reste, malheureusement, d'actualité. L'ensemble de la campagne a d'ailleurs été visionné et testé au préalable auprès des jeunes. Le site web ne permet effectivement pas de laisser de commentaires, mais cela est possible sur la page Facebook, renseignée sur le site et pensée dans ce but.

La campagne « No violence » a été réalisée par 20 Something SPRL via un marché public conjoint Fédération Wallonie-Bruxelles, Région wallonne et Cocof pour un montant total de 87 468,62 euros. Vous avez surtout évoqué le site [www.aimesansviolence.be](http://www.aimesansviolence.be), mais la campagne « No violence : ne laisse personne décider en ton nom » est composée d'autres supports ; des affiches, brochures, deux spots radio, un spot TV, et cetera.

Nous avons bénéficié d'espaces gratuits réservés aux campagnes de promotion de la santé pour la diffusion, durant deux semaines, des spots TV et radio. Les affiches et les brochures ont été diffusées par voie postale et par courriel par les trois entités francophones à l'ensemble de leurs services : maisons de jeunes, centres de santé mentale et j'en passe.

Le contenu de la brochure et du site web ont été rédigés en collaboration avec plusieurs services spécialisés dans la lutte contre les violences entre

partenaires et/ou spécialisés dans le secteur de l'Aide à la jeunesse. Nous avons d'ailleurs reçu de nombreux retours positifs sur ces outils qui sont largement utilisés, notamment dans les écoles et lors d'animations effectuées par des centres de planning familial.

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

*(Mme Leal Lopez prend place au fauteuil présidentiel)*

**M. Tzanetatos (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Je ne doute pas un seul instant que les différents outils, hormis ce site et la plateforme que j'ai citée – les folders, les posters distribués dans les écoles – puissent trouver une utilité. C'est certainement de la prévention et loin de moi l'idée de pouvoir critiquer ce genre d'outils.

Ce qu'il me semble au contraire, plus judicieux de faire, au-delà de ces premiers pas, c'est d'utiliser l'outil le plus utilisé. Aujourd'hui, on sait que chez les jeunes, c'est Internet. On a un GSM connecté en permanence et greffé à la main, gauche ou droite, de chaque jeune. Mettre en place toutes les mesures de prévention via ce site internet doit être la priorité d'une telle campagne.

Les outils qui sont dans les écoles obligent le jeune, pas à 100 %, mais l'amènent certainement à prendre contact avec un interlocuteur physique, tandis que la campagne internet lui permet, en toute sécurité et confidentialité, de pouvoir faire valoir son expérience et éventuellement de poser ses questions. On verra le bilan après cette deuxième campagne en février 2016. à mon sens, on doit vraiment axer cette campagne sur l'outil internet plutôt que sur le reste, tout en gardant le reste. Qui peut le plus peut le moins.

**QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
STRUCTURES ORGANISANT LES COURS DE  
FRANÇAIS POUR LES PRIMO-ARRIVANTS »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les structures organisant les cours de français pour les primo-arrivants ».

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

**M. Bouchez (MR).** - Monsieur le Ministre, vous avez annoncé, c'est un combat de long terme pour ma formation politique, ces fameux cours de français dans le cadre d'un parcours d'intégration. Vous êtes le plus libéral des ministres de ce Gouvernement. Dans ma bouche, c'est un compliment, soyez rassuré.

Monsieur le Ministre, maintenant que la décision de principe est acquise, je m'interroge sur la manière dont on va travailler avec les opérateurs sur le terrain. Il y a déjà des ASBL qui dispensent des cours de français dans ce cadre. Allons-nous simplement accentuer l'intervention et favoriser ces structures qui ont déjà une expertise dans le secteur ou allons-nous essayer de développer de nouvelles institutions, des organes autonomes ? Quel sera le lien de la Région par rapport à cela ? Cela sera-t-il simplement de l'octroi de subsides par rapport à des structures associatives qui sont déjà actives et, sur la base de rapport d'activités et d'obligations, pourront obtenir des moyens financiers pour mettre sur pied ces formations ? Au contraire, envisage-t-on de mettre sur pied des structures spécifiques ?

Autre volet, on le sait, entre le moment où ces débats ont eu lieu et maintenant, la crise des migrants s'est manifestée. Une répartition territoriale aussi a changé. Certaines communes accueillent des migrants de façon plus importante que d'autres. Il est normal qu'une telle politique puisse s'adresser également à ce public et le plus directement possible dans l'intérêt de tous.

À partir de cela, Monsieur le Ministre, allons-nous également calquer et mettre sur pied des structures spécifiques ou, en tout cas, soutenir de façon privilégiée des ASBL qui se trouveraient sur des territoires où Fedasil a décidé de pouvoir loger des migrants ou également la Croix-Rouge pour justement travailler dans un cadre où des structures sont déjà actives ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, l'enveloppe globale consacrée à la politique d'intégration de la Wallonie soutient différents opérateurs, dont certains dans le cadre du parcours d'intégration.

Cette année déjà, j'ai pu renforcer la capacité des projets relatifs à l'apprentissage du français grâce aux moyens transférés du FIPI et ces moyens transférés du FIPI vont également permettre de soutenir des projets de soutien ethnopsychologiques ou certains projets concernant des publics plus jeunes, par exemple dans le cas des écoles de devoirs.

C'est via l'appel à projets organisé dans le cadre de ce dispositif global que les nombreuses ASBL auxquelles vous faites référence sont soutenues.

La répartition des moyens tiendra compte de l'inventaire des besoins que le secteur réalisera. Le lien avec les implantations de structures d'accueil de Fedasil ne se justifie pas, puisqu'en effet le parcours d'accueil se met en œuvre une fois que les personnes sont reconnues dans un statut de réfugié et non pas durant la période de

gestion de leur demande.

La répartition des moyens sera bien sûr sur base des structures existantes déjà connues dans notre dispositif actuel. Ce sera, en quelque sorte, une montée en puissance du dispositif et l'on tiendra compte aussi des structures qui vont se développer pour répondre aux objectifs fixés par la Wallonie dès lors que maintenant il y a davantage de volets obligatoires.

L'objectif sera d'organiser les activités de formation là où seront les primo-arrivants et c'est un grand défi pour le secteur de pouvoir mettre en œuvre ce prochain plan opérationnel.

Pour ce qui est de la synergie entre les opérateurs, celle-ci est sous la responsabilité des CRI qui réalisent le cadastre de l'offre sur leur territoire et qui orientent les personnes suivant leurs besoins, leur compétence et les places disponibles.

Un projet est actuellement à l'étude pour la mise en place d'un outil informatique qui puisse être un outil opérationnel pour l'organisation des formations et un outil d'aide à l'évaluation quantitative du parcours.

Je veillerai évidemment que dans ce dossier, comme dans tous les autres, les moyens soient répartis suivant des critères clairs et transparents, qui soient connus à l'avance et qui puissent être documentés.

*(Mme Kapompole, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

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

**M. Bouchez (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. Vous avez parlé de critères objectifs et transparents pour de nouvelles structures ou en tout cas le renforcement de structures existantes. Je pense que l'on peut en déduire que c'est un nouvel appel à projets qui aura lieu pour l'étendue de nouvelles structures, si j'entends bien et si je traduis.

Mais vous ne me confirmez pas ni ne m'infirmes pas, ce qui veut dire que vous êtes toujours en réflexion de la procédure, peut-être plus précise, mais qu'en tout cas vous connaissez les bons principes de la bonne gouvernance. En cela aussi, je reconnais beaucoup de principes de ma formation politique et donc je ne peux qu'être d'accord avec vous.

**QUESTION ORALE DE MME MORREALE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
LUTTE CONTRE LA PRÉCARITÉ FINANCIÈRE  
DES PERSONNES HANDICAPÉES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la

question orale de Mme Morreale à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la lutte contre la précarité financière des personnes handicapées ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

**Mme Morreale (PS).** - Monsieur le Ministre, le 10 septembre 2015, le Gouvernement wallon présentait un Plan transversal de lutte contre la pauvreté que vous coordonnez et qui annonçait des mesures en matière d'énergie, de mobilité, de logement.

Je ne peux, évidemment, que me réjouir de ce vaste programme élaboré en concertation avec les associations de terrain.

Pourtant, je souhaiterais mettre le focus sur la précarisation grandissante des personnes handicapées et sur l'isolement dont elles sont de plus en plus souvent victimes.

En 2012 déjà, M. Courard, Secrétaire d'État aux Affaires sociales, pointait déjà du doigt cette dure réalité : sur plus de 1 000 personnes interrogées par la KUL, près de 40 % vivaient sous le seuil de pauvreté. Or, les frais incompressibles de ces personnes sont bien plus importants que ceux d'une personne en bonne santé : elles présentent notamment deux fois plus de dépenses en soins médicaux. Je prends ces informations d'une rencontre que nous avons eue avec quelques députés et Alteo, à leur demande, et pour lesquelles ils nous ont transmis un certain nombre de témoignages assez précis.

Comme vous le savez, les allocations d'intégration octroyées par le Fédéral sont calculées en fonction des revenus de la personne. Lorsque ceux-ci dépassent un certain montant plafonné, les allocations diminuent fortement alors que leur handicap et les difficultés qui en découlent restent les mêmes.

Beaucoup subissent également des pièges à l'emploi ou se voient réduire fortement le montant de leur pension, car ils sont peu nombreux à effectuer des carrières complètes.

Si la Région wallonne a, pour le moment, très peu de possibilités d'action dans les diverses mesures que je viens de mentionner, je souhaitais vous interroger sur les éventuelles mesures développées dans le cadre du Plan wallon de lutte contre la pauvreté.

Monsieur le Ministre, intégrez-vous cette problématique spécifique dans la mise en place de ce plan ?

Quelles sont les mesures développées dans le cadre du Plan wallon de lutte contre la pauvreté et qui viseraient spécifiquement à limiter la pauvreté qui touche ces personnes handicapées ?

Disposez-vous de chiffres qui permettraient d'objectiver cette pauvreté grandissante ?

On sait – et il est important de le mentionner – combien le Fédéral reste l'acteur central dans ce dossier. J'ajoute que le budget de l'AWIPH, qui depuis que je vous ai déposé la question est devenue l'AVIQ, ou la future AVIQ, est conséquent et que la Région peut être considérée comme un bon élève dans le domaine de la prise en charge et l'accueil des personnes handicapées. Pourtant, je pense que certaines mesures, à ce niveau de pouvoir, peuvent déjà aider ces personnes.

À titre d'exemple, beaucoup de personnes handicapées recourent aux aides familiales, beaucoup n'ayant pas la possibilité de faire autrement. Pourtant, cela représente quand même une part importante, même si l'on sait qu'il y a une proportionnalité, mais c'est en fonction des revenus, de leur budget mensuel et j'aurais souhaité savoir quelles sont les aides qui permettent aux personnes handicapées de réduire ces frais.

**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 Députée, pour cette intéressante question qui, bien qu'elle porte principalement sur le Plan de lutte contre la pauvreté, dépend du ministre-président, permet malgré tout au ministre de tutelle que je suis, de vous partager une série d'éléments.

Le Plan wallon de lutte contre la pauvreté, je le rappelle, se veut générique et vise la pauvreté dans son ensemble et non spécifiquement un public cible, tel que celui des personnes handicapées. Par contre, il y a déjà toute une série de mesures qui ont été prises dans les départements dont j'ai la charge et qu'il me plait de pouvoir partager avec vous.

L'AWIPH a développé une série d'actions s'inscrivant dans les axes du Plan de lutte contre la pauvreté adopté le 10 septembre 2015 par le Gouvernement wallon.

En raison de la pénurie manifeste de logis fonctionnels et accessibles financièrement, les services, les acteurs sur le terrain, ont établi des partenariats avec les Agences immobilières sociales, avec les Sociétés de logement de service public, avec les Associations de promotion du logement ainsi que les services communaux, afin d'accroître l'offre de logements adaptés aux besoins des personnes en situation de handicap. L'AWIPH les y encourage dans le cadre du plan Pauvreté.

Dans un autre registre, une dynamique de concertations a été initiée entre l'AWIPH, la Direction générale opérationnelle des Pouvoirs locaux, de l'Action sociale et la Santé, la *Dienststelle für Personen mit Behinderung* et l'ASBL Habitat et Participation, dans

l'optique de remédier aux écueils actuellement rencontrés par les personnes en situation de handicap optant pour des formules d'habitat inclusif, essentiellement communautaires.

Les difficultés identifiées concernent notamment la réduction, presque systématique, des allocations de personnes faisant le choix de ces modes de vie suite à une révision de leur statut d'isolé à cohabitant par les agents de quartier. Cela nuit sans aucun doute à l'ancrage de tels dispositifs dans le réseau et l'on a déjà, à plusieurs reprises, indiqué combien il était important qu'au niveau fédéral il y ait une modification en la matière et un pas vers une individualisation des droits en la circonstance.

En vue de soutenir les personnes en situation de handicap dans la poursuite de leur projet de vie en autonomie, et de renforcer par la même occasion l'action fondamentale des services d'accompagnement, l'AWIPH a instauré le projet d'initiatives spécifiques « Logement encadré novateur ». Ce dispositif a pour objectif de donner l'opportunité aux personnes envisageant de quitter le domicile de leurs parents ou l'institution dans laquelle elles résident d'expérimenter, transitoirement, un mode de vie en autonomie, soit individuel soit communautaire, et de développer les apprentissages fonctionnels nécessaires à la concrétisation de leur projet initial. L'acquisition et la consolidation de ces compétences sont susceptibles de réduire de façon drastique la dépendance des usagers à des prestataires externes, telles que les aides familiales. Si l'essai se révèle concluant, les services de « Logement encadré novateur » accompagnent la personne dans la recherche d'un logis conforme à ses attentes et sensibilisent son voisinage.

En vue de faciliter l'accès aux services du secteur de la santé mentale aux personnes en situation de handicap, les cellules mobiles d'intervention accompagnent celles d'entre elles qui présentent des troubles du comportement et leur famille dans la recherche de pistes pour l'amélioration de leur qualité de vie. Elles analysent la situation, assurent un relais entre les professionnels des secteurs du handicap et de la santé mentale et soutiennent les milieux de vie dans l'accueil de ce public cible, nonobstant d'ailleurs sur ces questions de handicap et de santé mentale, le fruit des réflexions que M. le Député Daele pourra porter à notre connaissance dans les mois à venir en matière de double de diagnostic.

Par ailleurs, les services de répit donnent l'occasion aux aidants proches de s'octroyer des périodes de pause, tout en garantissant à la personne en situation de handicap, la préservation de son mode de vie quotidien. Ils sont habilités à l'accompagner dans ses activités de loisirs et contribuent dès lors à son épanouissement personnel.

Les services d'aide à la vie journalière ont quant à

eux pour but de donner les moyens aux personnes en situation de handicap majeur de vivre de la manière la plus ordinaire possible, par la mise à disposition d'assistants à la vie journalière, joignables 24 heures sur 24 pour toute demande d'aide fonctionnelle en lien avec la déficience.

Par ailleurs, le BAP, le budget d'assistance personnelle était enfermé dans un budget restreint. L'apparition de l'assurance autonomie en 2017 entraînera la disparition à terme en régime d'extinction du BAP au profit de ce dispositif plus égalitaire, car ouvert à tous.

Comme vous pouvez le constater, toutes ces mesures visent à lutter, chacune à leur manière, contre la pauvreté et les déterminants que sont l'accès au logement, à l'aide et aux soins de santé.

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

**Mme Morreale (PS).** - Merci, Monsieur le Ministre pour cette réponse assez complète. Cela démontre à quel point – ce que je disais dans la question – la Région wallonne est déjà avancée et sensible à la question de la pauvreté en lien avec le handicap. Avec Mmes Bonni et Pécriaux, nous étions à la Journée internationale du handicap dans un centre résidentiel pour adultes de jour sur Verviers qui montrait l'étendue du secteur – c'était vraiment extrêmement intéressant.

Je sais que comme ministre fonctionnel, vous avez des contacts avec les différents services, par exemple, des mutuelles. Je trouve que ce serait peut-être intéressant pour les parlementaires d'avoir une rencontre à un moment donné avec des services qui sont spécialisés par exemple, que ce soit Alteo ou ASPH ou d'autres services pour avoir peut-être une vision précise des difficultés et des possibilités d'amélioration. Le cas échéant, je reviendrai avec une proposition plus concrète avec mes collègues du groupe.

**QUESTION ORALE DE M. LEFEBVRE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE PLAN  
INTERFÉDÉRAL DE LUTTE CONTRE  
L'HOMOPHOBIE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefebvre à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le plan interfédéral de lutte contre l'homophobie ».

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

**M. Lefebvre (PS).** - Monsieur le Ministre, en 2013, le Gouvernement fédéral et les différents

Gouvernements des entités fédérées adoptaient un plan d'action interfédéral de lutte contre les violences homophobes et transphobes et un plan d'action interfédéral de lutte contre les discriminations homophobes.

Ces plans prévoyaient diverses mesures dans les domaines de l'enseignement, de la recherche, de la justice, du logement, des sports, et cetera. Ces deux plans symbolisent parfaitement le combat que la Belgique mène depuis de nombreuses années afin de garantir à chaque citoyen de pouvoir s'épanouir pleinement quelle que soit son orientation sexuelle.

Lors de l'examen du projet de budget 2016, vous annonciez votre volonté de renforcer les moyens du secteur associatif travaillant avec les communautés LGBTI, notamment en agréant de nouvelles maisons Arc-en-ciel.

Par ailleurs, lors de la présentation de sa note de politique générale, la secrétaire d'État, Mme Sleurs, a annoncé qu'elle travaillait avec son cabinet à la rédaction d'un second Plan d'action national de lutte contre l'homophobie et la transphobie. Elle annonçait également que diverses mesures seraient mises en œuvre afin de mieux sensibiliser le public à la thématique du transgenre.

Mes questions sont simples. Une évaluation des plans 2013-2014 et des actions menées a-t-elle eu lieu ? Quels en sont les enseignements et constats tirés ? Quels étaient les moyens mis en œuvre par la Wallonie ?

Quel rôle la Wallonie jouera-t-elle dans le nouveau plan annoncé par Mme Sleurs, en Commission de la Chambre le 4 novembre dernier ?

Quelles actions envisagez-vous au niveau wallon ? Quels seront les budgets consacrés ? Une rencontre avec le secteur associatif est-elle prévue ?

Envisagez-vous une campagne commune avec le Fédéral concernant la thématique du transgenre et la lutte contre les discriminations rencontrées par ce public ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Merci, Monsieur le Député pour votre question. Comme vous le savez, la Wallonie a approuvé, le 11 avril 2014, un décret insérant dans le Code wallon de l'action sociale et de la santé, un Livre VII relatif à l'aide aux personnes lesbiennes, gays, bisexuels, bisexuelles et transgenres. Ce décret a depuis été complété par son arrêté d'exécution du 13 mai dernier, publié au *Moniteur belge* le 27 mai 2015.

Ce dispositif doit permettre, in fine, d'une part, de



reconnaitre une Fédération des Maisons arc-en-ciel et, d'autre part, d'agréer sept Maisons arc-en-ciel couvrant le territoire wallon.

Les missions qui ont été confiées à ces ASBL prennent en considération les mesures qui relèvent du champ d'action de la Wallonie dans les plans interfédéraux de 2013. Par exemple, les Maisons arc-en-ciel auront notamment pour mission d'organiser, de soutenir et de coordonner des actions visant à lutter contre les discriminations sur la base de l'orientation sexuelle et de l'identité de genre et la promotion de l'égalité des chances.

Ce dispositif doit, en outre, permettre de structurer le secteur et de remplacer les actions ponctuelles financées jusqu'à présent sur des crédits facultatifs. Il donne enfin au secteur les moyens de prendre financièrement en charge ces actions puisque les moyens alloués à la thématique LGBT pourront atteindre désormais 374 000 euros en rythme annuel contre un peu moins de 223 000 euros en 2014, 193 000 euros en 2013 et 180 000 euros en 2012.

Par ailleurs, la collaboration avec le Centre interfédéral pour l'égalité des chances s'est poursuivie voire intensifiée puisque la Wallonie a approuvé en 2013 un décret portant assentiment à l'accord de coopération du 23 juillet 2012 entre l'autorité fédérale, les Régions et les Communautés visant à créer un Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations sous forme d'une institution commune au sens de l'article 92bis de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.

Cet accord prévoit, en effet, une participation financière progressive de la Wallonie à hauteur de 299 063 euros en 2013, 437 000 euros en 2014 et 590 400 euros à partir de 2015, ce qui permet par ailleurs à la Wallonie de contribuer financièrement à la réalisation des missions dévolues au centre et qui sont prévues dans les plans interfédéraux.

Enfin, via un protocole de collaboration qui est toujours d'actualité, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes est subsidié à hauteur de 66 000 euros sur base annuelle.

Concernant le rôle joué par la Wallonie dans le nouveau plan annoncé par Mme Sleurs, à ce stade, nous avons été sollicités par son cabinet afin de lui communiquer nos mesures politiques prioritaires dans la lutte contre la discrimination et la violence à l'égard des personnes LGBTI au niveau wallon.

Dans ce cadre, tenant compte de la croissance des moyens que la Wallonie investit dans la thématique, nous avons présenté trois priorités qui s'inscrivent dans la continuité des actions réalisées jusqu'à présent :

- soutien au Centre interfédéral pour l'égalité des chances et aussi à l'Institut pour l'égalité des

femmes et des hommes ;

- soutien aux Maisons arc-en-ciel et reconnaissance de la Fédération des maisons Arc-en-ciel ;
- soutien aux centres de planning familiaux dans le cadre de leur mission « Evras », Éducation à la Vie relationnelle, affective et sexuelle.

Au niveau de l'évaluation du précédent plan, un groupe de travail, dénommé précisément « Évaluation », regroupant diverses associations, le Centre interfédéral pour l'égalité des chances ainsi que l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes a été mis en place et a remis ses conclusions à Mme la Ministre Sleurs en vue d'amorcer le nouveau plan.

Enfin, la Wallonie travaille effectivement à une campagne de sensibilisation relative à la thématique transgenre, à la lutte contre les discriminations rencontrées par ce public et plus largement par l'ensemble des LGBT, avec d'autres niveaux de pouvoir. Les fruits de ce travail devraient être présentés dans le courant de l'année 2016, en principe en février.

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

**M. Lefebvre (PS).** - Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour tous ces éléments de réponse. Je vois que nous continuons sur la bonne voie et j'espère aujourd'hui que Mme Sleurs va tenir compte des éléments que vous lui avez fournis.

#### **QUESTION ORALE DE M. TZANETATOS À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES PLACES RÉSERVÉES AUX FEMMES DANS LES ABRIS DE NUIT EN WALLONIE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tzanetatos à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les places réservées aux femmes dans les abris de nuit en Wallonie ».

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

**M. Tzanetatos (MR).** - Monsieur le Ministre, sur votre proposition, le Gouvernement a décidé de pérenniser le financement des abris de nuit existant et d'en créer cinq complémentaires afin de garantir une meilleure répartition territoriale.

Aujourd'hui, la Wallonie dispose de huit abris de nuit pour une capacité d'accueil de 166 places agréés. Vous avez par ailleurs décidé de soutenir la création de cinq abris de nuit supplémentaires qui devraient permettre d'ouvrir 60 places en plus qui seront mises à disposition d'ici 2018 au plus tard. Monsieur le

Ministre, pouvez-vous nous présenter les mesures transitoires qui seront mises en places afin d'accueillir les sans-abris dans les zones géographiques concernées par la création de ces cinq nouveaux abris d'ici 2018 ?

Par ailleurs, au-delà de la création de nouveaux centres, une question importante se pose dans cette même problématique de l'accueil des sans-abris et ne semble pas trouver de réponse dans vos propositions – pas parce que vos propositions ne sont pas bonnes, mais parce que la problématique est très complexe – c'est celui de l'accueil des femmes.

À titre d'exemple, à Charleroi, 20 % des sans-abris sont des femmes or à l'abri Dourlet seuls 3 lits sur les 33 sont réservés aux femmes. On parle ici de femmes seules, pas celles avec enfants qui ont accès aux maisons et foyers familiaux.

Pouvez-vous nous préciser combien parmi les 166 places agréées sont aujourd'hui accessibles aux femmes ?

Pouvez-vous également nous dire combien de places seront réservées aux femmes dans les nouveaux centres ?

Enfin pouvez-vous nous dire si un plan d'action spécifique sera mis en place dans le futur pour répondre à cette problématique ? On sait que le conseil de l'Europe estime que le nombre de places pour nos femmes devrait être multiplié par 2,5 presque 3 puisque le Conseil de l'Europe préconise d'arriver à un peu plus de 130 places, selon moi.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, il existe actuellement huit abris de nuit qui sont agréés : 3 pour les familles pour une capacité de 57 places, l'abri de nuit Dourlet à Charleroi, l'abri de nuit Le Triangle, également à Charleroi et l'abri de nuit Le Tremplin à La Louvière et 5 pour les hommes et les femmes sans enfants pour une capacité de 109 places, c'est l'abri de nuit du CPAS de Mons, l'abri de nuit de Liège, l'abri de nuit de l'opération Thermos toujours à Liège, l'abri de nuit « Un toit pour la nuit » à Seraing et l'abri de nuit de la Ville de Namur.

Dans cette dernière catégorie, 6 places correspondent à des lits pour femmes, 6x5=30, sous-entendu des dortoirs ou des chambres qui sont réservées uniquement aux femmes. Cela est la théorie puisque dans la pratique, les espaces sont modulables pour accueillir aussi bien des hommes que des femmes. C'est donc surtout en fonction de chacune des nuitées des réalités terrain que la ventilation et l'organisation des aides disponibles s'opèrent.

Pour prendre un exemple, que je connais un peu mieux, l'abri de nuit de Namur, ce sont toutes des petites chambrées de 4 ou 5 ou 6 lits, et en fonction du nombre de femmes qui se présentent il y a la capacité de pouvoir

privatiser un de ces espaces pour le seul genre féminin, par exemple.

Tous ces chiffres sont hors période hivernale, où rappelons-le que la capacité est augmentée.

Pour ce qui concerne mesure transitoire pour les zones géographiques non desservies par l'abri de nuit agréé, à savoir Tournai, Verviers, Mouscron, la Province du Brabant wallon et la Province de Luxembourg, il existe déjà des dispositifs d'accueil. Ainsi les relais sociaux de Verviers, Tournai et leurs partenaires que sont les maisons d'accueil ou les CPAS ont mis en place un dispositif d'hébergement d'urgence. Plusieurs CPAS de la Province du Brabant wallon collaborent dans le cadre d'un pôle d'urgence sociale. Sur la Province de Luxembourg, il existe déjà l'abri de nuit à Arlon même s'il n'est pas encore agréé.

Pour la création des futurs abris de nuit, il est un peu prématuré de pouvoir donner un nombre de places réservées aux femmes puisque tout dépend de la future configuration de ces abris de nuit et de leur capacité.

Néanmoins dans le cadre des modifications réglementaires en cours, je compte prévoir une obligation de prise en charge séparée par genre, avec une proportion minimale des places d'un abri de nuit réservée aux femmes. Tout en veillant, à ne pas être excessif pour que ce ne soit pas, par la pratique, une contrainte, là où l'objectif est, d'abord et avant tout, de permettre une prise en charge distincte, tenant compte de cette dimension de genre, sans que cela ne soit un impératif qui empêche, à un moment donné, un outil de tourner.

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

**M. Tzanetatos (MR).** - Merci Monsieur le Ministre pour ces statistiques intéressantes, je prends bien conscience, l'expérience professionnelle m'a permis déjà de côtoyer des dames qui devaient être réorientées vers ces abris de nuit dans le cadre de violence conjugale ou autre. On se rencontre toute la difficulté même liée au fait de recevoir ou d'abriter des femmes puisqu'elles viennent généralement encore d'être interpellées par le mari ou le compagnon qu'elles ont fui. Ce qui est rarement le cas quand c'est l'homme qui va dans un abri de nuit. Souvent ces femmes sont orientées vers nos abris de nuit en urgence.

C'est une problématique très complexe concernant la vie de nos femmes.

Je pense qu'a des problèmes principaux également c'est le financement, on en est bien conscient avec les réalités actuelles, mais il faudrait vraiment prendre ce problème à bras-le-corps parce que l'on sait que la demande existe et il serait dommage que l'on ne puisse pas faire l'ensemble de ce qui est possible de faire dans ce secteur pour pouvoir à tout le moins résorber tant que faire se peut cette problématique.

Je serai attentif au futur *dispatching* qui sera mis en place tout en étant d'accord avec vous, il ne faut pas être excessif est trop précis pour ne pas être contre-productif.

**QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'ÉQUILIBRE HOMMES-FEMMES AU  
TRAVAIL »**

**QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
DISCRIMINATION DES FEMMES SUR LE  
MARCHÉ DE L'EMPLOI »**

**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 Leal Lopez, sur « l'équilibre hommes-femmes au travail » ;
- de Mme Pécriaux, sur « la discrimination des femmes sur le marché de l'emploi ».

La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Monsieur le Ministre, selon le baromètre de l'émancipation réalisé par l'ASBL Amazone, il appert qu'être une femme resterait un obstacle au niveau du travail. Sur 1 092 hommes et femmes interrogés, il ressort que pour une femme sur trois, être une femme est un élément négatif pour faire carrière. Alors que chez les hommes, il estime que d'être un homme est vraiment un avantage.

Il semblerait qu'au travail, plus que le fait d'être une femme, ce soit le fait de devenir mère qui soit discriminant. Le frein serait le congé de maternité et surtout l'absence durant ce congé. Cela est particulièrement vrai dans les jobs où les femmes sont écartées pendant quasiment un an, comme dans les hôpitaux par exemple. Il est vrai que cela complexifie la gestion des ressources humaines mais il faut aussi constater qu'il existe trop peu de politiques de gestion anticipatives pour remédier à cela.

Autre constat : les femmes sont plus nombreuses à opter pour le temps partiel, puisque, selon l'Institut pour l'égalité des chances et des hommes, près d'une salariée sur deux est à temps partiel, contre un homme sur dix. Pour 41 % de ces femmes, ce temps partiel est contraint puisqu'il a été pris pour s'occuper de personnes tierces – enfants, parents ou personnes handicapées.

Enfin, on le sait, les tâches domestiques restent

toujours très inégalement réparties entre les deux sexes. Ce sont en majorité les femmes qui s'en occupent, ce qui leur ferme inévitablement des opportunités en termes de carrière. Pour les spécialistes, tout le problème résiderait donc dans la conciliation entre le travail et la vie privée, lequel, on le constate, reste injustement un problème exclusivement féminin.

Pouvez-vous, dès lors, me faire part des mesures positives que vous mettez - ou que vous comptez mettre en place - en 2016, et à plus long terme, pour améliorer la situation des femmes sur le marché du travail, et pour faire évoluer dans le bon sens les statistiques avancées, aujourd'hui, dans ce baromètre ?

De quelles marges de manœuvre disposez-vous en ce domaine ?

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

**Mme Pécriaux** (PS). - Monsieur le Ministre, je vous interrogeais récemment lors des questions d'actualité justement sur la discrimination à l'embauche subie par les femmes et je concluais en disant : « quand on s'appelait Céline ou Faridah, et que l'on n'avait pas encore eu d'enfants, et que l'on était encore en âge de pouvoir être enceinte, cela posait des problèmes supplémentaires, en tous cas, lorsque l'on souhaitait rentrer sur le marché du travail.

Comme l'a rappelé ma collègue une nouvelle étude a récemment livré à des résultats qui vont dans ce sens-là, à savoir-être femme crée des barrières par rapport aux employeurs puisque ceux-ci pensent toujours qu'une femme devra s'occuper des enfants, et même plus loin, une femme devra aussi peut-être prendre en charge ses parents malades, ses beaux-parents malades, en fait cela c'est la belle image, on prend en charge toute la famille et évidemment c'est réservé à la femme.

Outre le plan Gender Mainstreaming que vous évoquiez, quelles autres politiques envisagez-vous de développer et/ou renforcer afin de lutter contre les discriminations dont sont victimes les femmes sur le marché de l'emploi ?

De quels outils disposez-vous afin de lutter contre les temps partiels subis en raison de la garde d'un enfant ou d'un parent malade ou handicapé dont on pourrait avoir la charge ?

Envisagez-vous de mobiliser le Conseil wallon d'égalité entre les hommes et les femmes afin qu'il étudie plus en profondeur la question et formule de nouvelles pistes, parce qu'il semble que, même si les choses sont faites, l'on revienne très souvent sur des constats liés à la problématique d'être femme face au marché du travail ?

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mesdames les députées, merci pour vos questions pertinentes. Permettez-moi d'abord d'y répondre de façon évidemment conjointe puisqu'elles font référence à la même étude que Mme Bonni aurait dû également évoquer si elle avait pu développer sa question. Elles me permettent d'aborder une fois encore les politiques menées en Wallonie en matière d'égalité entre les femmes et les hommes.

Comme vous le savez, nous œuvrons pour que les politiques de genre soient intégrées dans les politiques wallonnes, y compris en matière d'emploi, via l'application du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales, dit décret Gender Mainstreaming.

Je travaille en étroite collaboration avec l'ensemble de mes collègues du Gouvernement pour la mise en œuvre du plan Gender Mainstreaming et, notamment, avec ma collègue en charge de l'Emploi et de la Formation ou encore avec mon collègue en charge de l'Économie, de l'Industrie, de l'Innovation et du Numérique, pour les questions qui touchent à l'égalité entre les femmes et les hommes au travail.

Pour rappel, le choix des objectifs stratégiques du plan Gender Mainstreaming a été opéré sur la base des propositions faites par les associations de terrain via le CWEHF qui, comme le souhaite Mme Péciaux, est fortement mobilisé sur le sujet, l'étudie en profondeur et formule différentes pistes. Pour chaque ministre, deux politiques dans lesquelles intégrer la dimension de genre ont été retenues : le premier plan wallon de Gender Mainstreaming contient donc un ensemble de 16 mesures concrètes comme j'ai déjà pu le préciser à de multiples reprises.

Une des mesures portées par la Ministre Tillieux est d'encourager la participation des femmes et/ou des hommes au sein de secteurs d'activités professionnelles où elles/ils sont sous-représentés. D'autres mesures importantes et qui concernent notamment l'égalité des sexes au travail sont celles portées par le Ministre Marcourt qui vise à promouvoir l'entrepreneuriat féminin, d'une part, et à être attentif à la dimension du genre dans la mise en place de son Plan numérique, d'autre part.

En ce qui concerne le congé de maternité et les temps partiels, je ne suis pas compétent pour légiférer dans ce domaine. Cela relève davantage du niveau fédéral. Mais le plan Gender Mainstreaming a néanmoins pris en considération les problèmes qui se posent en matière de conciliation de vie familiale et vie professionnelle. Ainsi, le ministre Collin s'est engagé à créer de nouvelles places dans les milieux d'accueil collectif subventionné en vue de faciliter l'emploi des

femmes et des hommes.

Ensuite, personnellement, un des deux objectifs stratégiques du plan Genre concerne le maintien au domicile. Il est vrai que quiconque qui est confronté, dans son entourage, à la question du handicap, de la perte d'autonomie, qu'elle soit liée à l'âge ou pour d'autres motifs, sait bien que c'est particulièrement mobilisant pour une série de familles. Les femmes travaillent aussi alors que c'était souvent elles, historiquement, qui étaient mobilisées pour faire le garde-malade à l'époque. Trop souvent, c'est encore une réalité dans le couple, c'est la femme qui devra faire le choix et renoncer à ses ambitions professionnelles, voire passer à temps partiel. Mon souhait est de favoriser le maintien à domicile par une prise en charge adéquate afin que ce maintien ne repose précisément pas sur la seule solidarité familiale et je devrais dire féminine.

Enfin, mon autre objectif stratégique concerne un public qui a encore des difficultés accrues en matière de conciliation de vie familiale et de vie professionnelle. Il vise à lutter contre la précarité et les discriminations que connaissent les familles monoparentales, sous toutes leurs formes - chômage, droits alimentaires découlant d'une séparation ou d'un divorce, droits relevant de l'accueil de la petite enfance, et cetera. Une étude confiée à l'Université de Namur analyse en ce moment l'ensemble des législations et réglementations wallonnes et fédérales afin de vérifier ou de corriger des aspects qui pourraient être discriminatoires à l'égard de ces familles monoparentales.

Le premier bilan de la mise en œuvre de ces politiques sera réalisé en mars 2016. En effet, le décret Gender Mainstreaming prévoit qu'un rapport intermédiaire devra être présenté au Parlement wallon dans un délai de 90 jours suivant l'adoption du second projet de décret contenant le budget général des dépenses de la législature concernée. C'est l'occasion d'ailleurs pour moi de faire un courrier de rappel à l'ensemble de mes collègues pour être certains qu'ils avancent sur le sujet.

Des réunions sont organisées régulièrement avec les membres du groupe interdépartemental de coordination ainsi qu'avec les personnes en charge des matières visées dans le plan Genre. Lors de la dernière réunion qui a eu lieu le 17 novembre dernier, l'IWEPS a passé en revue les fiches de suivi précomplétées par les membres en vue de ce rapport intermédiaire. Une formation en *gender mainstreaming* est également prévue en décembre et en janvier pour les membres du GIC et pour les personnes en charge des matières concernées.

Nous aurons donc l'occasion de faire le bilan des différentes mesures, une fois le rapport intermédiaire remis par le Gouvernement wallon.

Par ailleurs, en tant que ministre de l'Égalité des

chances et des Droits des femmes, je reste attentif et je soutiens diverses initiatives portées par des associations qui visent également à améliorer l'égalité entre les femmes et les hommes au travail.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour tout le travail et pour tout son investissement par rapport à cette matière. Je retiens deux choses. L'articulation vie privée – vie professionnelle qui renvoie la notion de conciliation réellement égalitaire qui est possible pour tous et pour toutes indépendamment du sexe.

Deuxièmement, les inégalités entre les hommes et les femmes sur le marché du travail qui constituent un réel facteur de précarité pour les femmes comme l'a souligné aussi ma collègue.

Nous attendrons le bilan de vos politiques et des différentes mesures qui sont prises. En attendant, je dirais que c'est une problématique à laquelle il faut vraiment s'atteler, surtout actuellement quand on voit au niveau économique comment cela se passe pour énormément de femmes, des problèmes de logement, des problèmes d'emploi, des problèmes de divorce. Il faut donc vraiment s'atteler sérieusement à cette problématique.

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

**Mme Pécriaux** (PS). - Merci Monsieur le Ministre. Vous me voyez rassurée, j'ai presque envie de dire, parce qu'effectivement, c'est quand même une problématique que l'on vit et dont on parle depuis de nombreuses années.

Vous me voyez rassurée à deux niveaux, en ma qualité de parlementaire, mais aussi en ma qualité de maman. J'ai une fille de neuf ans et j'ai envie de dire que j'ose espérer qu'avec tout ce qui est mis en place à l'heure d'aujourd'hui, elle travaillera à temps plein, elle aura une vie épanouie, elle ne devra pas s'occuper de ses parents vieillissants et je ne peux que m'en réjouir.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

**Mme la Présidente.** - Suite à l'interpellation de M. Daele, un projet de motion d'ordre du jour pure et simple a également été déposé par Mmes Salvi et moi-même.

### *Interpellations et questions orales retirées*

**Mme la Présidente.** - Les questions orales ou interpellations de :

- Mme Morreale, sur « les amendes en cas de retard d'exécution » ;
- M. Stoffels, sur « la résolution, du Parlement germanophone relative à l'état des routes » ;
- Mme Waroux, sur « le devenir du projet Canal Nord avec le FN au pouvoir dans le Nord » ;
- M. Stoffels, sur « la place de la Wallonie dans la stratégie ferroviaire belge » ;
- M. Henry, sur « le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB » ;
- M. Destrebecq, sur « la réforme fiscale touchant aux bien immobiliers classés » ;
- M. Knaepen, sur « la sensibilisation des pouvoirs locaux aux difficultés rencontrées par les personnes malvoyantes » ;
- Mme Durenne, sur « l'intégration de la personne en situation de handicap dans le milieu professionnel » à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

Je vous souhaite déjà d'excellentes fêtes de fin d'année.

La séance est levée.

- *La séance est levée à 12 heures.*

## LISTE DES INTERVENANTS

M. François Bellot, MR  
M. Georges-Louis Bouchez, MR  
M. Jean-Luc Crucke, MR  
M. Matthieu Daele, Ecolo  
Mme Valérie De Bue, MR  
Mme Joëlle Kapompole, Présidente  
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH  
M. Bruno Lefebvre, PS  
Mme Christie Morreale, PS  
Mme Sophie Pécriaux, PS  
M. Maxime Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine  
Mme Véronique Salvi, cdH  
M. Vincent Sampaoli, PS  
Mme Marie-Dominique Simonet, cdH  
M. Nicolas Tzanetatos, MR

## ABRÉVIATIONS COURANTES

ASBL	Association Sans But Lucratif
ASPH	Association socialiste de la personne handicapée
AVIQ	Agence pour une Vie de Qualité
AWIPH	Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées
AWSR	Agence wallonne pour la Sécurité routière
BAP	budget d'assistance personnelle
CAP	certificat d'aptitude professionnelle
CHC	Centre hospitalier chrétien
CDD	Center hospitalier de Dinant
GHDC	Grand hôpital de Charleroi
CHR	Centre Hospitalier Régional
Cocof	Commission communautaire française
COP21	21e conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (Conférence de Paris 2015 sur le climat)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRI	centres régionaux pour l'intégration des personnes étrangères ou d'origine étrangère
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DGO2	Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
Evras	Education à la Vie Relationnelle, Affective et Sexuelle à l'école
FIPI	Fonds d'impulsion à la politique des immigrés
GPS	Global Positioning System
GSM	Global System for Mobile
4G	quatrième génération des standards pour la téléphonie mobile
5G	5e Génération des standards pour la téléphonie mobile
HORECA	sigle du secteur de l'Hôtellerie, de la Restauration et des Cafés
IBSR	Institut Belge pour la Sécurité Routière ASBL
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
KUL	Katholieke Universiteit Leuven
LGBT	Lesbiennes, Gays, Bisexuel-le-s et Transgenres
OIP	organismes d'intérêt public
P.M.E.	petite et moyenne entreprise
PMR	Personnes à mobilité réduite
REC	Réseau express carolo
REL	Réseau express liégeois
RER	Réseau Express Régional
RSW	Réseau Santé Wallon
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SPF Economie	service public fédéral Economie
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
T.E.C.	Transport en Commun
TGV	Train à Grande Vitesse