

C.R.I.C. N° 76 (2015-2016)

3e session de la 10e législature

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2015-2016

COMPTE RENDU

INTÉGRAL

Séance publique de commission\*

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

Mardi 12 janvier 2016

## 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> .....	1
<i>Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'inutilité des travaux de l'écluse de Lanaye »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	1
<i>Question orale de M. Gillot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les emplois à venir liés au Trilogiport d'Hermalle »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Gillot, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	3
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'état des routes »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Stoffels, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	4
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le dispositif Qualiroutes »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Stoffels, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	6
<i>Question orale de M. Lecerf à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la liaison Tihange-Strée-Tinlot »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Lecerf, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	8
<i>Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le goulet de Halle »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	9

*Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la taxe kilométrique et l'ouverture à la concurrence pour la délivrance des dispositifs OBU (on board unit) »*

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

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

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

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

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

*Question orale de Mme Simonet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'analyse juridique relative à l'obligation de respecter un salaire minimum dans les marchés publics »*

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

*Interpellation de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le rail en Wallonie » ;*

*Question orale de M. Henry à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la concertation entre le Fédéral et les Régions sur le rail wallon » ;*

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

*Question orale de M. Fourny à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'analyse critique du plan de transport de la SNCB réalisée par la cellule ferroviaire du SPW »*

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Henry, Stoffels, Mme Salvi, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 18

*Reprise de la séance..... 25*

*Interpellations et questions orales (Suite)..... 25*

*Question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le bilan de la campagne BOB » ;*

*Question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le bilan de la campagne BOB après les fêtes et la tolérance zéro par rapport à l'alcool » ;*

*Question orale de Mme Waroux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les résultats de l'étude de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) et les campagnes de prévention de l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Puget, Mmes Gonzalez Moyano, Waroux, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 25

*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 contrôles radar en Wallonie » ;*

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

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

*Question orale de Mme Nicaise à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la réforme de la filière libre et l'avenir des auto-écoles à finalité sociale » ;*

*Question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine sur « le rôle des formateurs brevetés dans l'apprentissage à la conduite »*

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

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

Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 33

*Question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la sauvegarde du patrimoine en Wallonie » ;*

*Question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les solutions innovantes pour la préservation du patrimoine wallon »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Puget, Mme Kapompole, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 34

*Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la restauration de la tour Henri VIII de Tournai » ;*

*Question orale de Mme Waroux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les subventions liées au chantier de restauration de la tour Henri VIII à Tournai »*

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

*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 classement de la forêt de Soignes sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 40

*Question orale de M. Onkelinx à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la préservation des sites industriels wallons »*

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

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

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

*Question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le rapport du Centre d'expertise des soins de santé (KCE) sur la consommation d'alcool » ;*

*Question orale de Mme Vandorpe à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les enseignements du rapport du Centre d'expertise des soins de santé (KCE) sur la consommation d'alcool »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Puget, Mmes De Bue, Pécriaux, Vandorpe, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 43

*Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les salles de consommation à moindre risque »*

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

*Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'avancement de la mise sur pied de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ) » ;*

*Question orale de M. Henquet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le futur dirigeant de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ) »*

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

*Question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les urgences psychiatriques pour enfants et adolescents »*

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

*Question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les missions de prévention des CPAS en matière d'aide à la jeunesse »*

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

*Question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la médiation interculturelle »*

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

*Question orale de Mme Vandorpe à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les cinq nouveaux abris de nuit annoncés »*

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

*Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'intégration des réfugiés par le bénévolat »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 55

*Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'intégration de la personne en situation de handicap dans le milieu professionnel »*

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

*Reprise de la séance*..... 58

*Interpellations et questions orales (Suite)*..... 58

*Question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la vie affective et sexuelle des personnes handicapées »*

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

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

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Lecomte, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 60

*Question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les allocations familiales dans une politique intégrée de l'enfance »*

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

<i>Organisation des travaux (Suite)</i> .....	62
<i>Interpellations et questions orales retirées</i> .....	62
<i>Liste des intervenants</i> .....	63
<i>Abréviations courantes</i> .....	64

Présidence de Mme Kapompole, Présidente

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

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

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

Tout d'abord, permettez-moi de vous présenter mes meilleurs vœux pour cette nouvelle année, pour vous, toutes les personnes qui vous sont chères, pour l'ensemble des collaborateurs du Parlement, vos collaborateurs respectifs, Monsieur le Ministre aussi, son cabinet. L'année 2016 sera certainement une année très riche en propositions, projets, interpellations et questions diverses, surtout dans notre commission fortement impactée par la sixième réforme de l'État. Ce sera toujours un plaisir de travailler ensemble, comme les années précédentes.

Je voudrais vous signaler une chose. Nous démarrons nos travaux à 9 heures 15, comme convenu, mais sachez que des syndicats du non-marchand souhaitent rencontrer M. le Ministre vers 11 heures 30. Seriez-vous d'accord de lui permettre de répondre à cette demande, sachant qu'alors, nous reprendrions nos travaux à 14 heures comme convenu au niveau de notre ordre du jour ? Cela peut-il convenir aux différents groupes politiques représentés ? Pas de problème ? Très bien.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

*Examen de l'arriéré*

**Mme la Présidente.** - 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 de :

- Mme Vienne, sur « les emplacements pour personnes handicapées » ;
- M. Dupont, sur « le label BackSafe » ;
- M. Lefebvre, sur « le don d'organes » ;
- Mme Vienne, sur « les aides à la mobilité » ;
- Mme Bonni, sur « la prise en charge des personnes en situation de double diagnostic » ;

- Mme Bonni, sur « la prévention du sexisme sur Internet » 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. CRUCKE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'INUTILITÉ DES TRAVAUX DE L'ÉCLUSE DE LANAYE »

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'inutilité des travaux de l'écluse de Lanaye ».

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

**M. Crucke (MR).** - Madame la Présidente, permettez-moi d'abord de m'associer aux vœux que vous avez exprimés, également à l'égard de M. le Ministre et de ses collaborateurs et collaboratrices, ainsi que du personnel du Parlement. Monsieur le Ministre, pour en venir à l'écluse de Lanaye qui, vous vous en souviendrez, a été inaugurée avec un certain faste, en présence du roi des Belges, et qui était d'ailleurs décrite comme étant une de ces merveilles dont le monde nous envie souvent l'intérêt.

Aujourd'hui, je lis, ou plutôt j'entends – puisque c'était dans le cas d'un reportage télévisé et radiophonique aussi – que cette écluse qui, certes, sur le plan technologique, il faut le reconnaître, est d'un intérêt certain et a permis de mettre un certain nombre de connaissances technologiques sur pied, est en réalité d'une rentabilité très relative sur le plan de l'efficacité. La raison n'est pas liée au territoire wallon, mais au territoire batave, à savoir que pour qu'une écluse puisse y amener le charroi nécessaire en termes de tonnage, il ne faut pas seulement permettre à cette écluse de l'accueillir à un endroit précis, il faut aussi que les bateaux puissent venir jusque-là.

Or, le canal Juliana qui porte bien son nom, à hauteur de Maastricht, ne peut pas accueillir des gabarits de 9 000 tonnes. En d'autres termes, l'on aurait engagé des sommes qui auraient pu rentrer peut-être dans ce que, à un moment donné, l'on percevait sur les ondes de la RTBF, à savoir ces « travaux inutiles », qui ne sont pas totalement inutiles – je ne veux pas tomber dans l'excès contraire –, mais, manifestement, l'on n'avait pas besoin de cela pour cela. C'est un peu le résumé de la question.

Je voulais avec vous, en toute transparence, en ce début d'année, en connaître les raisons. Avons-nous à ce point anticipé l'avenir de se dire que les Pays-Bas, à un moment donné, changeront d'attitude et feront en sorte que ces bateaux de 9 000 tonnes puissent arriver jusqu'en Wallonie ? Pour bien connaître les Hollandais, ce serait vraiment très nouveau. Ou bien, réellement, y avait-il un intérêt autre que celui de l'inutilité par rapport aux 9 000 tonnes ? Alors, vous me le direz : « Qu'est-ce que tout cela leur a coûté en termes de surcoût par rapport aux besoins techniques ? ». Je ne conteste pas le fait que, pour la Wallonie, avoir des bateaux d'un gabarit de 9 000 tonnes qui arrivent, c'est un intérêt. Ce n'est un intérêt que s'ils peuvent y arriver, techniquement parlant.

Le Gouvernement, lorsqu'il a pris position dans ce dossier, lorsqu'il a décidé l'opérationnalité des travaux, était-il au courant de cette difficulté ou y avait-il des promesses qui permettaient de penser que le dossier pouvait évoluer différemment ?

**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, heureux de démarrer cette reprise avec votre question, même si celle-ci est bien chagrine. J'aurais d'abord envie de dire que je n'ai pas entendu ce reportage, qu'il soit télévisé ou radiophonique, de la RTBF, mais, oserais-je dire une fois encore qu'il ne faut pas toujours croire ce qu'un journaliste peut évoquer ? Nombre d'entre eux devraient d'ailleurs probablement se documenter davantage avant d'écrire leurs articles, et ce propos n'engage que moi.

Ceci étant, j'espère que votre question n'aura pas eu pour corollaire de vexer l'ensemble des personnes qui ont participé, en Wallonie et aux Pays-Bas, à ce projet stratégique pour notre économie, révélateur du dynamisme wallon auquel je m'associe avec force. Je vais pouvoir vous expliquer que si Jean-Claude Defossé avait souhaité, à l'époque, en faire, eut-il été tenté par cela, un épisode de son journal des travaux inutiles, il n'aurait pas eu matière à alimenter un nouveau chapitre, tant s'en faut.

Avant d'aborder précisément ce point de la quatrième écluse, laissez-moi vous rappeler en guise

d'introduction, quelques informations sur le site de Lanaye. Il fait partie des trois sites, avec Ivoz-Ramet et Ampsin-Neuville, qui voient passer le plus important tonnage fluvial de Wallonie, environ 11 000 tonnes de marchandises par an.

À Lanaye, ce tonnage marchand passait quasi exclusivement par l'écluse n° 3, au gabarit de 3 000 tonnes. À la moindre panne, c'est tout le trafic Wallonie-Pays-Bas qui était interrompu. Aux Pays-Bas, par contre, les sites éclusiers sur le canal Juliana – qui est le canal de navigation longeant la Meuse – comptaient chacun trois écluses au gabarit de 3 000 tonnes, garantissant une continuité de service optimale.

Il y a plus de 20 ans, compte tenu de l'augmentation du trafic fluvial entre nos deux Régions, il est rapidement apparu que l'écluse n° 3 de Lanaye deviendrait un goulet d'étranglement international. C'est d'ailleurs ce qui a fini par arriver les dernières années, les temps d'attente se sont allongés, allant jusqu'à trois heures environ d'attente, pénalisant fortement les bateliers et les entreprises utilisatrices de la voie d'eau.

Ce constat, ce n'est pas la Wallonie, seule dans son coin, qui l'a posé, les Pays-Bas l'ont aussi fait remarquer, ce qui donne lieu, en 1994, à une première déclaration d'intention pour la construction d'une quatrième écluse à Lanaye, en partie en territoire batave. Cette déclaration d'intention aboutira à un cofinancement de 10 millions d'euros des Pays-Bas pour la construction de la quatrième écluse de Lanaye. Les Pays-Bas auraient-ils financé un ouvrage inutile ? Je vous laisse leur poser la question.

L'Europe également, en 1996, reconnaît la spécificité du site liégeois, en l'inscrivant dans la liste des goulets d'étranglement européens, c'est le projet n° 18, Rhin-Meuse-Main-Danube et ouvrant ainsi la voie à un cofinancement de 28 millions d'euros. L'Europe aurait-elle financé 28 millions d'euros pour un ouvrage inutile ? Je vous laisse aussi le soin de leur poser la question.

En synthèse, avant la réalisation de la quatrième écluse de Lanaye, la situation était la suivante sur les principaux axes menant à Lanaye. Au niveau du canal Albert en Flandre, une écluse de 9 000 tonnes et deux écluses de 3 000 tonnes sur chacun des six sites éclusiers jusqu'à Anvers, donc une capacité de faire passer six grands rhénans en même temps.

Au niveau du canal Juliana, trois écluses de 3 000 tonnes sur chaque site, soit une capacité de faire passer trois grands rhénans en même temps, tandis qu'à Lanaye deux écluses de 600 tonnes et une écluse de 3 000 tonnes, soit une capacité de faire passer un seul grand rhéna.

Comme on le voit, c'est donc bien à Lanaye, en particulier, qu'il y avait un manque de capacité et non aux Pays-Bas, mais comme ils étaient eux-mêmes impactés par ce manque de capacité ; ils ont manifesté le souhait – il y a 20 ans déjà – que la Wallonie fasse un investissement et se sont montrés disposés à en assumer une part de cofinancement.

Dans les voies d'eau, nous savons aussi que les investissements sont lourds, que les projets prennent du temps, eu égard à leur importance. Il a fallu faire preuve d'un minimum d'esprit de vision à long terme. Le choix des dimensions de la nouvelle écluse a fait l'objet de nombreuses études et de concertations avec les Pays-Bas. D'ailleurs, aux Pays-Bas également, une des trois écluses de chaque site de Juliana a été allongée de 136 mètres à 225 mètres, de manière à accepter un convoi de 4 500 tonnes ou bien deux grands rhénans de 2 000 à 3 000 tonnes. Ces travaux sont déjà finalisés côté Pays-Bas.

Le choix d'une écluse de 9 000 tonnes s'imposait à Lanaye pour obtenir une capacité de passage équivalente à celle du canal Juliana. Ce choix était, et reste d'ailleurs, parfaitement correct. Probablement, avez-vous été leurré par l'appellation 9 000 tonnes, en pensant que ce type d'écluse ne permet que le passage de grands convois poussés de 9 000 tonnes composés de quatre barges. Mais l'intérêt principal d'un grand sas est de pouvoir accueillir plusieurs péniches, comme les grands rhénans, de manière à diminuer les temps d'attente. Avec les investissements aux Pays-Bas, des convois de 4 500 tonnes – qui sont des convois poussés de deux barges l'une devant l'autre – sont aussi acceptés entre la Wallonie et les Pays-Bas.

C'est ainsi que, depuis la mise en œuvre de la quatrième écluse de Lanaye, les temps d'attente ont drastiquement été réduits, ce dont les usagers, transporteurs et industriels, qui utilisent le fluvial se réjouissent évidemment. Ce nouvel ouvrage ouvre, par ailleurs, la porte à une nouvelle augmentation du trafic fluvial, maintenant que le site a retrouvé un second souffle. C'est une nouvelle dont nous devrions tous nous réjouir, puisqu'elle contribue à l'efficacité de nos voies de communication marchandes et internationales, donc au dynamisme de notre économie. À titre personnel, mais je ne doute pas qu'à la lumière de cet argument vous ferez cause commune, je me réjouis de l'utilité largement avérée de cet investissement.

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

**M. Crucke (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. J'avais vu, à son petit sourire, que l'info était bancale, je me suis bien gardé d'alourdir le propos.

Ceci dit, il y a quand même quelque chose d'inquiétant, dans le reportage dont je vous parle, le directeur général, M. Leyers, pour ne pas le citer, parle d'une opération plus de communication que d'utilité en

termes serviciels. Je me dis que, si le numéro 1 de l'administration se pose ce type de question, c'est qu'il y a peut-être anguille sous roche. Ceci dit, je ne peux que me réjouir de l'information que vous donnez.

Le fait qu'un goulot saute, c'est plutôt une bonne chose. On peut en faire sauter encore ailleurs, mais ce sera pour une autre question.

C'est plutôt rassurant, et tant mieux, si cela peut se faire dans l'intérêt même de l'économie wallonne et de celle qui traverse aussi le pays et notre Wallonie.

**QUESTION ORALE DE M. GILLOT À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
EMPLOIS À VENIR LIÉS AU TRILOGIPOINT  
D'HERMALLE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Gillot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les emplois à venir liés au Trilogiport d'Hermalle ».

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

**M. Gillot (PTB-GO !).** - Je vais m'associer à tout le monde, tous mes vœux aux uns et aux autres.

Monsieur le Ministre, M. Crucke vient de parler de cette merveille que le monde entier nous envie qu'est l'écluse de Lanaye. Ce jour-là, a été inauguré en grande pompe aussi le Trilogiport d'Hermalle. Je dois dire que, déjà au mois de juin 2013, il était question de la création de 2 000 emplois. Il y a eu ces déclarations-là aussi, lors de cette inauguration : 2 000 emplois directs, et cetera.

Tout ce qui pourra participer et concourir à la création d'emplois – surtout dans cette région de Liège qui, rappelons-le encore une fois, a été durement touchée par la fermeture de la sidérurgie –, je suis et nous sommes preneurs.

Il ne se passe pas un jour sans que je n'aie des coups de fil ou des contacts avec d'anciens travailleurs qui, par ailleurs, ont déjà suivi des formations qui pourraient servir à trouver un emploi dans ce fameux Trilogiport. Justement, ces travailleurs ne voient rien venir. Ces questions portent sur les emplois que pourrait générer ce Trilogiport.

Pouvez-vous être plus précis quant au nombre d'emplois certains, à l'heure actuelle, au regard des 2 000 emplois annoncés ? De quels emplois s'agit-il ? De quel type sont-ils ? Dans quelles entreprises ? Dans quel délai, verront-ils le jour, pour ces emplois certains ?

Plus largement, concernant les 2 000 emplois potentiels, pouvez-vous estimer un délai de création par rapport à ces milliers d'emplois ?

**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, nous avons déjà eu l'occasion de nous entretenir, vous et moi, dans cette commission, sur le dossier du Triligiport. Vous vous inquiétez d'une éventuelle requête d'ArcelorMittal Belgique pour faire participer la Wallonie, sous forme d'un paiement, pour l'utilisation du petit tronçon de voie ferrée concédé. Je vous avais bien entendu rassuré et rappelé qu'en bons gestionnaires, nous n'avions évidemment pas voulu signer autre chose qu'une convention de mise à disposition n'incluant aucune contrepartie financière.

La création de 2 000 emplois est un chiffre réaliste, avancé par le Port autonome de Liège, après avoir consulté les différents opérateurs privés liés à la plateforme. Pour rappel, trois concessionnaires distincts s'établiront sur le Triligiport :

- Dubaï Ports World, pour le terminal à conteneurs d'une superficie de 15 hectares ;
- D.L. Triligiport Belgium et CETIM, 30 hectares sur les terrains voués à la logistique ;
- Warehouses De Pauw, 10 hectares sur les terrains voués aussi à la logistique.

Les travaux liés à l'implantation des infrastructures des concessionnaires seront prochainement réalisés. La Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie, la DGO4, a d'ailleurs octroyé, le 12 novembre dernier, son accord sur la demande de permis unique, introduite par les concessionnaires et nécessaire à leurs activités sur le site.

On peut imaginer raisonnablement un lancement de la plateforme multimodale en ce début 2016, moyennant de derniers éventuels désagréments, liés au chantier ou aux conditions météorologiques.

En toute logique, l'emploi suivra. Pas directement ; je vois mal les entreprises concernées implanter directement, du jour au lendemain, 2 000 personnes sur site. Ces postes se créeront petit à petit, selon les nécessités rencontrées. Je dois enfin rappeler que ce ne seront pas 2 000 emplois directs, mais des emplois directs et indirects qui sont concernés par le Triligiport.

Enfin, je ne pourrais terminer sans rappeler que Basse-Meuse Développement, intervenant économique important dans la région, a tout récemment lancé son concept de Trilogijobs, programme qui mettra en rapport les demandeurs d'emploi et les nouvelles entreprises et qui initiera plusieurs formations

spécifiques dans le domaine de la logistique. Vous pouvez d'ailleurs avoir plus d'informations en parcourant son site Internet. Je vous ferai l'économie de la lecture des pages qui s'y trouvent. Si demain, d'autres personnes vous contactent encore, n'hésitez pas à les orienter vers Trilogijobs pour permettre une adéquation entre l'offre et la demande qui soit la plus appropriée possible.

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

**M. Gillot** (PTB-GO !). - Monsieur le Ministre, je vous rassure, ce n'est pas d'aujourd'hui que je les dirige là-dessus. Beaucoup de camarades sont allés sur le site pour voir de quoi il s'agissait et se sont inscrits. Je vous ai dit que même beaucoup ont déjà suivi les formations qui étaient en rapport avec ce qui était demandé.

Seulement, quand l'on fait des annonces, Monsieur le Ministre, il faut être prudent quand l'on parle de milliers d'emplois qui seront créés. Comme je vous l'ai dit, je suis preneur, et les travailleurs le sont aussi, mais les travailleurs sont dans l'urgence d'avoir cet emploi-là. Il faut absolument tout faire et mettre tout en œuvre pour que ces emplois voient le jour et soient créés le plus rapidement possible. Je peux vous garantir que bon nombre de travailleurs – je ne vous parle pas d'un ou deux ou trois mais de dizaines de travailleurs – sont dans la détresse, à l'heure actuelle, et comptent sur ces emplois. Il y a plus qu'urgence à mon sens.

Je vous parle de cela parce que le vivant, concrètement, sur le terrain, il ne se passe pas un jour sans que je n'aie de contact avec des travailleurs qui cherchent un emploi, notamment dans le Triligiport.

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

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

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

**M. Stoffels** (PS). - Monsieur le Ministre, le Service public de Wallonie développe actuellement un GPS, dénommé « Programme de gestion des projets routiers ». Selon vous, Monsieur le Ministre, 17,5 % de nos principaux axes routiers ont un retard moyen ou doivent faire l'objet de réhabilitations en profondeur, soit près de 250 kilomètres de voiries. Ce programme concerne-t-il aussi le réseau secondaire ou seulement le réseau structurant ?

Vous rappelez que pour l'administration, inspectant régulièrement ces voiries en tenant compte des travaux entrepris, les chiffres sont évidemment en constante évolution. La liste des chantiers routiers de réflexion n'est pas exhaustive et aborde un très grand nombre de voiries et lorsque le plan sera arrêté, la liste des routes à réhabiliter sera annoncée. C'est une belle promesse qui suscite de ma part un certain nombre d'attentes voire même...

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

**M. Stoffels** (PS). - ... d'impatience, vous avez raison. De là, des études plus fines pourront débiter pour chaque dossier, ce qui permettra d'établir un calendrier des réhabilitations. Monsieur le Ministre, un échéancier existe-t-il quant à la détermination de la première liste ? Si déjà l'on a une date, l'on sait mieux maîtriser son degré d'impatience.

Par ailleurs, le réseau régional est composé de 1 600 kilomètres de voiries structurantes, dont 875 kilomètres d'autoroutes et 6 775 kilomètres de routes dites secondaires. Dois-je en déduire qu'en ce qui concerne l'état du réseau secondaire, une mauvaise surprise risque de nous tomber dessus tôt ou tard ? Si après tant d'efforts entrepris par vos prédécesseurs et par vous-même, l'on va vers du réseau structurant, il reste toujours 17,5 %, comme vous le dites, de voiries en état moyen voire en besoin d'être réhabilitées. Quel sera le nombre de kilomètres du réseau secondaire, qui est beaucoup plus étendu, long de 6 775 kilomètres, qui lui est dans un état moyen voire dans un état nécessitant – pour être diplomate dans la formule – une intervention de type réhabilitation ou réflexion profonde ? N'est-il donc pas indiqué de procéder, en matière de financement des travaux – et c'est le nœud de la question – de la même façon que pour le réseau structurant, en confiant le financement à la SOFICO, tout en confiant la gestion par les ingénieurs 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, vous m'aviez déjà questionné sur ces éléments-là précédemment et, comme vous le rappelez, une évaluation constante par mon administration est d'ailleurs requise pour inspecter régulièrement l'état du réseau.

S'agissant de la liste des dossiers, plus que quelques fois dormir, puisque en l'occurrence, j'ambitionne de présenter au Gouvernement le plan Infrastructures, soit la semaine prochaine soit sous quinzaine, en tout cas avant la fin de ce mois.

**M. Stoffels** (PS). - C'est comme cela que le papa parle au bébé...

*(Rires)*

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - En l'occurrence, la liste des projets sera effectivement connue, sera listée, identifiée, en toute transparence, et une partie importante – la plus importante – concernera le réseau hors autoroutes puisque, dans le premier plan Routes, pour plus de 80 % des moyens, se sont les autoroutes qui ont été les bénéficiaires des investissements. C'était largement d'ailleurs requis et utile, mais il faut pouvoir, et je ne m'en suis jamais caché, rééquilibrer les choses, en mettant maintenant un grand coup de moyens sur le réseau secondaire, qu'il soit structurant ou non, mais qui constitue le maillage des routes régionales à travers toute la Wallonie, entre nos communes, qui, elles aussi, ont besoin soit de réhabilitation soit de sécurisation pour éviter un grand nombre de drames.

La majorité des moyens seront pour ce réseau dans le plan Infrastructures qui sera présenté au Gouvernement et ensuite au Parlement, aussitôt dans la foulée. J'envisagerai d'ailleurs de transmettre, à chacun des députés du Parlement, une copie de ce plan et des études qui ont été préalables à la réalisation de celui-ci pour, là aussi, en toute transparence, exposer la méthodologie.

J'ajoute, on a déjà pu le constater cette année – vous vous souviendrez qu'en 2015, j'avais pu obtenir 40 millions d'euros additionnels en soutien au secteur des voiristes pour permettre la réalisation d'un nombre accru de projets – les services de l'administration ont pédalé dur pour pouvoir, à temps et à heure, assumer l'ensemble de la rédaction des cahiers de charges, les attributions et les engagements. Puisque vous le savez, nous ne sommes pas dans une démarche d'augmentation des effectifs, des ressources humaines, avec un gel des remplacements des départs à la pension – un sur cinq seulement. On est donc arrivés à une situation qui a fait la démonstration qu'au-delà de 40 millions d'euros par an à assumer, cela serait impossible à absorber par l'administration.

Le plan Infrastructures va arriver avec plusieurs centaines de millions. Ce qu'il faudra, c'est garantir qu'il y ait une capacité, le cas échéant, en externalisation, de permettre la rédaction, à temps et à heure, de l'ensemble des cahiers des charges pour ne pas préjudicier le secteur économique, la dynamique et les chantiers qui seront attendus. Il n'y a pas de raison que l'on se soit battu pour identifier les projets, débloquer des moyens budgétaires, puis que, finalement, administrativement, l'on doive attendre trois ans avant que le chantier ne soit attribué. Cela fait partie des éléments auxquels nous serons bien entendu attentifs également, dans le cadre du plan Infrastructures. Là, la SOFICO aura son rôle à

jouer, puisqu'une partie importante des projets retenus porteront sur un réseau qui, étant qualifié de structurant, sera en gestion première par la SOFICO. Mais il lui appartiendra, bien entendu, dans le respect de son autonomie, de déterminer, par ses organes de gestion, les investissements qu'elle souhaite consentir, en écho au plan Infrastructures.

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

**M. Stoffels (PS).** - Je tiens à vous remercier, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je suis très agréablement surpris de l'annonce de transparence et du calendrier que vous faites ainsi que du résultat des études qui sera communiqué, notamment à l'ensemble des parlementaires, ce qui nous met dans une situation de pouvoir apprécier et de peser le pour et le contre par rapport à telle ou telle politique, mais globalement, je suis très satisfait.

Je peux aussi partager, avec vous, la philosophie qu'il fallait d'abord investir sur le réseau structurant, parce qu'il accueille quand même la moitié du trafic – même si en nombre de kilomètres, c'est plus réduit – tandis que l'autre moitié se répartit sur un nombre de kilomètres plus important ; là, je suis parfaitement sur la même longueur d'onde que vous et c'est d'autant plus réjouissant qu'il ne faut pas continuer à « négliger », dans lequel il faut investir. Quarante millions d'euros supplémentaires par an, au rythme de 75 000 à 1 million d'euros par kilomètre, cela fait entre 40 et 50 kilomètres pour un réseau qui compte quand même plusieurs milliers de kilomètres. Je peux bien comprendre l'argument de l'administration, comme quoi cela génère un surplus de travail qui peut les mettre un peu le dos contre le mur, mais, d'un autre côté, le réseau a vraiment besoin d'être entretenu et d'être refait à fond. Il faudra très probablement réfléchir à la question : les seules ressources humaines de l'administration vont-elles suffire pour faire face aux défis ou faut-il être imaginatifs et innovants en la matière ?

À mes yeux en tout cas – j'en ai discuté à plusieurs reprises avec deux de vos prédécesseurs, à savoir MM. Lutgen et Di Antonio – en ce qui concerne le remplacement en temps utile des fameuses couches d'usure, cela permet de garantir une longévité plus importante d'un réseau et cela nous permettra, sur le plan budgétaire, à terme, de faire de belles économies. L'investissement dans la couche d'usure, c'est de l'ordre de 50 000 euros par kilomètre, mais cela permet de sauvegarder, sur une dizaine ou quinzaine d'années, un projet routier qui, autrement, devra être refait endéans de quelques années seulement, sauf à la différence que cela coûte 13 à 20 fois plus de refaire à fond la couche d'usure que de la remplacer. Si je peux me permettre cette suggestion, un investissement plus massif dans le remplacement de couche d'usure – avec une centaine de millions vous pouvez remplacer 2 000 kilomètres de couche d'usure – est un véritable investissement économiseur de budget à l'avenir.

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

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

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

**M. Stoffels (PS).** - Monsieur le Ministre, le dispositif Qualiroutes prévoit que l'entrepreneur donne une garantie de bon état de la route de cinq ans après sa réfection.

Cinq ans pour un investissement qui coûte en moyenne entre 750 000 et 1 million d'euros par kilomètre, cinq ans après que l'investissement de réfection en profondeur soit réalisé, cela équivaut quasiment à une route neuve.

Ce sont cinq ans pour lesquels l'entrepreneur de la voirie demande à être indemnisé, parce que la garantie n'est pas gratuite. N'est-ce pas un peu vaniteux, si je peux me permettre cette expression, d'appeler cela « Qualiroutes » ? En effet, une garantie de cinq ans sur un investissement de 750 000 euros jusqu'à 1 million d'euros, cela me semble être tout juste.

Ne faudrait-il pas, au moins, demander un délai de garantie, même si cela provoque, à moyen terme, une augmentation du coût, jusqu'au premier renouvellement de la couche d'usure, soit 10 à 12 ans ?

Comment la question est-elle réglée, dans d'autres régions du pays ?

Quel sera le surcoût exigé pour les cinq ans par les entreprises ou exigé tous les 10 à 12 ans, comme je le propose ? Peut-on passer au régime de 10 à 12 ans, quitte à lancer systématiquement, si certains entrepreneurs belges ne veulent pas comprendre, des appels d'offres européens ?

**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, effectuer les travaux sur une voirie se fait toujours avec la volonté de la conserver en bon état le plus longtemps possible.

À cet égard, je rappelle l'évolution de la durée de garantie pour les voiries. Je comprends que de prime abord, vous puissiez vous dire : « Cinq ans, n'est-ce pas un peu peu ? ». Mais je rappelle que, par défaut, la législation fixe le délai de garantie à une seule année. Toutefois, l'ancien cahier des charges de type RW 99

préconisait ce délai à trois ans et c'est, depuis 2012, que le nouveau cahier des charges type « Qualiroutes » a imposé une garantie de cinq ans.

Pour rappeler la réponse écrite que je vous avais déjà formulée, ce délai de garantie permet de remédier à des défauts ou avaries qui ne sont pas encore observables à la fin des travaux, mais qui apparaissent lors des premières années de vie. Pendant ce délai, si des défauts sont constatés, l'adjudicataire doit remettre l'ouvrage ou la voirie en bon état, et ce, à ses frais et conformément aux prescriptions imposées initialement.

Quant au coût pour la Région, suite à l'augmentation du délai de garantie à cinq ans, en pratique, il est quasi nul. En effet, concrètement, pour les entreprises, les seuls frais répondant à cette mesure, correspondraient aux frais bancaires de l'immobilisation de la seconde moitié du cautionnement pendant les années supplémentaires. Et, pour 90 % des entreprises passant par une caisse collective de cautionnement ; ces frais sont négligeables en proportion du coût global des travaux soumissionnés.

Par ailleurs, l'appel d'offres européen peut permettre, par l'introduction de prescriptions adaptées, de gérer différemment l'aspect de la garantie. Cependant, cette procédure exige aux soumissionnaires des efforts beaucoup plus lourds préalablement à la remise d'offre : enquêtes préliminaires, études techniques, et cetera. Or, la majorité des entreprises wallonnes sont de taille modeste, elles n'ont donc pas les ressources nécessaires pour accéder facilement à ce mode de passation de marché. Généraliser l'appel d'offres pourrait conduire, d'une part, à leur exclusion et, d'autre part, à la nécessité de recourir à des procédures disproportionnées pour des marchés de petite envergure.

Concernant les autres Régions, au risque de vous décevoir, mais je doute que ce soit surtout de vous réjouir, je constate que la Wallonie fait partie des bons élèves.

En Région flamande, le cahier des charges type pour les travaux routiers prévoit un délai de garantie de trois ans maximum pour les autoroutes et routes.

Bruxelles-Capitale n'impose pas de délai de garantie minimum, mais fixe celui-ci dans les documents de chaque marché.

En France et en Allemagne, le délai de garantie est respectivement de trois ans et de quatre ans. De ce fait, avec cinq ans, en Wallonie, nous sommes déjà plus exigeants que l'ensemble de nos voisins intrabelges et pays limitrophes.

Au vu de tous ces éléments, il ne me semble pas opportun de porter le délai de garantie à 10, voire 12 ans, sauf dans des cas bien spécifiques.

Je rappelle également que la durabilité des travaux est obtenue par le respect des prescriptions techniques imposées dans le cahier des charges.

Vérifier que ces exigences soient bien rencontrées, tant à la réception provisoire qu'à la définitive, permet donc de s'assurer d'une durabilité des travaux satisfaisante. Vous me permettrez, d'ailleurs, de considérer, en toute honnêteté, que c'est, là, où le bât blesse davantage, ce n'est pas dans le délai de garantie de cinq ans, ce n'est pas dans le cahier de charges Qualiroutes lui-même, c'est davantage dans l'insuffisance du volume d'inspections réalisées. Je n'en jette pas la pierre à l'administration, parce qu'il n'y a, à mon avis, plus beaucoup d'agents. Je me demande si je n'ai pas assez avec une main, disons deux pour être souple, mais je crains qu'avec une, cela suffise, pour compter le nombre d'inspecteurs. Aujourd'hui encore et, à mon sens, il faudra, à terme, que l'on se pose la question de la nécessité soit d'un renfort caisse, de renforcer les ressources humaines à l'interne de l'administration, soit d'oser aussi une réflexion sur l'externalisation de ce contrôle pour garantir, à un moment donné, de suivre à la culotte les différentes entreprises une fois qu'elles ont terminé leur chantier. C'est là, à mon sens, que le fer doit être porté.

Ce délai de garantie contractuel n'est donc pas directement lié à la durabilité attendue de l'ouvrage. Il est évident que la durée de vie de nos chantiers est bien supérieure au délai de garantie de cinq ans.

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

**M. Stoffels (PS).** - Je dois reconnaître qu'une durée de garantie de cinq ans est bel et bien une avancée par rapport à une durée de garantie d'un an, telle qu'inscrite dans la législation.

La durée de garantie de cinq ans, cela peut résulter, comme vous l'avez dit, d'une politique de cahier de charges que l'on a volontairement mise sur pied pour obliger les entrepreneurs à nous rendre un produit de qualité, à chaque fois que l'on passe un contrat avec eux.

La garantie est un élément du cahier des charges. Vous avez rappelé, à juste titre, qu'il y a d'autres éléments, tels que la qualité des matériaux que l'on utilise dans les sous-fondations – hélas, c'est aussi un élément où le bât blesse – d'autres éléments, ce sont effectivement les questions d'inspections qui sont largement insuffisantes, parce que l'entrepreneur, s'il ne se sent pas surveillé, cela risque d'entraîner des comportements qui ne sont pas nécessairement favorables au budget de la Région.

Mon objectif n'était certainement pas d'exclure les entreprises wallonnes, mais d'inciter un peu tout le monde à nous rendre un produit de qualité, moyennant un prix raisonnable. C'était cela, à vrai dire, l'objectif. Maintenant, si l'on peut parvenir à atteindre les objectifs

avec des entreprises wallonnes, je ne demande pas mieux que ce soit fait avec eux.

En ce qui concerne le budget dans l'entretien qu'il faudrait réserver, je me base sur une étude faite par la Cour des comptes, il y a sept ou huit ans, et qui disait qu'il fallait réserver plus ou moins 2 % de la valeur initiale du réseau à l'entretien ordinaire.

Si je prends comme hypothèse qu'un entretien de réfection profonde coûte plus ou moins 1 million d'euros par kilomètre, cela voudrait dire que, pour cinq ans, cela ferait une augmentation de plus ou moins 10 % par rapport au coût. Si jamais, nous devons en même temps prévoir les frais liés à l'entretien du tronçon autoroutes qui vient d'être renouvelé, la différence, si l'on passe à 10 ans, ce sera de l'ordre de 20 % de surcoût auquel il faut s'attendre.

Pourquoi est-ce que je pose la question ? C'est parce que je vis dans une région – et je ne parle pas uniquement du district de Saint-Vith, je parle aussi du district de Vielsam, de Stavelot, du district de Verviers-Eupen et d'autres encore – où je constate que des routes qui viennent d'être faites, il y a une douzaine ou une quinzaine d'années, présentent déjà, à l'heure actuelle, une série de dégâts importants, de manière telle à ce que, très probablement, dans quelques années – trois ou quatre ans – il faudra repasser à la réfection totale – ce qui génère évidemment un coût tel que nous ne serons pas en mesure de réparer les routes à la vitesse où elles se dégradent. C'est à éviter.

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

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

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

**M. Lecerf (MR).** - Monsieur le Ministre, je reviens sur ce sujet en début d'année 2016, comme je l'avais fait l'année dernière.

Je rappelle qu'après 11 ans d'errements, seule la phase 1 de cette liaison Tihange-Strée-Tinlot est terminée.

La suite de la phase 2 vient d'être entamée. Pour ce qui est de la phase 3, une mise à jour de l'étude a été annoncée.

Je souhaiterais savoir, Monsieur le Ministre, où en est le dossier de la liaison Tihange-Tinlot. Quelles en

sont les prochaines échéances ? Si je reviens spécifiquement à ce moment, c'est parce qu'il n'y a pas longtemps, j'ai visité la seule entreprise qui se trouve dans l'îlot d'entreprises de la Commune de Modave, ce petit zoning qui doit accueillir des PME et aider au développement économique de la commune et, plus largement, du Condroz.

Pourtant, cet îlot de Strée peine à attirer les entreprises et cette situation est notamment liée, d'après tous les échos que l'on a pu avoir, aux retards et à l'absence, en réalité, de la création de la liaison Tihange-Strée.

En effet, la liaison devait permettre à l'îlot d'être un point important entre la mosane et le Condroz. De plus, la Wallonie a pris une part importante au financement de cette zone d'activités. Je suis donc étonné de voir que la Wallonie, d'un côté, finance le déploiement économique d'une commune et d'une région, mais de l'autre, ne va pas au bout du processus pour assurer la pérennité de cet investissement.

Quelle est votre position, Monsieur le Ministre, sur cette position dichotomique de la Wallonie, sur ces dossiers de développement du Condroz ? N'est-il pas temps d'activer les différents dossiers, afin que ceux-ci se coordonnent et déploient leur plein effet ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, la liaison Tihange-Strée-Tinlot, comme d'autres d'ailleurs, est importante pour le développement économique de la Wallonie et permettra de relier la vallée de la Meuse et le plateau du Condroz.

Je rappelle que l'an passé, sous mon impulsion, la phase 2D de ce dossier a été engagée, et ce, pour un montant de 1,4 million d'euros TVA comprise. On ne peut donc pas dire que cette route serait négligée.

Par ailleurs, comme vous le savez – je l'ai précisé à l'instant et vous l'avez entendu en réponse aux questions de M. Stoffels – le plan Infrastructures sera soumis au Gouvernement dans les jours qui viennent. Il abordera un grand nombre de dossiers et permettra d'améliorer, entre autres, l'état du réseau régional, les questions de mobilité ou de sécurité. Toutefois, encore un peu de patience pour voir si cette liaison en fera partie et si elle sera bel et bien intégrée au plan Infrastructures.

Je précise aussi qu'au-delà du plan Infrastructures, puisque chacun se réjouira probablement des projets qui auront été sélectionnés et qui se trouveront dans ce plan, cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'y aura plus de moyens budgétaires pour ce qui n'est pas indiqué dans le plan, puisqu'il y a toujours les crédits classiques qui, annuellement, permettront la réalisation d'une série de projets. Vous constaterez, à ce moment-là, si la liaison

Thiange-Strée-Tinlot qui reste une priorité, figure bien dans ce plan Infrastructures et/ou aux crédits classiques 2016.

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

**M. Lecerf (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre. Il est évident que si elle ne faisait pas partie de ce plan Infrastructures, ce serait plus qu'absurde, puisque après plus de 10 ans d'errements et, en parallèle, ayant construit un zoning dans lequel il y a une pauvre entreprise qui se lamente de ne pas avoir d'autres entreprises autour d'elle, ce serait incompréhensible. Un peu de patience, mais, j'espère, beaucoup de confiance.

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

**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 goulet de Halle ».

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

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, après le goulot, voilà le goulet de Halle. Vous ne devez pas me dire que les travaux ont été faits, vont être faits. Vous pouvez me dire qu'ils vont être faits, mais il faut être plus précis dans le temps. Je rappelle que je n'ai jamais épuisé sur ce dossier que six ministres. Vous m'aviez demandé, la dernière fois, il y a quasiment un an, un peu de patience, ce que j'ai fait. Les bouchons de Halle sont là, depuis tout aussi longtemps que moi. Ils m'ont même précédé, en la matière.

Vous m'aviez dit : « Un peu de patience », c'est ce que j'ai fait. Vous aviez également annoncé des relations assez confiantes entre le Nord et le Sud sur le dossier, avec votre collègue flamand, M. Weyts, et précisé également que M. le Ministre-Président lui-même avait eu un contact avec son homologue flamand et que ce dossier avait été placé dans la corbeille, que les Flamands avaient enfin compris qu'ils pouvaient aussi financer un ouvrage. On a cette particularité : les automobilistes qui empruntent ce tronçon autoroute, je ne sais pas si l'on peut parler d'un tronçon autoroute avec trois feux rouges. Cela ne se voit qu'ici, en Belgique, il n'y a aucun endroit au monde où l'on a imaginé cela, les Wallons et Bruxellois qui empruntent cet espace situé sur le territoire flamand.

Pour la petite histoire, je ne cesse de le dire aux amis flamands qui polluent les poumons des Flamands. Tous les hydrocarbures tombent sur la Ville de Halle, pas uniquement la ville, car tout le monde trouve des petits chemins pour pouvoir passer, les GPS aidant, l'on finit

par perturber toute la mobilité aux alentours. À un moment donné, il faut pouvoir réellement avancer.

En ce début d'année, puisque je veux rester optimiste, positif – c'est le moment des vœux – peut-on émettre le vœu d'une avancée plus symbolique que celle des contacts de l'amitié, de la confiance, d'un budget éventuellement inscrit ou qui serait inscrit ? On peut quand même se dire que cela va changer. La COP 21 est passée par là, il faut faire des efforts, tout le monde le sait, c'est un élément qui sera déterminant. J'aimerais ne plus vous ennuyer avec ce dossier, mais comme je suis tous les jours ennuyé par ce passage, à cet endroit, je ne peux pas vous oublier. Il faudra, aujourd'hui, être non seulement convaincant, mais aussi déterminant.

C'est ce que j'attends de vous, de la part d'un ministre reconnu pour son énergie, son dynamisme. J'aimerais bien que tous les automobilistes, comme moi, qui regardent dans les bouchons, tous les matins, se disent : « *Inch'Allah*, on a trouvé la solution et c'est enfin un bouchon en moins ! ». C'est surtout éviter le ridicule qui éviterait de se dire que, quand même, on est les champions du monde en la matière.

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, je suis flatté et je prends pour un compliment le fait que vous ayez une pensée quotidienne à mon égard. Depuis de très nombreuses années, vous l'avez rappelé, la traversée de Halle constitue un des goulets d'étranglement situé sur le réseau autoroutier belge, sur la frontière linguistique Wallonie-Flandre, à l'entrée de Bruxelles.

Soyons clairs, à l'heure actuelle, diverses voiries et carrefours sont régulièrement pris d'assaut par des conducteurs en difficulté dans la traversée aux heures de pointe. Afin d'examiner les possibilités de trouver une solution dans le cadre de ce dossier, M. le Ministre-Président du Gouvernement wallon, Paul Magnette, avait rencontré, le 1er décembre 2014 déjà, M. le Ministre-Président du Gouvernement flamand, Geert Bourgeois.

À l'issue de cette rencontre, il avait été convenu qu'un accord de principe pouvait être donné pour qu'un espace de dialogue s'ouvre entre les deux Régions. Je m'en suis donc saisi et, afin de poursuivre sur cette voie du dialogue entre les deux Régions, après divers contacts lancés par mon cabinet, j'ai formalisé les choses en proposant, par écrit, le 20 mai dernier, à mon homologue flamand, Ben Weyts, ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de programmer une rencontre afin de faire le point sur ce dossier.

N'ayant pas eu de réponse, j'ai réécrit, le mois dernier, le 10 décembre, toujours à M. Ben Weyts, pour

lui proposer à nouveau une rencontre, en faisant référence à mon courrier du 20 mai 2015. À l'heure actuelle, je n'ai toujours pas eu de réponse de mon homologue flamand. J'espère qu'il sera possible de le rencontrer rapidement, de manière à ce que je puisse vous livrer aussi une réponse qui fasse état de perspective constructive, destinée à solutionner le problème.

Je pense, pour être très honnête, qu'après avoir attendu, pendant des mois, un quelconque signal, je proposerai d'inscrire, d'initiative, le point lors d'un prochain Comité de concertation. On pourra certainement trouver ridicule qu'un point de cette nature figure à l'ordre du jour du CODECO, mais si c'est le seul moyen de donner un signal additionnel à la Flandre, qu'il y ait une demande régulière et formulée, à plusieurs reprises, par la Wallonie de discuter de ce dossier et qui, au demeurant, concerne également la Flandre – donc elle aurait tout intérêt – tant pis, on procédera de la sorte ; le ridicule n'ayant jamais tué en Belgique, comme chacun le sait.

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

**M. Crucke (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Effectivement, il est temps de passer de la parole à l'action. Cela commence à bien faire. Quand je vous dis que c'est six ministres que j'ai épuisés, cela fait 13 ans que je questionne sur ce dossier. Je ne sais pas si le chiffre « 13 » est un chiffre porte-bonheur, mais je peux apprécier et suivre la voie que vous indiquez.

Le silence flamand ne me surprend pas : il est inquiétant. Je n'ai jamais cru que les Flamands ouvriraient leur portefeuille par bonté de cœur à l'égard des Wallons.

Le seul élément, peut-être, qui pourrait modifier cela, c'est le fait de préciser que deux courriers adressés à un ministre flamand soient restés sans réponse. Qu'il vous dise qu'il n'en a rien à fiche ou qu'il vous dise : « Allez vous faire « foutre », financez-le vous-même », il y a une réponse. Cependant, le silence, ce n'est pas une manière de travailler. Quelles que soient les relations entre les entités et quels que soient les pays ou les régions, ce n'est pas une manière de fonctionner, mais cela ne m'inquiète pas.

Je voulais préciser que si, effectivement, ils n'y voient pas un intérêt direct, ils ne bougeront pas. Pourtant, il y en a un sur le plan de la santé. Je suis certain que si, demain, on analyse les retombées des hydrocarbures sur la Ville de Halle, on sera surpris des phénomènes de santé que cela peut causer à cet endroit. C'est impressionnant. Il faut voir tous les matins et tous les soirs, pour ne pas dire parfois des heures de midi, où l'on pense qu'il n'y a personne sur les routes, c'est bloqué et cela pollue forcément.

Même si le ridicule ne tue plus dans ce pays, à défaut de réponse, j'espère que vous y mettrez une *deadline*. Saisissez le Comité de concertation et M. Weyts s'expliquera devant le monde entier, si c'est ce qu'il a envie de faire.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA TAXE  
KILOMÉTRIQUE ET L'OUVERTURE À LA  
CONCURRENCE POUR LA DÉLIVRANCE DES  
DISPOSITIFS OBU (ON BOARD UNIT) »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la taxe kilométrique et l'ouverture à la concurrence pour la délivrance des dispositifs OBU (*on board unit*) ».

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

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, ce dossier ne sent pas bon. Je vous l'avais déjà dit, c'est ma perception, depuis le début.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Vous voulez vous en persuader.

**M. Crucke (MR).** - Pas du tout. Vous allez peut-être me convaincre, en fonction des chiffres que vous m'avez donnés. Il y a une telle omerta sur les chiffres que je ne parviens pas à voir. J'ai beau essayer via Viapass. Satellic... Je n'essaie plus, parce qu'ils ont bien compris que M. Crucke n'était pas forcément un de leurs amis.

Viapass, vous avez déménagé le directeur qui va s'occuper des TEC, en plus ; je ne sais pas comment il va faire pour s'occuper de Viapass.

Là-bas, ils sont un peu plus polis que moi, parce qu'ils se disent qu'ils ne peuvent pas tout refuser à ce parlementaire qui ira ensuite parler au ministre. Je suis bien obligé, puisque je n'ai pas les chiffres sur l'engouement des transporteurs à l'égard de ces boîtiers, ces fameux OBU, *on board unit*.

Par contre, on laisse sous-entendre qu'il n'y aurait pas un tel engouement et qu'à l'heure où je vous parle, très peu de camionneurs auraient fait la démarche. Pourtant, l'on parle quand même de 150 000 véhicules potentiels sur le territoire belge, de quasiment 600 000 véhicules étrangers – c'est dire l'ampleur. Nous ne sommes qu'à quelques semaines, quelques heures de l'ouverture de la mesure ; le 1er avril, en termes politiques, c'est demain.

Je suis certain que vous allez me donner les chiffres. Ce n'est pas que vous n'osiez pas, vous oseriez même vous pardonner, mais je serais très fâché. Il faut quand même rester de bon compte entre nous.

Quelle est, aujourd'hui, la situation sur le plan de la souscription ?

Un document aurait pu ramener la paix dans les ménages, ou relativement, c'est le fameux *Domain Statement*. C'est ce qui permet à toute entreprise de postuler, dans les mêmes conditions que Satellic, qui bénéficie du monopole en la matière, mais qui sera condamné par l'Europe – ce n'est pas possible autrement. Je ne peux pas croire que l'on ne sera pas condamné par l'Europe sur ce dossier.

Ce *Domain Statement* n'est toujours pas publié. En d'autres termes, si l'on ne s'appelle pas Satellic, on ne peut pas, aujourd'hui, rendre le service nécessaire qui permettrait de faire jouer la concurrence. C'est une simple règle économique à laquelle vous comme moi, sommes attachés. Il y a des choses qui nous réunissent, Monsieur le Ministre, cette économie libérale qui permet à la concurrence de faire en sorte que cela coûte moins cher.

Troisième anomalie, pour l'heure, on me dit que – que l'on soit riche au pauvre l'on ne vit pas de la même manière, mais, ici, c'est encore pire – le transporteur qui a un seul camion, avant d'avoir l'OBU, pour autant qu'il veuille le faire, il doit donner toutes les garanties. Pour celui qui en a au moins deux, pas de problème, l'on se dit que l'on pourra saisir deux camions s'il ne payait pas. À 135 euros l'OBU, cela tient du ridicule.

Pourquoi voudriez-vous, en plus, qu'ils fassent l'effort, puisqu'ils n'ont même pas d'intérêt sur le préfinancement ? La mesure entre en vigueur au 1er avril, vous payez aujourd'hui et pas d'intérêt. Tout cela va dans la poche de Satellic, qui a déjà 1,6 milliard d'euros de garantie sur les 10 ans à venir. C'est invraisemblable. Vous seriez transporteur, aujourd'hui, je suis sûr que vous manifesteriez devant les parlements, que vous bloqueriez des parlements. Je suis certain que vous feriez cela. On finit par avoir une âme syndicale quand l'on entend tout cela.

Enfin, pour ne pas être trop long, ce n'était pas dans ma question écrite, mais vous allez quand même y répondre, aujourd'hui, estimez-vous avoir, sur le plan professionnel et politique en ce qui vous concerne, toutes les garanties sur la faisabilité et la tenabilité de la mesure pour le 1er avril 2016 ? Ne commencez-vous pas à vous dire que, peut-être, ce coup-là sera plus difficile à atteindre que vous ne le pensiez ? J'ai cru sentir chez M. le Ministre Lacroix un peu moins d'assurance sur le dossier. Lui, c'est l'élément budgétaire qui le tracasse, mais vous, c'est l'élément technique.

J'ai en tout cas trouvé au moins une route que vous n'avez pas identifiée. Je vous assure que, si je vois un trafic qui se multiplie sur cette route, vous allez m'entendre, et pas que moi. Il y aura encore d'autres petites surprises.

Sincèrement, le ministre des Transports et de la Mobilité, aujourd'hui, n'est-il pas un peu inquiet de voir les nuages s'amonceler au-dessus de la tête, pas seulement de la Wallonie, mais des trois Régions ?

**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, si vous voulez avoir une réponse à cette dernière question, il faudra la poser au ministre des Transports et de la Mobilité que je ne suis pas, en l'occurrence, c'est mon collègue M. Di Antonio. J'imagine que, par confusion, vous vouliez me demander si j'étais inquiet.

Je suis au regret de vous dire que non.

*(Réaction de M. Stoffels)*

Non, je ne suis pas particulièrement inquiet. Je n'ai pas d'élément qui me permette, aujourd'hui, de douter que nous puissions être opérationnels au 1er avril prochain. Peut-être que je vous donnerai une autre réponse au mois de mars, en fonction de l'évolution des choses. Sachez toutefois que ma motivation pour que tout soit opérationnel au 1er avril n'a d'égal que la volonté qui est la vôtre de faire la démonstration que ce ne sera pas le cas. Vos interventions ont pour effet de stimuler et décupler ma motivation à vous donner tort.

Si d'aventure, puisque ce n'est pas moi qui maîtrise au quotidien les aspects techniques, l'on devait constater, dans les semaines qui viennent, un peu de retard, si c'est pour vous donner cette seule satisfaction, je n'ai pas de difficulté à partager un verre avec vous. Ce qui m'intéresse, c'est de pouvoir, le plus rapidement possible et, a priori, au 1er avril prochain, être opérationnels. Il n'y a aucun élément qui me permette de douter de cette date, à ce stade, si ce n'est vos incantations régulières sur le sujet. Il n'y a pas de difficulté en la matière et je vais vous donner quelques chiffres.

D'abord, je reprécise – mais j'imagine que c'est à nouveau par distraction que vous avez fait cette erreur de mots – qu'il s'agit bien d'une redevance et non d'une taxe.

Par ailleurs, les *Toll Domain Statements*, c'est-à-dire la déclaration de service européen de télépéage, les SET, sont écrits et sont en cours de validation par les Régions. Ceci ne freine en rien les candidats SET, car les dispositions techniques sont disponibles pour les candidats SET qui se sont engagés fermement, c'est-à-

dire qui ont signé une lettre d'intention. Il reste donc la simple démarche administrative de la publication. L'Europe est bien au courant de cet élément de fait.

Ceci montre donc bel et bien que les candidats SET qui le désirent et qui remplissent les conditions peuvent disposer de tous éléments nécessaires pour la préparation de leur système. En ce moment, il y a deux candidats SET en possession des dispositions techniques. Les exigences techniques pour pouvoir construire et préparer leurs systèmes sont d'ailleurs déjà en leur possession depuis septembre 2015.

Au niveau des équipements embarqués, les fameux OBU, *on board unit*, à la date de ce 3 janvier minuit, il y avait 36 115 véhicules enregistrés directement, c'est-à-dire sans tiers payeur, dans le système ; 16 760 OBU ont déjà été envoyés chez les clients, 11 000 en Belgique, le reste à l'étranger.

Les tiers payeurs travaillent à un protocole avec Satellic pour un chargement automatique des clients. On parle de chiffres de plusieurs dizaines de milliers de véhicules par tiers payeur.

Les chiffres indiquent une progression dans les commandes avec toutefois une baisse entre les fêtes.

Il était prévu que les usagers allaient attendre une nouvelle année comptable, ou moins de deux mois avant la date de lancement du système, pour commander leur OBU. Le processus logistique a été dimensionné pour répondre à cette demande. Il reste tout de même à signaler qu'il est clair que l'utilisateur qui attend la dernière minute pour commander son OBU risque de le recevoir après le 1er avril.

Toujours à la date de ce 3 janvier, 97 des 128 points de services prévus sont opérationnels. Leur implémentation physique est reprise sur application informatisée, disponible sur le site web du fournisseur Satellic. Une clause du contrat de Satellic prévoit que les points de services ne peuvent être en rupture de stock d'OBU.

Quant à votre question sur les conditions différenciées de paiement, je confirme que l'on peut commander l'OBU et même un seul OBU, via paiement direct ou via un virement. Mais il faut être conscient que dans ce dernier cas, celui du virement, l'OBU n'est envoyé à l'adresse du client qu'à la réception du paiement sur le compte du fournisseur. Le délai garanti de livraison en deux jours, sur le territoire belge, ne s'appliquera donc pas dans ce cas de figure.

Voilà, Monsieur Crucke, les éléments que j'étais en capacité de partager avec vous pour contribuer à l'augmentation progressive de votre satisfaction.

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

**M. Crucke (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Il est vrai que je combats cette mesure, tout ce qui alourdit le travail des transporteurs est un domaine dans lequel l'on s'était montré essentiellement à la pointe, en Wallonie, et la logistique est, pour moi, une mesure à combattre. Oui, je combats la mesure et je le ferai jusqu'au dernier souffle, qui ne sera pas le 1er avril.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Et dire qu'elle avait été proposée avec tant de force par M. Borsus, il y a une paire d'années, dans la gazette, en disant que c'était la première des mesures à mettre en œuvre.

**M. Crucke (MR).** - Non, ce n'est pas vrai !

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je peux vous ressortir l'article.

**M. Crucke (MR).** - Oui, mais ressortez l'article. J'ai déjà joué ce petit jeu-là avec votre collègue, M. Lacroix, qui ne le fait plus, depuis lors, parce qu'il a bien vu que dans ce que disait M. Borsus, à l'époque, il y avait une nuance.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - M. Borsus est connu pour ses nuances.

**M. Crucke (MR).** - Essentiel, oui, mais c'est comme cela que l'on est ministre aussi, il faut de nuances...

*(Rires)*

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Vous vous faites mal à vous-même, quel bel aveu !

**M. Crucke (MR).** - Du tout ! Parce que chez moi, il n'y a pas de concession, c'est différent !

*(Rires)*

Vous voyez, je ne transige pas, en ce qui me concerne, et je ne transige pas sur la mesure. Sincèrement, ce n'est pas parce que vous employez la méthode Coué... Vous êtes en train d'essayer de vous rassurer, mais, dans votre réponse, vous avez donné, d'abord... Vous êtes très fort, parce que cela, en termes langagiers, on s'endormirait et l'on finirait par croire ce que vous dites. Mais alors que vous êtes prudent, malgré tout vous dites : « S'il devait y avoir un retard, le plus rapidement possible... ». Qu'est-ce que cela signifie ? Il faut appeler un chat un chat, cela veut dire que l'on n'arrivera pas au 1er avril.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Cela, ce sont des conclusions abusives, Monsieur Crucke.

Soyons clairs, à l'heure où je vous parle, je n'ai aucun élément qui me permette de dire que la date du 1er avril ne sera pas tenue. Je ne suis pas le technicien qui suit au *day to day* l'élément. Si dans trois semaines ou dans un mois, l'on vient m'informer qu'il y a « *one saqwè qui n'va nin* », qu'il y a un élément qui pose difficulté, dans la bonne marche du processus, je ne pourrai qu'en faire l'amer constat. Mais, aujourd'hui, je n'ai aucune raison de vous permettre d'avoir une réjouissance précoce.

**M. Crucke (MR).** - Je vais vous dire « *one saqwè qui n'va nin* ». Aujourd'hui, à l'heure où l'on se parle – et la mesure entre en application dans quelques semaines, quelques heures – il n'y a pas 5 % des transporteurs qui vont utiliser les routes, qui sont équipés de l'OBU, pas 5 %. Et vous allez devoir maintenant faire en sorte...

*(Réaction d'un intervenant)*

Mais vous savez quand les transporteurs ne veulent pas, ils sont généralement assez déterminés. Il n'y a pas 5 %. C'est vous dire que vous n'arriverez pas le 1er avril ; cela, c'est la volonté des transporteurs. Je maintiens que, sur le plan technique, vous n'y arriverez pas non plus et que, sur le plan juridique, vous aurez de gros problèmes – c'est un deuxième et un troisième paramètre. Aujourd'hui, vous faites le constat. C'est pour cela que je parle de la méthode Coué. Je connais, je sais comment cela marche aussi dans un cabinet. Je veux dire que vos collaborateurs vous disent : « Rassure-toi, Maxime, cela va aller ; il ne faut pas t'en faire, on y arrivera ». Ce n'est pas parce qu'ils vous disent que vous allez y arriver que cela sera le cas. Ces 5 %, c'est bien la preuve qu'il y a un gros problème et je pense qu'il faudrait sérieusement se remettre à la table.

Le *Domain Statement*, là aussi, fortiche ! J'admire votre rapport, mais il ne faut pas non plus vendre des vessies pour des lanternes ! Le *Domain Statement*, tout doit être en ordre, il ne manque qu'une seule chose : le publier ! Évidemment !

*(Rires)*

L'acte administratif est essentiel. Les recours commencent quand c'est publié et c'est pour cela que l'on ne publie pas, parce que l'on sait très bien que l'on aura des recours. De toute façon, que vous publiiez ou pas, vous en aurez.

Puisque l'on parle d'informatique, faites le test. Vous avez des copains transporteurs, comme moi – j'en ai beaucoup plus maintenant, depuis que j'occupe ce dossier, c'est incroyable ; je pense que les 95 % qui restent, ce sont mes copains – regardez le simulateur. On avait promis un simulateur pour pouvoir étudier les routes et le coût le moins élevé possible pour les transporteurs ; il ne fonctionne plus ! Il n'a pas été mis en route, il ne fonctionne plus ! Qu'est-ce ce système ? Et ce sont ceux à qui l'on va payer

1 600 000 000 d'euros sur 10 ans ? Une entreprise allemande...

Je n'ai rien contre l'Allemagne, je m'empresse de le dire, mais c'est quand même comme cela qu'elle a son siège en Flandre. Cela me dérange un peu plus quand même.

Monsieur le Ministre, vous qui êtes bon sens, vous qui avez des qualités, vous qui avez du talent, ne vous dirigez pas dans cette direction-là. Faites marche arrière, il n'y a pas de honte, de temps en temps, à faire marche arrière dans un dossier ! C'est même parfois une forme d'élégance. Je vous adjure de le faire et je vous le demande, sinon je reviendrai avant le 1er avril sûrement.

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
SUPPRESSION DU PONT DE BLATON »**

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

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

**Mme Waroux (cdH).** - Monsieur le Ministre, votre administration a récemment signifié aux autorités communales de Bernissart la démolition prochaine du pont de Blaton, enjambant le canal Nimy-Péronnes. Décidément, les Wallons picards vont commencer à croire que vous avez une dent à l'encontre de leur pont.

Si cette démolition, pour cause de corrosion, ne soulève aucune objection, la décision de non-reconstruction de l'édifice suscite l'incompréhension et la colère des autorités locales comme celles des habitants.

Cette décision s'avère en effet dommageable tant en termes de sécurité que de mobilité. La caserne des pompiers est située dans le village voisin d'Harchies. Le détour de plusieurs kilomètres pour atteindre le village de Blaton risque de faire perdre de précieuses minutes en cas d'intervention urgente. Pour bien connaître les lieux, je peux attester que la suppression de ce pont coupera littéralement l'artère principale de connexion entre ces deux villages de l'entité et, notamment de cheminement vers la gare de Blaton.

De plus, une partie de la circulation sera déviée vers le pont design d'Harchies, qui vient d'être reconstruit à grands frais – puisque coûtant 4,5 millions d'euros, soulevant la question de technologies innovantes –, mais qui est précédé d'un passage à niveau. Le commissaire de police, dans son rapport sur la

démolition du pont de Blaton, signale la dangerosité. Ce passage à niveau est régulièrement entretenu par la SNCB et la circulation est déviée par la rue du Calvaire et le pont de la Bûche. En cas d'incident, comme l'accident avec un poids lourd et un train, en juillet 2015, la circulation est également déviée via le même itinéraire. Le camion est resté bloqué sur le passage à niveau qui n'est pas aménagé pour le passage de tels véhicules. Il suffirait d'un blocage de ce passage à niveau pour que le village d'Harchies soit presque mis en quarantaine.

La décision de non-reconstruction serait motivée par un trafic jugé faible. Les résultats d'un comptage, effectué sur place par l'administration, laissent toutefois dubitatives les autorités locales.

Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, nous communiquer les chiffres ainsi que les jours et les heures durant lesquels ce comptage a été effectué ? Même si ces résultats montrent une faible fréquentation en chiffres absolus, une prise en compte de l'importance de cet axe pour les habitants locaux est-elle envisageable ? Il en va de la qualité de vie en zone rurale – et vous y êtes sensible.

Je suis persuadée de l'intérêt que vous portez à cette compétence. Et rassurez-vous, cette fois, nul besoin d'organiser une consultation populaire ou un concours d'architectes qui retarderaient les travaux. Les citoyens n'ont qu'une volonté : au plus vite, au mieux, mais pour remplacer leur pont. Et ils s'expriment localement déjà haut et fort.

On se posait la question du coût du pont de remplacement. On avait une inquiétude sur le devenir des nombreux ponts qui approchent leur fin de vie et l'on voulait savoir s'il y avait une nouvelle tendance pour dire que l'on irait vers une suppression des ponts plutôt que vers leur remplacement, ce qui pourrait entraîner de vrais problèmes de mobilité, comme quand l'on a tendance aussi à favoriser la suppression de passage à niveaux.

Le nouveau pont d'Harchies, qui peut être joli sur le CV de certains techniciens, a été très coûteux et visiblement pas vraiment demandé par les autorités locales. On se pose la question de ce choix de pont très design par rapport à des ponts simples à remplacer. Il faudrait éviter le syndrome des gares de luxe par rapport à des gares que l'on ferme. Et enfin, savoir si, globalement, le budget de remplacement des ponts a déjà été évalué.

**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, soyons très clairs, je n'ai aucune dent contre les communes ou les ponts de la région dont vous vous

faites la porte-parole. Croire un seul instant que je me réveille le matin en me disant : « Tiens, je me ferais bien un petit pont dans cette région », c'est assez caricatural. La circonstance : les décisions que je suis amené à prendre ne se fondent que sur les rapports qui me sont transmis par l'administration et par les experts techniciens de celle-ci. Je ne suis pas ingénieur civil, je ne suis pas ingénieur en ponts et chaussées. Lorsque je reçois un rapport par les personnes habilitées, m'indiquant la dangerosité d'un ouvrage, la nécessité de le fermer et qu'ils se posent des questions sur l'opportunité de le reconstruire, en faisant le rapport entre le coût que cela représente et le bénéfice que cela peut aussi générer, au niveau de la mobilité locale, je ne fais qu'en prendre acte à ce stade. C'est en ce sens que j'ai répondu aux questions qui m'étaient posées jusqu'à présent, en disant que la destruction du pont était indispensable au regard des critères de dangerosité.

Si l'on n'avait pas décidé que, demain, il y avait un accident majeur, nous en serions les premiers marris et je serais le premier visé.

Sur l'opportunité de la reconstruction, je n'ai fait état que d'une chose, c'est d'avoir reçu un rapport m'indiquant que ce n'était pas judicieux, puisque c'était a priori peu utilisé. J'entends bien, cette question, sur la non-reconstruction de ce pont du « risque à tout » – je ne l'invente pas, c'est son nom réel – suscite manifestement beaucoup d'émotions et d'émotions.

Je note actuellement que la distance à parcourir depuis le centre d'Harchies jusqu'au carrefour dit de la Bûche entre la rue du Calvaire en direction de Blaton et la rue du Paon, est de 1,2 kilomètre, et ce via le pont du « risque à tout ». Tandis que, via le pont de la rue de l'Industrie, le trajet est d'environ 2,2 kilomètres, soit un supplément de 1 kilomètre. C'est ce supplément de distance de 1 kilomètre qui sera imposé aux véhicules, notamment du service incendie de Bernissart, qui doivent se rendre à Blaton. Cela représente une minute supplémentaire, si l'on considère une vitesse moyenne de 60 kilomètres par heure.

La question est de savoir, si pour cette minute supplémentaire, il est raisonnable que la Wallonie consente à environ à 4 millions d'euros d'investissement pour la réalisation de ce pont, alors que cela ne semble pas, de l'aveu de mes services, indispensable.

Je note, à titre comparatif, que depuis un an, la nouvelle caserne des pompiers a été aussi inaugurée à Namur, juste à côté des voies de chemin de fer et que cela n'a suscité aucune difficulté opérationnelle particulière à ce jour.

Il est cependant exact que ce nouveau trajet impliquera la traversée d'un passage à niveau qu'il soit situé à côté de la gare d'Harchies, ce qui peut occasionnellement entraîner un temps d'attente supplémentaire, voire une déviation nettement plus

longue, en cas de fermeture de ce passage à niveau, pour quelque cause que ce soit.

Cet inconvénient n'est pas présent sur l'itinéraire passant par le pont du « risque à tout ».

Il existe, par ailleurs, une quinzaine de riverains à proximité immédiate du pont du « risque à tout » et pour eux, le trajet des tournées impliquera un supplément de distance d'environ 2,7 kilomètres, en cas de suppression du pont.

Mon administration a effectué un comptage à circulation, simultanément sur le pont de la rue de l'Industrie et sur le pont du « risque à tout ».

Ce comptage a été effectué sur une semaine complète, 24 heures sur 24, entre le 14 et 20 septembre derniers, c'est-à-dire durant une période qui peut être qualifiée de normale, hors vacances scolaires, contrairement à ce que « Radio Couloirs » a pu raconter, et en absence de jours fériés et après que la circulation se soit stabilisée, suite à la réouverture du pont de la rue de l'Industrie de début juillet.

Sur le pont de la rue de l'Industrie, une moyenne de 4 588 véhicules par jour a été comptabilisée, ce en additionnant les deux sens de circulation, dont 437 poids lourds ; le même comptage, sur le pont du « risque à tout », indique le passage quotidien de 1 760 véhicules, dont 202 poids lourds.

L'éventuelle opportunité de reconstruire le pont du « risque à tout » devrait donc intégrer la notion de rallongement de trajet pour certains usagers, dont les services de secours, et celle d'un enclavement plus important du village d'Harchies, en cas de fermeture du passage à niveau.

Ce sont des éléments auxquels je suis sensible, à la fois la dimension intervention des services de secours et la dimension enclavement du village. Je n'ai jamais dit qu'il était hors de question de reconstruire, j'ai confirmé que j'avais reçu un rapport qui m'indiquait, à la lumière d'une série d'éléments, qu'il n'était pas opportun de reconstruire.

Je ne suis personnellement fermé à rien ; je dis simplement qu'il faudra, à un moment donné, faire des choix, parce que les budgets wallons ne sont pas extensibles ; choisir c'est renoncer. Si demain, il devait finalement être décidé, pour toute une série de motifs, de reconstruire le pont et, donc, d'abandonner l'hypothèse de sa non-reconstruction, il faut simplement se rendre compte que les 4 millions d'euros qui sont nécessaires sont 4 millions d'euros que l'on ne pourra pas mettre ailleurs sur d'autres projets de la Wallonie picarde. J'ai des demandes qui, de loin, excèdent évidemment les budgets disponibles. C'est cet élément de rationalité, cette approche raisonnable qui doit prévaloir en la circonstance. Mais je le redis, je ne suis

personnellement fermé à rien ; je n'ai pas une dent particulière contre ce pont et contre cette région.

S'agissant par contre de l'estimation globale des budgets qui seraient nécessaires pour la réfection des différents ponts, je pense que rien que sur la dimension « ponts de la catégorie A », c'est-à-dire ceux qui représentent une dangerosité avérée – vous vous souviendrez, comme je l'ai exprimé en commission, préalablement, qu'il y a plusieurs catégories de ponts : A, B, C, D, E et F qui ont été déterminés, des plus problématiques aux moins problématiques – cela nécessiterait 46 millions d'euros d'investissements pour permettre leur sécurisation.

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

**Mme Waroux** (cdH). - Monsieur le Ministre, merci pour ces informations. Merci pour le cheminement de la réflexion.

Évidemment, la destruction est considérée comme indispensable, personne ne veut jouer avec cela. C'est tout à fait évident. Simplement, c'est au niveau du temps et, parfois, de ce diagnostic qui a l'air de tomber, brutalement. Je ne sais pas si des analyses avaient été faites au préalable, mais il y a d'autres zones où l'on peut aussi s'inquiéter de l'état des ponts et je ne sais pas s'il y a une évaluation régulière de leur santé physique, si je puis dire.

En tous cas, la démolition, c'est évident. Maintenant, savoir si cela vaut la peine de reconstruire, je vous assure qu'il y a un véritable émoi dans la population. Je connais le coin ; je pratique le pont pour rejoindre des personnes, des amis, des gens que je connais, et cetera. C'est un axe important entre ces deux villages, Harchies et Blaton. On a quelque part favorisé cette mobilité au XXe siècle et il ne s'agirait pas de prendre une option, de reculer. J'ai toujours eu ce problème de menace de fermeture de passage à niveau et donc de complication, toujours pour les flux de mobilité.

Même si le rapport de circulation entre les deux ponts est fort différent, l'on a quand même un trafic significatif sur le pont à démolir. Maintenant, vous avez dit qu'il n'était pas forcément hors de question de reconstruire, que vous n'étiez fermé à rien, qu'il fallait faire les bons choix. Cela est très important, j'imagine que aurez encore des contacts avec les autorités locales.

Vous parliez, à un moment, de 4,5 millions d'euros ; il s'agit du pont design qui a été construit. Ici, un simple pont basique, si je puis dire, ne nécessite pas un coût pareil.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Les estimations données par mon service : entre 3,5 et 4 millions d'euros pour la reconstruction du pont.

**Mme Waroux** (cdH). - L'autre pont très design était à 4,5 millions d'euros. Je m'étonne qu'un simple tablier soit à ce prix-là. Nous le savons, nous avons des administrations très puissantes ; l'ex MET est une administration très très forte, les voies hydrauliques, pour d'autres dossiers, est très forte aussi. Mais nous savons aussi que nous avons un ministre très puissant, qui sait aussi dialoguer avec les uns et avec les autres.

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'AMÉNAGEMENT DU PONT DES TROUS »**

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

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

**Mme Waroux** (cdH). - Monsieur le Ministre, je voulais vous taquiner avec ce problème de ponts, en général, dans notre coin.

Où en est-on sur ce dossier du pont des Trous depuis la consultation populaire du 25 octobre ?

Nous savons que, selon la volonté des Tournaisiens et les balises des conseillers communaux, ce pont nouveau devra être en pierre et comprendre trois arches. Nous savons que, pour le bon déroulement des travaux projetés par votre administration et des subsides européens, ce nouveau projet devra respecter le calendrier des travaux initial et le budget fixé. Nous savons que le bourgmestre en titre de Tournai souhaite désormais une « exaltation de la pierre » par un concours d'architecture.

Nous connaissons votre décision de respecter la volonté des citoyens, en relançant une procédure de certificat de patrimoine pour la pierre, mais aussi vos réserves sur ce concours d'architecture, au vu de la versatilité dont ont fait preuve les instances locales dans ce dossier – ce qui a fortement ébranlé la confiance entre partenaires. Nous savons aussi qu'un risque de revendication de droits d'auteur par le bureau d'étude désigné, jusqu'à présent, risque de se poser en cas d'adoption d'une nouvelle esquisse concurrente.

Ce que nous ne savons pas, ce sont les étapes à venir. Qui fait quoi ? Avez-vous eu un contact avec les instances locales ? Avez-vous pu cerner leurs nouveaux projets et nouvelles intentions ?

Désirent-elles une expression radicalement contemporaine ? Cette expression plaira-t-elle aux Tournaisiens ?

Est-ce réellement conforme à la volonté exprimée par les citoyens ?

Nous dirigeons-nous vers un « concours international » ou vers mise en concurrence limitée de plusieurs esquisses, ou encore vers une adaptation raisonnable de l'esquisse du bureau d'études désigné ? J'oserais revenir sur la version de 2013 qui rencontrait visiblement un peu plus le souhait des Tournaisiens.

Qui a la main pour l'instant ? Attendez-vous des propositions émanant du cabinet du bourgmestre empêché de Tournai, ou est-ce plutôt à votre administration d'en formuler à leur égard ?

Un nouveau calendrier est-il fixé afin d'éviter un pourrissement de ce dossier et espérer tenir les délais ?

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, ce n'est pas à vous que je rappellerai l'importance de ce dossier, pour la Wallonie et, en particulier, la Wallonie picarde. Je ne parle pas seulement du pont des Trous, mais de l'ensemble de la mise à gabarit de la traversée de Tournai, car les aménagements forment un tout indispensable à l'aboutissement du projet global de la liaison Seine-Escaut.

C'est un dossier suffisamment important pour qu'il n'ait pas à souffrir de pourrissement, comme vous le dites, mais également suffisamment important pour ne pas confondre vitesse et précipitation.

Depuis la consultation populaire portant sur le choix du matériau à utiliser pour le pont des Trous, le dossier n'est pas resté en berne. La prochaine étape décisionnelle aura lieu le 25 janvier prochain ; c'est à cette date que j'ai décidé de réunir les représentants de toutes les composantes du collège communal tournaisien à mon cabinet.

Il est donc encore trop tôt pour rentrer dans les détails de procédure et du concours d'architecture dont vous parlez, mais il est vrai qu'il y a toute une série d'interrogations, notamment de nature juridique et de bénéfice des droits qui se posent et qui ne permettent pas alors de faire n'importe quoi, incontestablement.

La Wallonie, au grand bénéfice des Tournaisiens, a réussi à obtenir un important cofinancement européen pour l'ensemble de la traversée – je dis bien l'ensemble de la traversée. C'est une chance à saisir, mais une chance qui n'a qu'un temps. Je dois donc au préalable m'assurer, avec les autorités communales, d'une vision, désormais, clairement définie et définitivement partagée, afin que nous n'ayons plus à mettre l'ouvrage sur le métier une nouvelle fois.

Je terminerai en vous rappelant que la demande de permis a été introduite, en août dernier, pour l'ensemble de la traversée de Tournai. Mais, comme je m'y étais engagé, la partie de la demande relative au pont des Trous a été retirée, à la suite du résultat de la consultation populaire. L'instruction du reste de la demande suit son cours et j'espère obtenir le permis dans les prochaines semaines pour ne pas retarder l'avancement du dossier. Tout est donc mis en œuvre de mon côté pour faire aboutir ce projet important sur le plan économique. J'espère qu'il en sera de même de la part des autorités locales.

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

**Mme Waroux** (cdH). - Merci Monsieur le Ministre. Effectivement, ma question arrive un peu tôt, mais en même temps, par rapport à cette fameuse date du 25 octobre, le temps passe et l'on pouvait s'inquiéter de la suite des événements. En tout cas, merci de prendre les choses en main et d'organiser cette fameuse réunion collège-cabinet.

Il est très important d'avoir, maintenant, une version claire et constante. C'est Oscar Wilde qui parlait de « l'importance d'être constant ». Je vais peut-être offrir le livre là-bas, à Tournai, pour essayer de maintenir le cap.

En tout cas, bon courage à vous par rapport à ce dossier. Nous savons, tous, l'importance de cette mise à gabarit et ce genre de couacs, à une tout autre échelle plus modeste – je savais ce que c'est de développer des projets et quand on les bloque, quand on les stoppe de cette façon, en changeant d'avis en cours – cela peut franchement être insupportable.

Merci pour votre prise en main de ce dossier et à très bientôt pour la suite.

**QUESTION ORALE DE MME SIMONET À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'ANALYSE JURIDIQUE RELATIVE À  
L'OBLIGATION DE RESPECTER UN SALAIRE  
MINIMUM DANS LES MARCHÉS 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 « l'analyse juridique relative à l'obligation de respecter un salaire minimum dans les marchés publics ».

La parole est à Mme Simonet pour poser sa question.

**Mme Simonet** (cdH). - Monsieur le Ministre, je reviens à nouveau vers vous dans un dossier, je le sais,

qui vous tient particulièrement à cœur et qui vous interpelle et, ici, sur une de ses facettes – le dossier, c'est le dumping social, bien entendu. Cette facette, c'est une étude intéressante et pertinente que vous avez commandée à un cabinet d'un avocat spécialisé au sujet du dumping social.

D'abord, je vous remercie de votre démarche proactive pour mettre en œuvre tous les moyens à notre disposition dans un contexte légal qui, en même temps, semble étriquée, mais permet peut-être d'être plus proactif pour lutter contre ce fléau.

J'aimerais revenir plus spécifiquement sur un aspect que nous avons abordé, lors de notre dernier échange, à savoir le récent arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne. Ce n'est pas inintéressant évidemment, d'avoir l'avis de la Cour de justice et lorsque nous en avons discuté, vous m'aviez précisé que cet arrêt semblait effectivement ouvrir la possibilité, pour les États membres, de fixer une condition liée à l'application du salaire minimum. Mais, bien entendu, la nouvelle venait de sortir, l'arrêt n'était pas encore disponible tel quel et il était trop tôt pour se prononcer. C'est à ce moment-là que vous m'avez annoncé avoir demandé une analyse plus approfondie. Je pense que le sujet en valait la peine.

Cette potentialité offerte par cet arrêt, étant évidemment plus qu'intéressante, je reviens vers vous aujourd'hui. Qu'en est-il ? Cet arrêt ouvre-t-il des champs possibles pour réguler et permettre l'application d'un salaire minimum, ici, lorsque l'on travaille en Région wallonne ?

Y a-t-il des possibilités et se situent-elles au niveau fédéral ? Certainement. Se situent-elles aussi au niveau de la Région ?

Avez-vous eu des contacts avec le niveau fédéral sur cette possibilité ouverte par la Cour de justice de l'Union européenne ?

**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, d'abord et avant tout, je voudrais préciser que le rapport, demandé auprès de Maître Durviaux et que j'ai présenté au Gouvernement, sera transmis à la commission si cela n'a pas encore déjà été fait. Je m'assurerai que ce rapport vous parvienne de manière à le mettre à la disposition de l'ensemble des parlementaires qui le souhaitent et qui souhaiteraient pouvoir alors le parcourir par le détail.

Ceci étant, comme vous, j'ai eu pas mal d'espoirs à l'annonce du récent arrêt de la Cour de justice. Celui-ci a suscité nombre de réactions, mais, hélas, il semblerait que sa portée n'emporte pas nécessairement les attentes escomptées.

L'analyse de cet arrêt a été effectuée par Maître Durviaux, avocate spécialisée en marchés publics, qui nous accompagne dans la réflexion portée sur la réglementation et à laquelle j'ai demandé de creuser particulièrement cette dimension.

Son étude démontre que rien ne s'oppose à ce que l'on impose à l'ensemble des soumissionnaires de prendre un engagement, de respecter le salaire minimum prévu par la réglementation belge. Cependant, le versement du salaire minimum aux entreprises y détachant du personnel est déjà imposé par la loi du 5 mars 2002. Il y a donc lieu, avant tout, pour la Belgique en tout cas – puisque l'arrêt concernait peut-être un pays pour lequel il n'y a pas cette même obligation légale du salaire minimum – avant tout, de respecter la réglementation déjà en vigueur.

Il ne sert donc a priori pas à grand-chose, d'après elle – et je fais volontiers mienne son argumentation – de rajouter une couche de législation supplémentaire pour le plaisir, mais plutôt de veiller à la bonne application de la législation existante.

C'est donc en termes de vérifications plus rigoureuses et plus nombreuses du respect de la réglementation sociale que doit porter le premier effort et en ce sens, il serait intéressant que le Fédéral fasse suivre ses déclarations désormais de faits.

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

**Mme Simonet** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Effectivement, l'on aurait pu espérer avoir les ouvertures complémentaires, mais d'un autre côté, notre réglementation, notre législation et la loi de 1992 précisent déjà un salaire minimum. Cela ne sert peut-être pas à grand-chose de remettre une couche sur ce qui existe déjà, si je comprends bien.

Merci aussi de proposer, de transmettre à l'ensemble des commissaires l'analyse en question.

Je sais que nous sommes évidemment sensibles à tout ce qui peut permettre qu'en Région wallonne – mais aussi en Belgique, et le rôle du Fédéral est évidemment important – nous puissions lutter contre le dumping social.

Le Gouvernement fédéral a déclaré à plusieurs reprises prendre ce problème à bras-le-corps, mais sur cette facette-ci, nous voyons que ce ne sont pas tant les réglementations européennes et les réglementations belges, que les abus, les excès, la fraude qui posent problème. Il y a donc la nécessité d'avoir des contrôles. Ces contrôles, effectués au niveau fédéral, seront-ils intensifiés ? C'est la question qui mérite d'être posée. Ce n'est évidemment pas, ici, que l'on peut la poser. On discute aujourd'hui de 700 millions d'euros à rembourser. Il est vrai que c'est beaucoup. C'est un effort qui aurait été bien utile, ce sont des montants qui seraient bien utiles à l'heure où chaque euro est rare.

Vérifier que la loi est appliquée, c'est quand même l'abc du rôle d'un État de droit aussi.

**INTERPELLATION DE M. STOFFELS À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE RAIL  
EN WALLONIE »**

**QUESTION ORALE DE M. HENRY À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
CONCERTATION ENTRE LE FÉDÉRAL ET LES  
RÉGIONS SUR LE RAIL WALLON »**

**QUESTION ORALE DE MME SALVI À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
RETOUR DU THALYS WALLON »**

**QUESTION ORALE DE M. FOURNY À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'ANALYSE CRITIQUE DU PLAN DE  
TRANSPORT DE LA SNCB RÉALISÉE PAR LA  
CELLULE FERROVIAIRE DU SPW »**

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

- de M. Stoffels, sur « le rail en Wallonie » ;
- de M. Henry, sur « la concertation entre le Fédéral et les Régions sur le rail wallon » ;
- de Mme Salvi, sur « le retour du Thalys wallon » ;
- de M. Fourny, sur « l'analyse critique du plan de transport de la SNCB réalisée par la cellule ferroviaire du SPW ».

La question de M. Fourny est retirée.

M. Stoffels est retenu dans une autre commission. Je vais donc demander aux différents intervenants s'ils souhaitent développer leurs questions tout de suite. Je propose que M. Henry commence ; Mme Salvi pourra suivre et M. Stoffels nous rejoindra alors.

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

**M. Henry** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, avant les vacances, la ministre Galant avait affirmé – au mois d'octobre même – que, concernant le plan d'investissement – le fameux plan d'investissement dans le rail dont nous parlons depuis plusieurs années – elle comptait avoir tranché 80 % des demandes régionales d'ici Noël. Nous avons passé Noël maintenant.

Cela paraissait être un calendrier relativement difficile à tenir, puisqu'il n'y avait pas encore eu, à l'époque, de réunion commune entre le Fédéral et les Régions. Enfin, cette annonce avait été faite et je voulais donc surtout revenir sur le sujet et voir quel était désormais le calendrier. Y avait-il des informations nouvelles ? Quel est le niveau d'avancement et de l'organisation de la concertation ?

Je souhaite aussi vous demander quelles seront la politique et la marge de manœuvre de la Wallonie, puisque j'ai aussi lu que vous considériez qu'il n'y avait pas d'argent wallon disponible pour les investissements. Je ne sais pas si les propos écrits ont dépassé votre intention réelle ou pas, puisque c'est une information nouvelle et significative. Je le dis tout de suite, à la fois, je comprends – et j'ai moi-même toujours défendu – que la Région ne doit certainement pas se substituer au Fédéral. La compétence ferroviaire est fédérale et il doit y avoir des budgets prévus au Fédéral, mais la question est évidemment de savoir néanmoins quel est le niveau d'investissement et d'engagement de la Région dans les projets ferroviaires qui sont extrêmement structurants pour la mobilité régionale, puisqu'il y a, par ailleurs, les autres compétences de mobilité qui sont régionales.

J'aurais donc voulu obtenir un éclaircissement sur ce point et savoir bien sûr quelles seront les priorités de la Wallonie ou quelle sera la méthodologie suivie parmi ces priorités puisque, précédemment, 18 priorités avaient été retenues et que, forcément, si le budget n'est plus ce qu'il était, cela rend les choses plus complexes. Toutefois, ces priorités étant bien des priorités, comment va-t-on faire pour en supprimer ou non ? Quelle est votre position, aujourd'hui, par rapport à cela ?

Enfin, pour ce qui concerne le volet « plan de transport », vous avez fait réaliser par la cellule ferroviaire une analyse de celui-ci – je trouve cela tout à fait positif et utile – qui a abouti à des conclusions très interpellantes pour le rail wallon en termes d'impacts de ce plan de transport. Sur base de cette étude, j'aurais donc voulu savoir ce que vous comptez faire, maintenant. Quelles conclusions tirez-vous de cette analyse et quelles actions seront entreprises par le Gouvernement vis-à-vis du Gouvernement fédéral ? Là, il s'agit d'une compétence fédérale et de la SNCB. Comment faire pour pallier au mieux ces conclusions négatives ? Visez-vous à faire modifier ce plan de transport, à une certaine échéance, ou à prendre d'autres mesures qui viendraient pallier ces différentes conséquences négatives ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Stoffels pour développer son interpellation.

**M. Stoffels (PS).** - Monsieur le Ministre, dans les dernières heures de l'année écoulée, nous apprenions que la cellule ferroviaire du Service public de Wallonie émettait un avis assez négatif sur le nouveau plan de transport de la SNCB. Plusieurs éléments impactent

effectivement négativement le transport ferroviaire en Wallonie. Ainsi, l'on note l'allongement des temps de parcours plus important que la moyenne, la disparition annoncée de liaisons internationales passant par Namur, l'inefficacité de la dorsale wallonne et j'en passe.

La presse nous apprend, je cite, qu'alors que la SNCB annonce une augmentation moyenne de la durée de parcours de 3,3 % sur les cent couples origine-destination les plus fréquentés, l'on constate que le temps de parcours entre les grandes villes wallonnes et la première gare bruxelloise – que ce soit au Nord, gare du Luxembourg ou le Midi – se sont allongés dans les proportions plus importantes, l'augmentation moyenne étant de 10 %, soit cinq minutes environ ».

Pouvez-vous faire le point sur ces éléments d'information ? Quelle évaluation peut-on en faire à la faveur des demandes formulées par le Gouvernement wallon lors des réunions de concertation ?

Un autre élément très négatif est la « rétrogradation » – si l'on peut l'appeler ainsi – de l'axe Bruxelles-Luxembourg. Il y a une forme de « banlieutisation » de la Wallonie en général et de la gare de Namur en particulier. Selon les itinéraires, les temps de parcours des liaisons internationales directes, entre ces villes, sont allongés de 10 à 37 minutes. Quel est l'avenir des liaisons internationales passant par Namur ; alors qu'en 2016, les liaisons TGV entre Strasbourg et Luxembourg sont opérationnelles ? Quelle est votre analyse de ce sujet ?

L'avenir de la dorsale semble, lui aussi, menacé. Qu'en est-il ? In fine, l'on est en droit de s'interroger sur l'avenir même du rail en Wallonie.

De même, une analyse croisée a-t-elle été menée avec l'impact de ce plan Transport sur la Flandre ? Le cas échéant, que peut-on en déduire ?

Il y a une bonne dizaine d'années, le Gouvernement avait décidé de préfinancer une partie des investissements à programmer de façon prioritaire, suivant l'analyse du Gouvernement wallon de l'époque. Est-ce une formule à reprendre ?

En réponse à ma dernière question écrite sur le sujet, vous m'indiquiez que les deux opérations de préfinancement lancées par la Région – à savoir le *park and ride* de Louvain-la-Neuve et la modernisation de l'axe Bruxelles-Namur-Arlon – montrent que, si de nouvelles opérations de préfinancement devaient être encore lancées, il faudrait conclure des conventions qui tiennent compte des retours d'expérience, en particulier en ce qui concerne le respect des délais.

Comment dois-je comprendre cette réponse ?

Vous n'excluez pas qu'il puisse y avoir de nouvelles conventions de préfinancement, mais vous critiquez la façon dont elles ont été mises en œuvre jusqu'ici.

Parmi les priorités identifiées par le Gouvernement wallon, le préfinancement est-il envisageable pour certaines d'entre elles ? Le cas échéant, lesquelles, étant entendu qu'un préfinancement ne signifie pas se substituer aux obligations du Gouvernement fédéral en la matière ?

Enfin, il faut être prudent, car, à force d'affaiblir le rail wallon, le Gouvernement fédéral nous pousse à avoir un réflexe régionaliste du type : « Puisqu'ils ne font plus rien pour nous, faisons-le nous-mêmes ».

La façon dont la SNCB considère son réseau, c'est la parfaite illustration de cet exemple et le coût payé par les usagers en termes de services est assez élevé.

En réponse à une question précédente sur le sujet, vous me répondiez, je cite : « Pour ce qui relève de la problématique des lignes C, je tiens à rappeler que la Région wallonne ne demande pas la régionalisation, partielle ou totale, de la SNCB ou d'Infrabel. La SNCB doit remplir correctement les missions de service public que la loi du 21 mars 1991 lui impose, au bénéfice de l'ensemble de la population, desservie par les gares et points d'arrêt non gardés existants, actuellement, et pas uniquement au bénéfice de la population qui habite dans les zones desservies par les relations IC ou de type RER, REL ou REC.

L'offre minimum par chaque gare et chaque point d'arrêt non gardé – PANG – doit être d'un train par heure durant une amplitude journalière de 18 heures. Une offre de train ne se remplace pas par une offre de bus, ne serait-ce que parce que l'organisation d'une ligne de bus ne se réalise pas de la même manière qu'une ligne de chemin de fer et je ne parle pas seulement en termes de confort ou de rapidité ».

La politique actuelle du Gouvernement, du groupe SNCB et d'Infrabel vise à privilégier les grands axes, abandonnant progressivement les missions de la loi de 1991 quant aux services à rendre hors zones, de type IC, RER, REL ou REC. J'ai l'impression que le Fédéral nous met devant de faits accomplis. D'un certain point de vue, je peux comprendre – ce qui ne veut pas dire accepter – la stratégie de focaliser l'effort sur les axes rentables, ce qui désavantagera forcément la Région wallonne, essentiellement rurale, en dehors des zones fortement peuplées.

S'il le faut, le Fédéral modifiera ladite loi, auquel cas, la Région wallonne sera totalement désarmée, si elle ne prépare pas de scénario alternatif. Un peu plus loin dans votre réponse, vous annoncez : « Le Comité de concertation du 28 octobre 2015 a approuvé la création d'une plateforme d'intermodalité qui traitera, notamment du plan de transport 2017-2030. La Région wallonne y siègera pour y défendre les points de vue que je viens d'exprimer. Cette plateforme n'a pas vocation à préparer une énième réforme de l'État, mais a vocation à renforcer la collaboration entre les opérateurs

publics de transport en commun, notamment, par la mise en place d'une billettique commune, d'une intégration tarifaire, d'une offre correctement articulée et d'une communication concertée. »

Vu la politique actuellement menée, au niveau fédéral et à la faveur de l'avis de la cellule ferroviaire du SPW sur le nouveau plan de transport et des différentes décisions prises, depuis près de deux ans, peut-on vraiment croire que ce soit la bonne stratégie ? Comment garantir nos intérêts et celui des usagers wallons ?

Comment imposer aux différents acteurs de cette mauvaise pièce de théâtre le respect de la loi de 1991 qui, à tout instant, va pouvoir aussi être modifiée par le même législateur fédéral ?

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

**Mme Salvi** (cdH). - Monsieur le Ministre, pour le coup, ma question portera plus spécifiquement et uniquement sur le Thalys wallon malgré les interpellations extrêmement intéressantes de mes collègues.

Depuis le printemps dernier, notre Région pâtit de la suppression de la liaison Thalys sur la dorsale wallonne. Nous avons été nombreux à plaider pour le maintien de celle-ci et notre Parlement avait adopté une motion en ce sens.

Malgré ces appels et votre engagement dans ce dossier, le Gouvernement fédéral a maintenu sa décision, en indiquant cependant qu'il ne s'agissait pas d'une suppression, mais d'une suspension, rendue nécessaire afin d'améliorer la sécurité ferroviaire sur la dorsale wallonne.

Un article de presse, paru fin décembre, indiquait que le conseil d'administration de la SNCB serait parvenu à un accord sur le principe d'un redémarrage du Thalys wallon. Nous ne pourrions naturellement que nous réjouir de cette information si elle devait se concrétiser.

En effet, il semblerait que l'administrateur délégué a déjà exprimé des réserves budgétaires et indiqué que le redémarrage ne serait pas possible avant 2017. En effet, la sérieuse cure d'amaigrissement à laquelle la SNCB est soumise par le Gouvernement fédéral hypothèque la réouverture de la ligne.

Aviez-vous été informé de cette décision du conseil d'administration ? La confirmez-vous ?

De même, des réserves seraient-elles liées au coût de cette réouverture ?

Les travaux de sécurisation sont-ils aujourd'hui terminés ? Dans l'affirmative, comptez-vous interpellier

la ministre fédérale de la Mobilité, dans un délai assez court, sur la manière dont elle justifie le fait que l'on ne puisse pas rouvrir la ligne si, effectivement, ces travaux sont terminés, ou si, comme elle l'avait affirmé, il s'agissait d'une suspension et non pas d'une suppression ? Comptez-vous remettre ce dossier sur la table du Comité de concertation ?

Pouvons-nous raisonnablement espérer une réouverture de la ligne avec cette échéance de 2017 qui, aujourd'hui, semble tout doucement être sur les lèvres de quelques-uns ?

À nouveau une question sur le Thalys, je m'en excuse, mais j'espère néanmoins que les choses, en cette année 2016, évolueront favorablement.

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame et Messieurs les députés, merci pour cette interpellation sur un sujet effectivement important, sur lequel j'ai déjà eu l'opportunité, à plusieurs reprises, de m'expliquer au sein de cette commission, notamment quant à la démarche globale que je veux suivre, s'agissant du plan de transport nouveau de la SNCB, élément essentiel, s'il en est, pour la Wallonie ; un plan nouveau à mettre en place à partir de décembre 2017, mais qu'il convient de préparer le plus rapidement possible.

Il s'agira de disposer d'une analyse de l'actuel plan de transport par la cellule ferroviaire, d'une information à l'adresse de la ministre fédérale de la Mobilité et d'une proposition de débat sur cette problématique au sein de notre commission. Ce sont les trois étapes sur lesquelles je m'étais engagé pour pouvoir, demain, formuler des recommandations appropriées de la Wallonie à l'égard du futur plan de transport.

L'analyse faite à ma demande, par la cellule ferroviaire, a déjà été transmise à Mme la Présidente le 24 août dernier et, le même jour, à la ministre fédérale de la Mobilité. Le 30 septembre 2015, Mme Galant m'a envoyé une réponse lapidaire, je cite : « Les résultats d'analyse dont vous avez chargé la cellule ferroviaire sont actuellement à l'étude au sein de mon cabinet. J'ai également transmis votre évaluation à M. Jo Cornu, Administrateur délégué de la SNCB. Les conclusions des différentes réflexions menées feront l'objet d'une discussion au sein de la plateforme d'intermodalité qui sera, prochainement, mise sur pied et qui associera des représentants des trois Régions. »

Le Comité de concertation du 28 octobre 2015 a approuvé la création de cette plateforme d'intermodalité sur la base du comité exécutif des ministres de la Mobilité.

À ma connaissance, cette plateforme ne s'est pas encore réunie à ce jour.

Dans son article du 6 janvier 2015, le journaliste de *L'Echo* écrit, et à juste titre, que je veux pour la Wallonie, une offre qui couvre tout le territoire wallon, en ce compris les zones à faible densité de population et une offre internationale. Je ne veux pas d'une « bussisation » de la Wallonie, ce que certaines instances de la SNCB souhaitent, manifestement avec la bénédiction de la Ministre Galant. Je ne le souhaite pas parce que ce n'est pas de la sorte que l'on répondra adéquatement à l'impératif de service public qui échoit toujours, à ma connaissance, à notre société toujours fédérale des chemins fer. Il n'y a pas de raison, sinon, de mettre le doigt dans un engrenage d'une régionalisation larvée de la compétence par effet de substitution par dépit. Puisque – et M. Stoffels a eu raison de le souligner – le risque, finalement, c'est qu'à force de ne jamais avoir de réponse ou d'investissement, conforme aux besoins de notre Région, nous soyons tentés de nous substituer à la SNCB ou à Infrabel, en réalisant nous-mêmes une série d'investissements qui se feraient, non seulement au détriment du budget régional – qui n'a pas vocation, en la circonstance, à être mobilisé –, mais qui ne ferait surtout qu'accélérer un mouvement, en donnant et en offrant des alibis à l'égard de celles et ceux qui pourraient tirer prétexte de cette situation de fait pour considérer qu'il n'y a plus de motif pour garder, au niveau fédéral, les chemins de fer. Ce, alors même que, par essence, pour qu'un réseau de voies ferrées soit performant, il doit bien sûr tenir compte des enjeux locaux et permettre le maillage entre les principaux pôles d'un pays, mais il doit aussi offrir une desserte internationale cohérente. Cela doit donc se penser à l'échelle du pays.

Le débat qui aura lieu, au sein de cette commission à l'initiative de sa présidente, donnera à chacun la possibilité d'exprimer la vision qu'il a du développement du ferroviaire en Wallonie et des priorités à défendre et permettra aussi, dès lors, d'affiner les positions que la Wallonie pourra relayer et recommander.

Sur le volet purement d'investissement, une première réunion de la cellule technique a eu lieu le 16 décembre, au cours de laquelle la méthodologie de travail fixée par le cabinet de Mme la Ministre Galant a été exposée et la prochaine réunion fixée la semaine prochaine, le 18 janvier.

Vous savez que la ministre a remis au placard l'ancien PPI, le plan d'investissement précédent. C'est d'une certaine manière dommageable, puisque l'on avait au moins, à travers ce plan, le mérite de connaître quels étaient les projets retenus et les enveloppes de financement potentielles. Mon prédécesseur en charge de cette matière, M. Henry, avait d'ailleurs permis que le précédent Gouvernement identifie 18 chantiers prioritaires qui n'ont pas été démentis par l'actuel Gouvernement et que celui-ci a faits siens également.

Il est évident que nous avons que le groupe SNCB dans son ensemble, que ce soit le volet SNCB pur ou

Infrabel, est contraint à des économies drastiques – et que je continue d'estimer être totalement disproportionnées. Personne n'imagine un instant qu'en cette période de disette budgétaire publique, un groupe aussi important ne soit pas soumis à des économies. N'importe quelle formation politique, au Fédéral, aurait certainement considéré qu'il fallait aussi faire des économies et réduire la voilure d'une série de ces dépenses.

Ce n'est donc pas le principe, c'est surtout la proportion de ces économies qui est insoutenable et qui pour, celles et ceux qui sont défenseurs de la valeur publique que représente le système des chemins de fer, ne peut pas être acceptée. Parce que, là, il y a plus qu'une prise à la gorge, il y a un étouffement progressif de cette capacité des chemins de fer de pouvoir rester performants dans l'optique du service au public qu'ils sont censés rendre.

Ce PPI étant désormais au placard, la ministre ayant signalé l'ambition de réaliser un nouveau plan, il est évident que, chaque mois qui passe pour établir la nouvelle programmation, engendre également des économies par effet direct. Je comprends que cela puisse concourir à l'objectif poursuivi par le Fédéral, mais beaucoup moins satisfaire l'attente régionale de la mise en œuvre d'une série de dossiers que la Wallonie estime stratégiques. Soit.

Toujours est-il que, désormais, il y a une volonté de définir un nouveau programme d'investissement en y impliquant les Régions – et cela, je pense qu'il faut pouvoir le souligner.

Une réunion s'est donc déroulée déjà en décembre et la prochaine se tiendra la semaine prochaine. Je n'ai pas, à ce stade, pour répondre plus précisément à M. Henry, d'idée d'un éventuel montant qui pourrait être investi par le Fédéral sur des projets qui auraient été préalablement identifiés par les régions respectives.

D'autre part, il n'y a pas – je le confirme tant à vous-même qu'à M. Stoffels – le moindre euro, aujourd'hui, prévu dans la trajectoire de financement de la Région wallonne pour être dans une démarche, a fortiori, de financement seul, mais même de cofinancement de projets, dans le cadre de la logique qui était celle du précédent programme d'investissement. C'est vrai pour les raisons que j'ai antérieurement évoquées.

S'agissant du Thalys à proprement parler, le 25 février, suite à la décision du Kern fédéral de suspendre la circulation des Thalys sur la dorsale wallonne, j'avais déjà attiré l'attention de Mme la Ministre Galant sur l'importance que revêt à mes yeux ce dossier stratégique pour la Wallonie.

Dans sa réponse du 21 avril dernier, elle insistait sur le fait qu'il s'agissait d'une décision de suspension et non de suppression de cette desserte. Elle m'annonçait

également que, dans le cadre du plan de modernisation, demandé à la SNCB, l'avenir de la desserte par train à grande vitesse de la dorsale wallonne ferait l'objet d'une attention particulière.

En réponse à mon nouveau courrier du 26 juin 2015, elle m'indiquait, notamment que les aspects liés aux dessertes internationales, au départ des grandes villes du pays, dont les grandes villes wallonnes, telles Mons, Charleroi, Namur et Liège, seraient intégrés dans le prochain contrat de gestion.

Le 4 juin, M. Cornu, en réponse à mon courrier du 5 mai, m'a informé du fait que THI Factory faisait le nécessaire pour que ses rames soient équipées, dans les délais prévus, et que toute demande éventuelle de l'État belge, visant à opérer les services qui ne couvrent pas leurs coûts, devra faire l'objet d'une compensation et de l'accord de la SA THI Factory qui exploite les liaisons Thalys depuis le 1er avril dernier.

Constatant, à la lecture de la justification du budget général des dépenses du Gouvernement fédéral, pour l'année budgétaire 2016, du SPF Mobilité et Transports, qu'aucun budget n'a été prévu à l'article budgétaire 33.51.10, 31.22.09, intitulé « Contributions pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains à grande vitesse », aucune dotation prévue au profit de la SNCB à cet article budgétaire, je viens à nouveau d'écrire à Mme Galant, en date du 8 janvier, car, contrairement au souhait que je lui exprimais, dans mon courrier du 26 juin 2015, elle n'a visiblement pas jugé opportun de passer commande d'une offre de service public auprès de THI Factory.

Selon mes informations, le conseil d'administration de la SNCB du 15 décembre 2015 a bien inscrit la circulation du Thalys wallon dans ses propositions adressées à la ministre fédérale de la Mobilité.

Je crains que le Gouvernement fédéral et sa ministre, pour des raisons probablement budgétaires, voire idéologiques, liées à la libéralisation du trafic international voyageurs, qu'ils ne considéraient plus, comme une mission de service public ce type de jonction Thalys et donc, ne considéraient plus comme prioritaire la remise en service du Thalys sur la dorsale wallonne.

Toutefois, je m'en voudrais de faire un procès d'intention, mais il est évident qu'aujourd'hui, les éléments factuels dont j'ai pu avoir connaissance m'amènent à donner quelques crédits à cette hypothèse.

On continuera, du côté du Gouvernement wallon, à rester attentif à ce dossier et à ne pas le lâcher, mais l'on voit que, d'un argument qui, au départ, était technique, justifiant la suspension du Thalys et non sa suppression, maintenant que l'écueil technique n'est plus de mise, il n'y a, pour autant, malgré la proposition faite par le

conseil d'administration de la SNCB, pas eu de volonté de retenir cette possibilité au budget 2016.

Je souhaite rester optimiste et imaginer que le prochain ajustement budgétaire du Fédéral sera l'occasion de remettre des crédits et de relancer la demande de jonction Thalys sur la dorsale wallonne. Mais d'un autre côté, je suis quelque part amené, comme le disait je ne sais plus qui, à être pessimiste et, comme on le dit, un pessimiste, c'est un optimiste qui a de l'expérience.

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

**M. Henry** (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces différentes réponses.

Pour ce qui concerne le plan de transport, je prends bonne note de vos différentes informations. Je pense que l'on est dans un calendrier raisonnable du point de vue de la Région. Il est évidemment très dommageable qu'il y ait ces conséquences si négatives que l'on supputait bien, qui avaient été exprimées par les usagers, depuis longtemps, et qui sont, don, c bien analysées par votre administration. Elles seront une base pour faire des propositions pour le prochain plan de transport, puisqu'il n'est quand même que dans un an. On est donc là dans le calendrier raisonnable, mais cela veut donc dire qu'il faut espérer aboutir à une prise en considération de ces éléments beaucoup plus que dans le plan précédent.

J'ai bien noté les différentes étapes évoquées. Je vous encourage vraiment à aller le plus vite possible dans ces étapes, puisque le temps est malgré tout assez compté pour le prochain plan de transport – cela me paraît important.

Deuxièmement, pour ce qui concerne les investissements, là, je suis plus surpris. Je ne suis pas tellement surpris par l'avancement fédéral – je le disais dans mon introduction – puisque le calendrier était intenable et cela ne fait donc que confirmer quand même cet état problématique de très lente discussion sur les investissements. Le travail a commencé, mais il est très lent. Vous aurez une réunion la semaine prochaine, on verra ce qu'il en sortira, mais je suis très inquiet par ce que vous nous annoncez en plus. J'ai un peu l'impression que l'on est dans une sorte de stratégie du pire, c'est-à-dire qu'au désinvestissement fédéral, vous confirmez aujourd'hui – j'avais été très surpris dans la presse, mais c'est donc une décision du Gouvernement – le désinvestissement wallon, c'est-à-dire en tout cas le fait qu'il n'y aura pas le choix que vous faites, qu'il n'y ait pas de participation aux cofinancements, tels qu'ils étaient envisagés dans le plan précédent. Ce n'est pas rien comme annonce.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je n'ai pas dit que le Gouvernement avait décidé, volontairement, de ne pas apporter de part de cofinancement. J'ai précisé

qu'à ce jour, il n'y avait pas, dans la trajectoire budgétaire, de somme identifiée pour le faire.

Cela ne veut pas dire que demain, dans le cadre des discussions que nous pourrions avoir avec le Fédéral, pour enfin permettre d'esquisser les contours de la future programmation, en termes d'investissements, que le Gouvernement ne prenne pas la décision de venir avec un cofinancement. J'ai dit simplement qu'à l'heure où je vous parle, il n'y a pas d'enveloppe réservée spécifiquement dans la trajectoire budgétaire à ce sujet.

**M. Henry** (Ecolo). - D'accord, c'est plus clair. Non, ce n'est pas la même chose, effectivement. C'est un recul quand même puisque, précédemment, il y avait une décision. Au moment de la décision sur les priorités, il y avait une décision qui était d'ailleurs, je pense, demandée par tous les groupes politiques – tant de la majorité que de l'opposition – d'intervenir dans le cofinancement à hauteur maximale du cofinancement possible. Et maintenant, vous dites : « Pour l'instant, il n'y a pas de budget et l'on verra bien, si on le fait ou non ». C'est un sérieux recul, mais d'accord, vous ne fermez pas la porte.

Ce n'est pas du tout anodin cette question, puisque évidemment, l'on pourrait dire : « Tout doit être payé par le Fédéral ». C'est tout à fait défendable, cela l'aurait été il y a quelques années aussi, c'est une compétence fédérale, cela doit être payé par le Fédéral.

En même temps, il y a un risque de différenciation très fort entre les Régions. La Wallonie a une situation, en matière de rail, qui est particulièrement catastrophique. Il y a un désinvestissement fédéral très important et la Flandre fera vraisemblablement du cofinancement.

C'est pour cela que je disais que le désinvestissement s'ajoute au désinvestissement. C'est une sorte de stratégie du pire, c'est-à-dire que ce qui risque de se passer, c'est que l'on aggrave encore la situation du rail wallon, et cela m'inquiète très fortement.

Je pense que cette question sera très importante, mais je comprends bien, évidemment, qu'elle soit au cœur, et qu'elle sera au cœur de la discussion avec le Fédéral. Forcément, cela fait partie des paramètres. Quelle est la hauteur des investissements fédéraux ? Quels sont les investissements prioritaires ? Quels sont les mécanismes de cofinancement ? Comment se comportent les différentes régions ? Cela, je comprends bien, on ne peut pas trancher tant que la discussion n'est pas aboutie, mais je ne suis pas du tout rassuré.

Il y a aussi un autre élément. Vous avez dit, qu'il y aurait – mais, là, cela concerne en fait le plan de transport – sur base de la plateforme intermodalités, le comité exécutif des ministres de la Mobilité. Dois-je bien comprendre que pour ce point-là, ce ne sera pas vous, mais votre collègue, M. le Ministre Di Antonio,

qui siègera dans ce comité pour le suivi du plan de transport, ce qui devient particulièrement compliqué à suivre ?

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Cela n'a pas été tranché.

**M. Henry** (Ecolo). - Ce n'est pas tranché, d'accord. Donc, il faudra voir.

Pour le reste, et pour terminer, Madame la Présidente, je pense que ce que nous devons viser, au-delà... Évidemment, c'est très bien d'avoir des positionnements et je pense que la Wallonie doit taper du poing sur la table, bien entendu, que la situation du rail est vraiment très problématique, que le désinvestissement annoncé est encore plus problématique, vraiment très inquiétant, et très inquiétant à l'heure des conclusions de l'accord de Paris. On sait très bien que le transport public est un élément central pour la gestion des émissions de gaz à effet de serre dans les prochaines années – on est sur des investissements de long terme –, mais en attendant, ce qui compte, ce sera le résultat, pour le rail wallon.

Ce sera donc une combinaison des décisions fédérales et des décisions wallonnes et je dois dire, qu'à ce stade-ci, le jeu de musculation, qui dure déjà depuis un certain temps d'ailleurs, ne me rassure pas et ne fait aussi que confirmer le regret que nous pouvons avoir que les ministres précédents, MM. Magnette et Labille, n'ont pas abouti sur le plan de transport. C'est cela aussi qui fait que, sans arrêt, l'on remet sur la table ce projet de plan d'investissement et qu'aujourd'hui tout est vraiment au point mort.

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

**M. Stoffels** (PS). - Je tiens à remercier M. le Ministre pour la sincérité de ses propos, qui se trouvent, pour une grande partie, entre les lignes. L'ensemble de ce jeu s'apparente à une espèce de jeu de poker. Jusqu'à présent, chacun fait croire à l'autre qu'il dispose de bonnes cartes, mais la surprise arrivera au moment où tout le monde devra abattre cartes sur table.

À mon avis, des questions se posent. Vous faites vous-même, Monsieur le Ministre, la démonstration que l'existence du Comité de concertation, jusqu'à présent, n'a rien résolu du tout, parce qu'il n'est pas convoqué, parce que vous n'obtenez pas de réponses autres que des réponses lapidaires de la part de votre collègue fédéral, alors que le niveau fédéral avance comme une locomotive. Il nous met devant une série de faits accomplis, sous l'influence de certaines personnalités flamandes, évidemment.

Il va donc falloir ne pas être un optimiste béat ni un pleurnicheur éternel, mais être réaliste, et savoir quelles sont les cartes que j'ai en main, et quelles peuvent être les cartes que les autres auront en main et se préparer, au

niveau du Gouvernement, pour fixer parmi l'ensemble des priorités que votre prédécesseur avait identifiées, quelles sont les vraies priorités pour la Région wallonne qu'il faudra défendre bec et ongles. De réfléchir également quant à la question : comment pourra-t-on apporter une garantie de financement en ce qui concerne les plans de transport et les plans d'investissement ? Cela implique-t-il qu'au stade du jeu de poker, qu'à l'heure actuelle, l'on doive écarter, en tout cas provisoirement, toute perspective – je ne dirais pas de cofinancement, mais plutôt – de préfinancement – la différence entre les termes étant importante ? Doit-on vraiment écarter cela au stade actuel ?

Comme il va falloir également réfléchir à la manière de réagir, à l'avenir, par rapport à un agenda qui n'est pas du tout caché, à savoir l'agenda en vue de régionaliser – disent certains – ou privatiser – disent d'autres – le réseau ferroviaire. Parce que l'une et l'autre perspective comportent un certain nombre de risques, étant donné qu'à la fois la régionalisation et la privatisation vont essentiellement s'articuler sur base de la notion de rentabilité du réseau.

Si, déjà à l'heure actuelle, l'on a quelques difficultés pour trouver dans les engagements, au niveau fédéral, une série d'axes stratégiques au niveau de la Région, voire d'axes internationaux au niveau de la Région, force est de constater que, pour ce qui concerne le réseau C qui devra donc desservir les régions semi-urbaines et les régions rurales de Wallonie, les inquiétudes sont grandissantes.

Elles sont grandissantes dans le sens où, en réduisant, à l'heure actuelle l'offre – je parle de la suppression de trains, je parle de la suppression de gares, je parle du matériel vétuste, je parle du besoin d'électrifier certaines lignes pour pouvoir garantir la ponctualité et le confort – l'on parviendra à démontrer que le besoin n'y est pas et qu'au bout de la ligne, l'on pourra tout simplement supprimer une série de lignes, considérées comme non rentables – c'est une espèce de prophétie qui s'accomplira parce que l'on a amené la politique ferroviaire jusque-là. C'est d'autant plus dangereux que, contrairement à la Flandre, une politique d'investissement, notamment en ce qui concerne les infrastructures, est nettement plus coûteuse en Wallonie qu'en Flandre vu le terrain – comme on dit toujours – accidenté, vu la topographie de notre terrain qui nécessite bien plus d'euros par kilomètre à investir dans le réseau que du côté du nord du pays.

Je me pose donc la question suivante. Quelles cartes tenez-vous en main dans ce jeu de poker ?

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

**Mme Salvi** (cdH). - Quant à moi, sur l'aspect uniquement du Thalys, je dois bien vous avouer Monsieur le Ministre que la franchise de vos propos me met en colère et me déçoit en même temps, par rapport à

l'attitude même du Gouvernement fédéral, et plus spécifiquement de sa ministre. Je me souviens encore du débat que l'on a eu, en séance, où certains membres du Mouvement réformateur nous juraient leurs grands dieux qu'il ne s'agissait que d'une suspension, que c'était uniquement technique, c'était uniquement pour faire des travaux ; on a eu le débat dans de nombreux conseils communaux où les propos étaient identiquement les mêmes.

Et aujourd'hui, on est face aux réalités et face à la véracité des attitudes des uns et des autres. Vous le dites vous-même, malgré une volonté positive du conseil d'administration de la SNCB, pas un seul euro dans la ligne budgétaire du Gouvernement fédéral sur cette question du Thalys wallon, Ce qui veut dire effectivement qu'il n'y aura pas de possibilité de mettre en place une offre de service de qualité et qu'aujourd'hui, malgré l'espèce ce brouillard ou d'enfumage que l'on a voulu nous faire croire, pendant de nombreux mois, il y a effectivement une volonté du Gouvernement fédéral de ne pas remettre sur les rails le Thalys wallon qui, par ailleurs, est une volonté unanime au niveau wallon, des citoyens, des personnes qui l'utilisent.

Aujourd'hui, vous avez été franc et honnête par rapport à ce dossier. Vous le dites vous-même, vous restez malgré tout optimiste. On espère éventuellement – on ne sait jamais – que dans une modification budgétaire, soyons optimistes, on alimente cette ligne budgétaire.

Je dois bien vous avouer que malgré le fait que je suis moi-même une utopiste et une optimiste de nature, j'ai bien peur que, sur ce dossier, comme dans d'autres, l'enfumage, aujourd'hui, soit devenu une réalité et que, malheureusement, on ne voie plus, demain, ce Thalys wallon rouler, alors qu'il est fondamental que l'on puisse trouver une solution. Je vous encourage à continuer, à aller au charbon et à continuer à défendre ce Thalys.

Aujourd'hui, nous sommes face aux réalités, pas un seul euro, rien au niveau du budget. Une volonté malgré tout du conseil d'administration de la SNCB et de la part de Mme la Ministre Galant, pas un euro de plus pour le Thalys wallon. CQFD.

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

Chers collègues, nous avons convenu, au démarrage de cette commission, que nous allions permettre à M. le Ministre de rencontrer les syndicats du non-marchand, dès 11 heures 30, pour reprendre nos travaux à 14 heures, comme convenu au niveau de l'ordre du jour.

Je pense que démarrer une question risque d'être assez compliqué pour les uns et pour les autres. Si l'on peut agir comme cela, ce sera plus facile pour tout le monde.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 11 heures et 26 minutes.

## REPRISE DE LA SÉANCE

*(Mme Durenne, Vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)*

- La séance est reprise à 14 heures 9 minutes.

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

Nous pouvons reprendre nos travaux, mais avant de commencer cette séance, je voulais vous présenter mes meilleurs vœux pour cette année 2016 remplie surtout de bonheur, bien sûr, mais de santé.

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

*(Suite)*

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

**QUESTION ORALE DE MME GONZALEZ MOYANO À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE BILAN DE LA CAMPAGNE BOB APRÈS LES FÊTES ET LA TOLÉRANCE ZÉRO PAR RAPPORT À L'ALCOOL »**

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DE L'INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (IBSR) ET LES CAMPAGNES DE PRÉVENTION DE L'AGENCE WALLONNE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (AWSR) »**

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

- de M. Puget, sur « le bilan de la campagne BOB » ;
- de Mme Gonzalez Moyano, sur « le bilan de la campagne BOB après les fêtes et la tolérance zéro par rapport à l'alcool » ;
- de Mme Waroux, sur « les résultats de l'étude de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) et les campagnes de prévention de

l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) ».

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

**M. Puget** (Indépendant). - Merci, Madame la Présidente, je vous présente mes meilleurs vœux également.

Monsieur le Ministre, les fêtes de fin d'année, avec l'excès qu'elles charrient, parfois, sont toujours délicates, sur nos routes.

D'après, certains articles de presse, les résultats intermédiaires des campagnes BOB sont plutôt positifs, avec une baisse, certes légère ; des conducteurs dépassant la limite – 3,5 % ont été contrôlés positifs contre 3,7 %, un an auparavant. Malheureusement, par contre, les conducteurs pris la main dans le sac dépassaient pour la plupart un taux d'alcoolémie de plus de 0,8 pour mille.

Le nombre de contrôles effectués serait en légère hausse, toujours par rapport à l'année dernière, en raison de l'utilisation du *sampler*.

Je me tourne vers vous, Monsieur le Ministre, pour avoir un bilan plus précis, plus officiel et mis à jour des campagnes menées sur les routes lors des périodes de fêtes. Combien de contrôles ont eu lieu en Wallonie en 2015 et plus spécifiquement durant la période des fêtes ? Quel est le pourcentage final de contrôles positifs ?

Enfin, est-il prévu une généralisation de l'utilisation du *sampler*, voire l'introduction de nouvelles technologies ?

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

**Mme Gonzalez Moyano** (PS). - Monsieur le Ministre, à mon tour, au terme de cette période de fêtes, j'aurais aimé faire le point avec vous concernant les accidents sur nos routes wallonnes.

J'aimerais savoir si la tolérance inférieure vis-à-vis de l'alcool a fait moins de victimes sur les routes wallonnes.

Le lancement de la nouvelle campagne BOB a-t-elle porté ses fruits ?

Savez-vous nous préciser combien d'accidents se sont produits ?

Y a-t-il eu une diminution par rapport à l'année dernière ?

Par ailleurs, à l'instar de la Flandre, l'idée d'aucune tolérance face à la consommation d'alcool germe-t-elle aussi en Wallonie ?

À ce sujet, un sondage a-t-il déjà été mené auprès de nos concitoyens wallons ?

Il est vrai que l'interdiction de l'alcool faciliterait les choses. Soit l'on a bu soit ce n'est pas le cas, mais il n'y aurait plus, dès lors, de : « J'ai bu, mais pas trop ou j'ai bu, mais ça va, je sais conduire ».

Bref, quel est votre sentiment sur la question ? Si le taux d'alcoolémie passe à zéro, la circulation sera-t-elle selon vous plus sûre ?

De manière générale, quel est votre sentiment sur le sujet ?

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

**Mme Waroux** (cdH). - Monsieur le Ministre, ma question a été jointe, mais elle s'éloigne un peu des sujets précédents, tout en ayant une finalité commune de sécurité.

En qualité de président de l'Agence wallonne pour la sécurité routière, l'AWSR, vous avez sans doute lu, comme moi, les statistiques publiées récemment par l'IBSR pour 2015.

Hormis le fait que les causes d'accident restent semblables, vitesse, alcool, distraction, l'année dernière a connu 755 morts – 15 tués chaque semaine – sur les routes belges soit 5 % de plus qu'en 2014.

Selon les statistiques tenues par l'AWSR, cette tendance est-elle également déplorée en Wallonie ? Quels sont les chiffres comparés entre 2014 et 2015 ? Quelle est votre analyse des éventuelles évolutions constatées ? Quelles sont les mesures envisagées à ce jour pour tendre vers le « zéro » ?

En outre, depuis le printemps 2015, de nouvelles campagnes de sensibilisation ont été lancées par l'AWSR.

L'AWSR envisage-t-elle de recourir au même type de message ou à la même agence de communication, souvent fort efficace, que le faisait l'IBSR précédemment ? Je trouvais quand même que les messages de l'IBSR étaient particulièrement percutants et donc efficaces.

Avez-vous déjà des retours sur la perception qu'ont les usagers de la route de ces campagnes ? Leur efficacité est-elle déjà mesurable ?

Je sais, dans l'actualité de la presse, que vous avez annoncé un audit justement sur ces campagnes de l'AWSR.

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mesdames et Monsieur les députés, merci pour vos questions qui soulèvent beaucoup de sujets et je vais tenter d'y répondre le plus complètement possible.

Je vous prie, dès lors, de ne pas me tenir rigueur de la relative longueur de la réponse que je vais vous soumettre.

Et je remercie déjà Mme la Présidente pour son indéfectible tolérance.

Les informations que vous avez lues dans la presse, concernant les résultats intermédiaires des contrôles d'alcool dans le cadre de la campagne BOB, proviennent d'un communiqué de presse de l'Agence wallonne pour la sécurité routière, l'AWSR.

Et cette dernière cogérant la campagne BOB avec les autres Régions, il s'agit d'un bilan intermédiaire tout à fait officiel à la date du 30 décembre 2015, la campagne se terminant à proprement parler le 25 janvier prochain.

À propos des résultats, d'abord, des contrôles BOB, les données, concernant l'intégralité des contrôles pour toute la durée de la campagne BOB, seront récoltées par la police fédérale et ensuite analysées et communiquées par l'Agence wallonne pour la sécurité routière début du mois de février.

Depuis le début de la campagne BOB, le 27 novembre dernier, 45 126 tests ont été effectués en Wallonie soit environ 1 600 conducteurs contrôlés, chaque jour, pendant quatre semaines. Septante-sept pour cent des tests ont été effectués par les zones de police locales de Wallonie et 23 % par la police de la route.

Le contrôle s'est avéré positif pour 1 595 conducteurs soit 3,5 % des usagers contrôlés. On peut se réjouir que ce soit peu, mais c'est toujours trop, évidemment.

Pour ce qui concerne les contrôles effectués en matière d'alcoolémie, tout au long de l'année 2015, il existe un relevé au sein de la police fédérale, mais un encodage de ces contrôles n'est malheureusement pas encore systématisé au sein de l'ensemble des zones de police locale et les résultats sont donc incomplets.

Enfin, plus d'un contrôle sur trois a été effectué en Wallonie avec l'aide d'un *sampler* durant ces quatre semaines de campagne BOB en 2015.

Il est indéniable que cet appareil qui mesure l'alcool dans l'habitacle du véhicule est sain et sa rapidité d'utilisation permet d'augmenter le nombre de conducteurs contrôlés. Son emploi augmente le sentiment objectif de contrôle auprès des conducteurs et

diminue le sentiment d'impunité face à la consommation d'alcool au volant.

De plus, il permet d'éviter la réalisation d'alcootests sur des personnes *safe* et ainsi obtenir une économie intéressante sur les embouts à usage unique qui coûtent un euro pour chaque alcootest effectué – oui, Madame Waroux, il n'y a pas de petites économies. Surtout, c'est un gain de temps et donc d'efficacité, puisque cela permet de plus rapidement passer au client suivant, si je puis m'exprimer de la sorte.

Même s'il revient à la police de la route et aux zones de police locales de décider elles-mêmes de l'achat ou non de tels appareils, le département politique criminel de l'Agence wallonne pour la sécurité routière les a sensibilisés à acquérir des *samplers*, notamment grâce à la mise à disposition d'une centrale d'achat par la police intégrée.

S'agissant de la question de la tolérance zéro pour l'alcool au volant, il ne s'agit pas encore d'une réalité en Belgique. Soyons clairs, la tolérance zéro pour les conducteurs novices, pendant les trois premières années après l'obtention de leur permis de conduire, est, à ce jour, une proposition de la Ministre fédérale de la mobilité, Mme Galant, mais elle n'est pas encore concrétisée dans la législation.

L'enquête d'insécurité routière de l'IBSR nous apprend que 59,4 % des Flamands sont pour une tolérance zéro généralisée. En Wallonie, l'adhésion sociale est un peu moins forte puisque 52,8 % des Wallons sont pour une telle mesure.

Pour ma part, comme j'ai déjà pu l'exprimer, à l'occasion d'une autre question sur le sujet au sein de cette commission, j'estime qu'un abaissement généralisé du taux d'alcool autorisé imposerait aux forces de l'ordre, et singulièrement les forces de police, de consacrer beaucoup de temps à des intoxications basses, dont le risque statistique d'accidents n'est pas particulièrement élevé selon les dernières études sur le sujet et, compte tenu les capacités limitées des forces de police, cela se ferait au détriment d'interception de personnes sous intoxication élevée qui sont majoritairement responsables d'accident.

Renforçons plutôt d'abord les contrôles de police pour appliquer la loi actuelle au-delà du débat sur la stigmatisation opportune ou non des seules premières tranches d'âge.

Troisième aspect, les accidents corporels. Les données concernant les accidents corporels de la circulation nous viennent du Fédéral avec un certain décalage. Les plus rapides, mais aussi très provisoires sont celles du baromètre de l'IBSR. À l'heure actuelle, personne ne possède les chiffres complets pour l'année 2015. Le baromètre qui bouclera l'année 2015 devrait être disponible au mois de mars prochain. Mais

il ne permettra pas de savoir, par exemple, si le nombre d'accidents impliquant, au moins un conducteur sous influence d'alcool, est en diminution en 2015 par rapport à 2014. Pour cela, il faudra attendre les données officielles qui ne seront publiées par le SPF Économie au plus tôt qu'à l'été 2016.

Les estimations de l'IBSR pour l'année 2015 se basent principalement sur les chiffres incomplets des neuf premiers mois. Ainsi, l'IBSR annonce une hausse du nombre de tués sur les routes belges, pour l'année 2015, et cette tendance à la hausse se marquerait en Wallonie après quatre années de baisse continue.

Le nombre de tués sur place sur les routes wallonnes aurait augmenté au cours des neuf premiers mois de l'année 2015 par rapport à la même période en 2014. Il semble que l'été fut particulièrement meurtrier. Sur les 39 tués supplémentaires, par rapport à 2014, 33 ont été enregistrés pendant les mois de juillet, août et septembre. Ce sont principalement des accidents de voiture survenus, pendant les nuits de week-end, qui sont, ici, en cause.

Le temps particulièrement clément, pendant l'été 2015 par rapport à 2014, pourrait en partie expliquer la hausse du nombre de tués pendant cette période.

S'agissant enfin des mesures pour 2016, diverses mesures sont prévues afin de faire repartir le nombre de tués sur nos routes à la baisse. Dont, par exemple, la lutte contre les vitesses excessives ou inadaptées. Cette thématique fera l'objet d'une campagne de sensibilisation de l'AWSR, au mois d'avril, et une quarantaine de radars fixes supplémentaires seront installés.

Pour rappel, l'on avait constaté une baisse de 40 % des tués sur nos autoroutes, lorsque les 18 premiers radars y avaient été installés. L'installation de radars tronçons devrait ensuite suivre ainsi que la mise en place d'amendes administratives qui soulageront les parquets et surtout lutteront contre l'impunité.

Autre mesure, le traitement des obstacles latéraux. Chaque année, de nombreux tués sur nos routes le sont contre des obstacles présents le long de la chaussée – des arbres, des poteaux d'éclairages ou autres – c'est pourquoi, en 2016, et pour les années à venir, un budget spécifique sera réservé pour le traitement de ces obstacles suivant l'approche SDFI – supprimer, déplacer, fragiliser ou isoler.

Autre thématique, les accidents de week-end. Plusieurs campagnes de sensibilisation spécifiques seront menées par l'AWSR. Le label BackSafe continuera également à se développer et de nombreux nouveaux lieux festifs seront labellisés, puisque après les festivals de musique, nous allons maintenant entamer les démarches auprès du secteur HORECA.

Enfin, dernier aspect, l'efficacité des campagnes. Sachez que le Département de communication de l'AWSR qui s'occupe de ces campagnes est composé d'anciens responsables de l'IBSR. Ils utilisent dès lors des méthodes qui ont déjà fait leurs preuves et continuent aussi d'innover, profitant de cette opportunité qui leur est donnée d'une plus grande proximité avec les réalités et les caractéristiques de la Wallonie.

J'en profite d'ailleurs pour signaler, contrairement à une information parue dans la presse, que je n'ai pas commandé un audit particulier à l'égard des campagnes de l'AWSR, puisque présenté comme tel, l'on donnerait le sentiment que j'en suis mécontent et que je souhaite faire un audit d'efficacité. Mon ambition est simple, c'est qu'à l'instar de tous les autres OIP qui prévoient dans leur contrat de gestion de réaliser une évaluation du fonctionnement, il a été demandé une évaluation du fonctionnement de l'AWSR et de faire une analyse des mesures d'impact des campagnes pour voir quelle était la dimension d'efficacité.

Il ne s'agit nullement de remise en cause ni du fonctionnement de l'agence ni de la qualité des campagnes de publicité réalisées. Cela me semblait utile au détour de cette question de pouvoir le préciser.

Enfin pour conclure, Madame la Présidente, de manière générale, sachez que scientifiquement, les liens directs entre l'efficacité d'une campagne et la diminution des accidents sont toujours très difficiles à établir. C'est un ensemble de facteurs qui additionnés, influencent l'accidentologie, tels que :

- la combinaison répression aux sensibilisations ;
- l'efficacité de la formation à la conduite, on aura l'occasion d'y revenir ;
- la sécurisation des infrastructures routières ;
- les nouvelles technologies développées pour les véhicules et au sein des véhicules, nouvelles technologies qui sont souvent des aides, mais qui sont aussi des éléments qui perturbent les conducteurs à certains moments.

Bref, autant d'éléments qui continueront de faire l'objet de toute la vigilance de la part de la Wallonie.

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

**M. Puget** (Indépendant). - Merci, Monsieur le Ministre. L'avantage d'avoir une longue réponse, c'est qu'elle est complète, en tout cas dans ce cas-ci. J'ai juste relevé – mais je ne sais pas si c'est de votre responsabilité, à mon avis non – que les résultats ne sont pas encodés par les zones de police, ce qui peut freiner toute la chaîne derrière. Si l'on n'a pas les résultats complets, comment prendre des mesures ? On peut penser que cela va mieux, alors que cela ne va pas mieux si l'on n'encode pas les résultats des actions menées sur le terrain.

Je ne sais pas si c'est de votre ressort de sensibiliser les zones de police à introduire plus rapidement les résultats des contrôles afin de pouvoir mener une politique au plus proche des réalités et certainement en temps utile et avoir, parfois, des réactions plus rapides.

Pour le reste, je vous remercie pour toutes les informations que vous nous avez transmises.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

**Mme Gonzalez Moyano (PS).** - Je remercie également M. le Ministre pour sa réponse exhaustive. Pour ma part, il a bien répondu. Il m'a dit que c'était un bilan intermédiaire qui est tout au moins satisfaisant. Je reviendrai donc vers lui pour les résultats complets en début février.

D'un point de vue budgétaire, vous avez évoqué cette technique très intéressante au niveau du test d'alcoolémie – à suivre et à inciter donc les commissariats à utiliser cette méthode.

Au niveau du taux d'alcool qui pourrait passer au niveau zéro, vous avez également répondu. Apparemment, nos concitoyens wallons sont un peu mitigés sur le sujet. Une personne sur deux serait pour. Je pense que votre idée de renforcer le contrôle actuel, plus de répression, plus de sensibilisation est l'objectif que la Wallonie doit se fixer.

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

**Mme Waroux (cdH).** - Merci, Monsieur le Ministre. Effectivement, réponse très complète. Nous entendons bien que les chiffres fournis ne sont pas actualisés encore, nous devons attendre. Néanmoins, cette mise en évidence de l'impact de l'été meurtrier doit tous nous toucher, nous sensibiliser. Il y a des actions importantes à mener sur ces sorties souvent festives.

Vous parlez de mesures de lutte contre la vitesse et ce sera fondamental en 2016. En ce qui concerne la lutte contre les obstacles latéraux, j'espère que l'on n'aura pas simplement un abattage massif d'arbres. Il y a une tendance, en France, à abattre beaucoup d'arbres sur lesquels certains se précipitaient. J'imagine qu'il y aura bien une analyse fine des meilleures mesures à mettre en place.

La labellisation des secteurs me semble être une très belle mesure, très belle motivation sur le terrain. Et enfin, nous relirons autrement l'article paru sur l'audit des campagnes de l'AWSR ; à titre juste de conductrice, j'appréciais les campagnes IBSR, celles-ci m'interpellaient, m'interrogeaient, me questionnaient.

Je ne sais pas s'ils continueront sur la même ligne ou s'ils vont éventuellement s'adapter.

#### **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 CONTRÔLES RADAR EN WALLONIE »**

#### **QUESTION ORALE DE M. DAELE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE RÉGLAGE DES RADARS »**

**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 contrôles radar en Wallonie » ;
- de M. Daele, sur « le réglage des radars ».

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

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, vous avez sans doute été aussi surpris par cette déclaration d'un fabricant de radars, durant les dernières vacances d'hiver, lors d'une période où la sécurité routière est un enjeu important, compte tenu du contexte des fêtes. Vous venez d'évoquer longuement les campagnes menées particulièrement lors de ces périodes.

Les radars fixes de contrôle de vitesse, implantés le long des autoroutes wallonnes, seraient réglés sur 150 kilomètres par heure le jour et 170 kilomètres par heure la nuit.

L'explication donnée est que, si ces radars flashaient à 120 kilomètres par heure, comme cela est prévu, les parquets seraient débordés.

D'autres informations étaient livrées concernant les radars fixes au nombre de 33 sur les autoroutes wallonnes. Seize sont en état de fonctionnement, car équipés d'une antenne qui permet de flasher. Les 17 autres sont de simples coquilles vides.

L'IBSR a réagi par rapport à ces déclarations. Tout d'abord, j'estime que c'est, à nouveau, un mauvais signal pour le comportement des automobilistes en termes d'impunité. Quand l'on sait que la majeure partie des accidents de la route sont provoqués par des problèmes de comportement et des erreurs humaines, je pense que ce n'était franchement pas un bon message. De son côté, l'IBSR a du mal à croire à cette information que les radars seraient réglés de cette manière et que l'importance est de lutter contre la vitesse. Si les radars ne sont pas entièrement équipés de ces fameuses antennes, il y a quand même un signal donné, qui fait en sorte que les automobilistes adaptent leur comportement.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous cette information ? Quelles sont les instructions qui sont

données pour le contrôle routier ? Quel pouvoir avez-vous à votre niveau pour rectifier le tir ? Du côté de l'équipement des radars, confirmez-vous cette information qu'une partie d'entre eux soit en état de fonctionnement ? Si oui, pourquoi ? Est-il prévu de tous les équiper ou est-ce une stratégie qui vise à donner un signal à être préventif ou bien, à un moment donné, équiperait-on, entièrement, les radars sur l'ensemble du réseau ?

Dans la réponse précédente, vous avez évoqué votre projet d'amende administrative qui, à mon avis, est liée à cette thématique. J'imagine que vous le révoquerez dans votre réponse.

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

**M. Daele (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, ce n'est pas la première fois que l'on parle de cette saga des radars. Cela revient régulièrement.

Pour poser le cadre, il y a eu dernièrement les États généraux de la sécurité routière où Mme la Ministre de la Mobilité, Mme Jacqueline Galant, avait dévoilé toute une batterie de mesures destinées à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes dans les cinq ans – aujourd'hui, nous sommes à 840 et l'objectif est de 420 – et de réduire de 30 % le nombre de blessés graves à l'horizon 2025. Les radars de contrôle de vitesse sont censés participer à cette réduction. Vous avez indiqué, à plusieurs reprises, pas plus tard que la question précédente, que l'une des armes, ce sont les radars fixes et les radars tronçons et que votre volonté était d'en mettre davantage demain.

J'ai été très surpris également de lire dans la presse, qu'un fabricant de radars a dit que les radars fixes de contrôles de vitesse, implantés au bord des autoroutes wallonnes, seraient réglés sur 150 kilomètres par heure le jour et 170 kilomètres par heure la nuit. Ainsi, dans le même ordre d'idées, il faut savoir que, par manque de moyens, sur les 33 radars fixes installés, au bord des autoroutes wallonnes, seuls 16 seraient en capacité de flasher.

Confirmez-vous ces faits ? C'est la question principale. Si c'est le cas, ce serait quand même contradictoire de vouloir diminuer le nombre de blessés et de morts sur les routes, tout en élevant la vitesse à laquelle se déclenchent les radars.

Je vous avais déjà interpellé plusieurs fois à ce sujet l'année dernière. C'était un sujet quasi identique, parce que pendant quatre semaines consécutives, sur plus de 100 000 véhicules en excès de vitesse sur l'autoroute E 42, pendant une période de travaux, il y en avait plus de 90 000 qui n'avaient pas été verbalisés. Ensuite, c'était du côté de Liège où ont été annoncés des quotas où chaque zone de police disposerait d'un quota annuel de procès-verbaux pour lesquels le Parquet de Liège

s'engageait à poursuivre devant les tribunaux. Au-delà, il ne pouvait pas garantir qu'un suivi serait donné à ces procès-verbaux.

Évidemment, l'on peut s'inquiéter de voir revenir régulièrement cette question de radars qui ne flasheraient pas ou de radars qui flasheraient, mais dont les personnes auteurs d'un excès de vitesse ne seraient pas poursuivies. C'est un très mauvais signal d'avoir cette impression de se dire « je peux rouler vite. De toute façon, il y a une marge de tolérance et de toute façon, même si jamais je vois le flash qui se déclenche, au niveau des parquets, ils ne poursuivront certainement pas ». Il y en a qui calculent. « Je roule toujours à 139 comme cela, je suis sûr que je ne me fais pas avoir ». Je trouve que ce sont de très mauvais calculs de dire qu'il y a une marge de tolérance. Si l'on met un panneau 120 kilomètres par heure sur une autoroute, c'est pour faire respecter le 120 kilomètres par heure. Sinon, l'on doit mettre 130 ou 140 ou 150 kilomètres par heure.

Si l'on met une règle, il faut qu'elle puisse être contrôlée et qu'elle puisse être sanctionnée, si elle n'est pas respectée. Auquel cas, il faut changer la règle, si l'on n'est pas en capacité de la faire respecter.

Lors d'une réponse précédente, Monsieur le Ministre, vous m'aviez précisé qu'un groupe de travail se penchait, notamment sur la question des quotas d'amendes et la problématique des infractions non sanctionnées. Je voudrais savoir s'il y a eu des avancées en la matière. Quelles sont-elles ? Avez-vous eu encore des contacts avec vos homologues fédéraux en charge de la Mobilité et de la Justice pour avancer sur ce sujet important ? Que ressort-il de ces rencontres ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame et Monsieur les députés, merci pour vos questions jointes sur cette thématique globale des radars. Soyons très clairs, les propos qui ont été tenus par un fournisseur, relayés dans la presse du jeudi 22 décembre, selon lesquels les radars fixes wallons seraient réglés sur autoroutes à 150 kilomètres par heure, le jour, et 172 kilomètres par heure, la nuit, sont totalement incorrects et ils m'ont particulièrement indigné. Je ne sais d'ailleurs pas, de vous à moi, si le pire c'est le fait qu'il y ait quelqu'un qui ait souhaité l'exprimer ou si c'est l'écho que la presse concernée a souhaité y donner, sans se donner préalablement la peine de recouper l'information. Parce qu'au total, cela a été bien plus nuisible dans les faits que si quelqu'un avait souhaité faire ce que l'on appelle un travail journalistique fondé.

Si des tolérances peuvent effectivement être appliquées, à la demande de certains parquets, dans un objectif de réduction de la surcharge de travail en matière de suivi administratif des amendes, de telles

marges ne sont appliquées que de manière tout à fait exceptionnelle et ne constituent, en aucune façon, une approche généralisée ni standardisée. Je ne saurais d'ailleurs cautionner qu'il en soit autrement tant le message vis-à-vis des conducteurs en infraction serait d'une totale incohérence. Précisément, je regrette, comme Mme De Bue d'ailleurs l'a évoqué, qu'un mauvais signal ait ainsi été envoyé à l'attention des usagers, parce qu'évidemment le groupe en question a fait une pleine page sur le sujet. Le jour même, je faisais un communiqué, après avoir recoupé les informations, qui n'avait pas la même couverture. On le sait, mais le problème, c'est dès lors qu'entre-temps – ce n'est pas tant que je sois chagriné de ne pas avoir eu le même espace – c'est surtout le message, selon lequel il y avait ces radars presque favorisant l'impunité, en Wallonie, qui a été plus largement diffusé auprès du grand public, alors que c'est tout à fait contraire à la réalité. D'autant que l'on sait que le respect des vitesses autorisées est un élément essentiel, puisqu'une vitesse excessive ou inadaptée est un facteur important d'accidents mortels sur les routes.

À cet égard, rappelons l'engagement de la Wallonie, dans la suite d'ailleurs des objectifs européens, de réduction de moitié du nombre de décès sur nos routes d'ici l'horizon 2020, c'est-à-dire être en dessous de la barre des 200 victimes par an. Pour atteindre cet objectif, j'entends renforcer avec le Gouvernement davantage encore les actions menées au niveau de l'infrastructure. On vient de parler du traitement des obstacles latéraux. Vous verrez qu'il y a aussi, dans le futur plan Infrastructures qui sera proposé, un important chapitre dédié aux enjeux d'aménagement de sécurisation du réseau. Les questions de formations reviendront, dans les mois qui viennent, sur la table de cette commission, avec la réforme du permis de conduire, le continuum pédagogique qui est aussi toujours en action dans les écoles, mais aussi, et surtout, ne l'oublions pas, la sensibilisation et la répression. C'est Laurel et Hardy, l'un ne va jamais sans l'autre.

En matière de répression, j'ai opté pour un renforcement des dispositifs de contrôle de la vitesse sur les tronçons du réseau wallon, considérés comme étant critiques en termes de sécurité routière, ce que l'on appelle les zones à haut risque, et ce, en concertation avec les services de police et les parquets.

Nous allons donc augmenter les contrôles radar aux abords des chantiers routiers, installer des radars tronçons, tel celui du tunnel de Cointe à Liège, et aussi les radars aux feux rouges – ce que l'on voit souvent et beaucoup d'ailleurs, aux Pays-Bas, par exemple – et l'augmentation du nombre de radars fixes – une quarantaine, je viens de l'évoquer, au printemps prochain. Un marché public est en cours pour permettre d'installer, dans un premier temps, une quarantaine de nouveaux boîtiers à des emplacements définis. Pour rappel, les appareils à proprement parler, les cinémomètres sont, pour leur part, acquis par les

services de police. J'insiste, une nouvelle fois, auprès d'eux pour en multiplier l'achat dans les meilleurs délais, mais la Région, le long des routes régionales, finance le radar, lui-même, mais le cinémomètre doit être acquis par les zones de police locales ; n'hésitons pas dès lors à leur rappeler.

Par ailleurs, un système d'amende administrative régionale qui permettra de soulager le travail de constatation et de traitement des infractions routières régionalisées est actuellement en préparation. J'ai déjà pu le dire à de nombreuses reprises. Il y aura un projet de décret qui sera soumis au Parlement de Wallonie courant de l'année 2016. Nous continuons à maintenir de manière régulière les contacts avec les services de police fédérale et les parquets à ce sujet.

Je dénonce donc fermement les affirmations totalement non fondées qui ont été celles de ce monsieur et qui vont clairement à l'encontre du message conjoint que tous les partenaires actifs en matière de sécurité routière s'efforcent de faire passer chaque jour auprès des usagers.

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

**Mme De Bue (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour la clarté de sa réponse. Nous partageons tout à fait votre indignation, Monsieur le Ministre. Effectivement, il faut poursuivre toute une série de projets pour éviter ce sentiment d'impunité que l'on partage, augmenter effectivement toute une série de mesures pour la sensibilisation, la prévention, mais surtout aussi la répression, parce que les pays qui ont le plus atteint l'objectif de réduction de victimes sur la route sont ceux qui ont aussi mis en place une politique de contrôle et de poursuite, qui fait en sorte que les automobilistes s'adaptent et respectent les règles du Code de la route. Je pense particulièrement à la France.

Je vais souvent, en France, et je peux vous dire que l'on fait beaucoup plus attention qu'avant parce que l'on sait que l'on est plus vite susceptible d'être contrôlé et d'être verbalisé. Les automobilistes un peu rapides doivent s'adapter.

Je vous invite vraiment à porter haut et fort ce message.

Effectivement, vous avez peut-être fait un communiqué, mais je vous avoue que je ne l'ai pas retrouvé. Le message qui est passé, c'est malheureusement le mauvais message, c'est « Allez-y, on ne flashe pas si vite que cela en Wallonie ». Cela, en Belgique, parce que je ne sais pas si c'est vrai que pour la Wallonie, mais c'est assez déplorable. Je pense effectivement que votre projet d'amende administrative pourra être une réponse. En tout cas, renforcer encore ce dispositif qui est indispensable, parce que je crois que l'on doit aller vers plus de répression, si l'on veut des résultats concrets.

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

**M. Daele** (Ecolo). - Tout d'abord, je suis heureux que vous puissiez infirmer ces informations comme quoi le 150 et le 170 kilomètres par heure seraient en vigueur dans le flash en Wallonie. Je pense que c'est un élément très important. De nombreux Wallons ont déjà pu constater par eux-mêmes que tel n'était pas le cas. Pour tous les autres, c'est important que l'information puisse passer, qu'en effet, le 150, en journée, et le 170 kilomètres par heure, la nuit, ce ne sont pas les nouvelles limitations wallonnes. Il est important de le faire savoir.

Vous avez dit que la prévention et la répression allaient comme Laurel et Hardy. Il ne faudrait pas que, en ce qui concerne la prévention et la répression, il y en ait un qui soit plus important que l'autre, qu'il y en ait un qui ait plus de poids que l'autre. Je pense que la répression ne doit pas être plus maigre que la prévention ou la sensibilisation.

Vous nous indiquez que 40 radars fixes seraient placés, dans les mois qui viennent sur les routes wallonnes. Il s'agit des boîtiers, pas la machine qui flashe. Là, par contre, ce n'était pas en votre pouvoir. Donc, multiplier le nombre de boîtiers, c'est-à-dire le nombre d'endroits où l'on est susceptible d'être flashé parce qu'il y a un boîtier, sans savoir évidemment si le boîtier contient le flash ou pas, cela a déjà peut-être un effet de sensibilisation. Mais se dire qu'aujourd'hui, l'on a une chance sur deux qu'il y ait un flash dans le boîtier, il y aura une chance sur trois, une chance sur quatre. J'espère en tout cas que cela n'ira pas dans le sens de se dire : « Je réduis les risques de me faire flasher quand je passe devant un boîtier ». Je pense qu'ils doivent également contenir un flash que ce n'est le cas actuellement, parce que l'on constate, en effet, que la peur du gendarme reste un élément qui fait baisser la vitesse effective sur les routes. C'est le premier objectif que, je pense, nous partageons tous, ici même.

**QUESTION ORALE DE MME NICAISE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
RÉFORME DE LA FILIÈRE LIBRE ET L'AVENIR  
DES AUTO-ÉCOLES À FINALITÉ SOCIALE »**

**QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE SUR « LE RÔLE  
DES FORMATEURS BREVETÉS DANS  
L'APPRENTISSAGE À LA CONDUITE »**

**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 Nicaise, sur « la réforme de la filière libre et l'avenir des auto-écoles à finalité sociale » ;
- de M. Bouchez, sur « le rôle des formateurs brevetés dans l'apprentissage à la conduite ».

La question de M. Bouchez est retirée.

La parole est à Mme Nicaise pour poser sa question.

**Mme Nicaise** (MR). - Monsieur le Ministre, ma question concerne la réforme de la filière libre ; cette réforme mise en place en février 2014 a durement impacté les associations qui proposent des formations dans le cadre d'un programme d'insertion socioprofessionnelle. Elle limite considérablement l'offre de formation du fait du manque de moniteurs brevetés, alors que la demande du secteur est grandissante.

Elle a pour conséquence l'exclusion des personnes précarisées et déjà éloignées de l'emploi. Il est clair que la filière libre est souvent le moyen utilisé pour les plus fragilisés pour passer le permis B, permis devenu indispensable pour chercher et décrocher un emploi. Les auto-écoles classiques ne peuvent pas offrir l'accompagnement nécessaire à ces publics très précarisés, infrascolarisés, parfois illettrés et qui ont donc besoin d'une méthodologie adaptée. De plus, les tarifs pratiqués par les auto-écoles classiques sont également inappropriés pour les publics concernés. C'est donc tout le secteur de l'insertion socioprofessionnelle qui est menacé.

Des contacts ont été pris, Monsieur le Ministre, avec votre cabinet ainsi que celui de votre collègue, Mme Tillieux. Les préoccupations ont été accueillies favorablement et vous avez appelé à des propositions concrètes sur l'élaboration d'un modèle alternatif aux auto-écoles classiques. Avez-vous eu des retours de la part du secteur à ce sujet ?

Manifestement les associations – je pense notamment dans ma région à l'ASBL Mobil'Insert à Monceau-Fontaine – ont répondu favorablement à l'élaboration de la réforme de la filière libre. Elles souhaiteraient faire entendre leur voix et celles des bénéficiaires. Comptez-vous les impliquer davantage dans la réforme ? Si oui, de quelle manière ?

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, la Déclaration de politique régionale est assez claire en la matière, puisqu'elle énonce que le Gouvernement s'engage à développer un système de formation à la conduite régulée et accessible à tous, afin

que chacun puisse bénéficier d'un apprentissage de qualité.

Les trois Régions ont globalement la même vision de réforme, c'est-à-dire améliorer la qualité de la formation des conducteurs, en s'appuyant sur les techniques de base, telles que la connaissance du Code de la route et la maîtrise du véhicule, mais aussi en développant d'autres compétences, telles que la perception des risques, l'auto-évaluation, les facteurs d'accroissement des risques, le style et l'expérience de conduite.

Sur le point de la filière libre, il n'est pas envisagé de la supprimer – je l'ai déjà dit, redit et je le réaffirme –, mais davantage de mieux la cadrer, de manière à ce que le guide et l'apprenti conducteur reçoivent, par une auto-école, une formation d'introduction et également un document comportant les repères et conseils utiles pour le déroulement de l'apprentissage.

Cette filière sera donc bien maintenue, mais elle sera réformée.

La réglementation fédérale actuelle est la suivante : « À l'exception des instructeurs de conduite brevetés qui sont au service d'associations sans but lucratif et qui en apportent la preuve, nul ne peut guider le titulaire d'un permis de conduire provisoire B contre paiement ». Je ne parle pas ici des discussions qui ont eu lieu par rapport aux Pays-Bas. Cette disposition fédérale a pour objectif d'éviter une concurrence déloyale aux auto-écoles.

La réglementation actuelle en ce qui concerne les auto-écoles sans but lucratif ou à finalité sociale sera également revue et adaptée. L'objectif de ces auto-écoles est la formation adaptée à la conduite d'un véhicule, notamment pour les bénéficiaires de revenus d'intégration, les personnes inscrites comme demandeur d'emploi de longue durée et j'en passe.

Avant de finaliser la réforme de la formation à la conduite, la concertation sera bien sûr de mise avec tous les acteurs du secteur, mais aussi le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, avec qui de nombreux contacts ont déjà eu lieu à ce sujet.

Le projet de réforme de la formation au permis de conduire se concrétisera cette année, comme je viens de l'évoquer dans une question antérieure. Nous aurons donc incontestablement l'occasion d'en reparler prochainement en commission.

Je le répète, la filière libre est maintenue, elle sera réformée, modernisée. La question de l'accessibilité notamment pour les plus faibles revenus sera également prise en considération, mais il faut être attentif à éviter de se retrouver dans une situation de concurrence déloyale par rapport aux autres opérateurs du secteur qui pourraient, le cas échéant alors, se saisir de voies juridiques intrabelges ou européennes pour contester

notre approche, s'ils estimaient être lésés par rapport à cet enjeu de juste concurrence.

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

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

**Mme Nicaise (MR).** - Je pense quand même qu'il y a urgence dans le secteur, puisque nous savons que dans l'ASBL dont je prenais exemple, chez Mobil'Insert, en 2013, l'ASBL avait pu former à la conduite 168 personnes pour seulement 67 en 2014.

Je vous ai entendu parler du maintien de la filière libre, mais d'un encadrement qui serait modifié. Je vous avoue que je n'entends pas, dans vos propos, la façon dont vous dites « attention, danger », parce que danger de concurrence déloyale entre des auto-écoles classiques et des auto-écoles à finalité sociale et, en même temps, j'ai cru comprendre dans votre réponse qu'effectivement, parce que l'auto-école classique n'est pas appropriée au niveau du tarif au public fragilisé concerné par la réinsertion socioprofessionnelle, j'entends que vous seriez sur le point d'aller vers la création de filières d'auto-écoles sociales.

Je vous avoue que je ne comprends pas comment vous pourriez combiner la coexistence des deux et le régime actuel, sans toucher au problème de la concurrence déloyale.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est pour cela que ce n'est pas simple.

**QUESTION ORALE DE MME DE BUE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'OPÉRATION « LA WALLONIE À VÉLO » »**

**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 « l'opération « la Wallonie à vélo » ».

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

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, la Wallonie veut mettre le vélo à l'honneur en 2016. En accord avec votre collègue le ministre de la Mobilité, lorsque l'on a examiné les notes de politique générale, vous vous êtes, en chœur, déclarés en faveur de la poursuite du Plan cyclable articulé autour de trois axes, l'axe usage effectif, l'axe sensibilisation et l'axe infrastructures, axe pour lequel vous avez, en tant que ministre des Infrastructures, un rôle à jouer.

J'ai été interpellée par l'enquête récente de l'IBSR que vous avez évoquée à l'occasion d'autres questions sur le fait que seul un Belge sur cinq est monté sur un vélo, ces 12 derniers mois ce qui est assez faible au regard de chiffres, notamment du côté de la Flandre. Une des causes mises en avant est le sentiment d'insécurité sur les routes.

Pourriez-vous faire le point sur les projets d'infrastructure et de sécurisation pour les cyclistes en Région wallonne ? Allez-vous bientôt sortir votre plan Infrastructures ? J'imagine qu'il y a sûrement un volet aussi pour les cyclistes, notamment je pense aux modes de déplacements pour les routes de l'emploi, et cetera, je serais heureuse de vous entendre sur la question.

Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, l'année thématique 2016 « la Wallonie à vélo » s'inscrit dans une stratégie globale menée avec mes collègues de la Mobilité et du Tourisme.

Étant concerné spécialement par le volet infrastructure cyclable régionale, celui-ci est décliné pour ma part en deux actions. D'une part, le plan RAVeL, déjà annoncé, avec des moyens complémentaires à hauteur de 10 millions d'euros et, d'autre part, la prise en compte systématique des cyclistes dans les aménagements des voiries régionales.

J'ai déjà eu l'occasion d'exposer ici mon plan RAVeL qui vise tant à développer le réseau par l'aménagement des chaînons manquants, qu'à rendre le réseau existant accessible à tous par l'amélioration de sa qualité. Pour rappel ce plan RAVeL porte sur l'aménagement de 300 kilomètres de réseau autonome supplémentaires pour un montant de 32 millions d'euros d'ici à la fin de la législature.

Concernant les aménagements des voiries régionales, conformément à la DPR, les cyclistes, mais aussi les piétons et les personnes à mobilité réduite, sont pris en compte systématiquement dès l'élaboration des projets routiers.

Pour ce faire, le Schéma directeur cyclable pour la Wallonie, qui a identifié en 2012 les voiries régionales à haut potentiel cyclable pour les déplacements au quotidien, est devenu un véritable outil d'aide à la décision de mon administration. Il permet ainsi de prévoir ou non des aménagements spécifiques pour les cyclistes, telles des pistes cyclables, des traversées sécurisées, et cetera, dans le cadre des travaux de réfection ou d'aménagement des routes régionales.

Complémentairement, une nouvelle méthodologie de travail appelée « Gestion de projets routiers » a été

mise en place par la DGO1, afin d'associer dès l'élaboration des projets routiers tous les services compétents, entre autres, en matière de modes doux et de sécurité des infrastructures.

Ainsi l'amélioration de l'infrastructure et de la sécurité des cyclistes est prise en compte de manière continue dans les investissements auxquels la Wallonie va consentir et les dossiers du plan Infrastructures n'y échapperont pas non plus.

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

**Mme De Bue** (MR). - Je remercie M. le Ministre d'avoir refait le point sur ce dossier. Vous n'avez qu'une partie de la thématique cycliste parce qu'il y a d'autres actions à mener pour peut-être renverser un peu cette tendance.

Je me réjouis qu'un message soit donné par vous-même, Monsieur le Ministre, à la DGO1 et aux services du SPW sur le terrain parce que, pour les avoir longtemps et encore maintenant côtoyés, il n'est pas évident de faire évoluer les mentalités au sein du SPW pour justement intégrer tous les modes de déplacements et je me réjouis s'il y a un signal donné par vous-même et le Gouvernement wallon.

En tout cas, j'espère qu'à la prochaine enquête il y aura une évolution positive en faveur de la pratique cycliste en Région wallonne.

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

*(Mme Durenne, Vice-présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

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

**QUESTION ORALE DE MME KAPOMPOLE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
SOLUTIONS INNOVANTES POUR LA  
PRÉSERVATION DU PATRIMOINE WALLON »**

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

- de M. Puget, sur « la sauvegarde du patrimoine en Wallonie » ;

- de Mme Kapompole, sur « les solutions innovantes pour la préservation du patrimoine wallon ».

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

**M. Puget** (Indépendant). - Monsieur le Ministre, la Wallonie peut se réjouir et même se féliciter d'avoir un patrimoine florissant : notre Région compte, selon un article paru dans *L'Écho*, 4 000 biens classés, « ce qui est proportionnellement aussi bien que la France », dont « 400 châteaux, 400 édifices civils et entre 600 et 700 édifices religieux ».

Ce patrimoine fait le charme de notre Région, mais est un atout touristique majeur. L'évolution de la société ne manque pas de s'interroger sur la gestion de ce patrimoine : en effet, les bâtiments religieux souffrent de la sécularisation et il faut trouver un équilibre entre la réaffectation et le maintien de considérations culturelles.

Freddy Joris, l'Administrateur général de l'Institut du patrimoine wallon, tire aujourd'hui la sonnette d'alarme : les budgets ont été fortement réduits. Pour 2016, le budget tournera autour des 43 millions d'euros. Insuffisant, selon lui. Il appelle le privé à se manifester et vous le savez, je ne suis pas choqué outre mesure, mais je pense que la Wallonie doit malgré tout ouvrir une discussion sur le sujet.

Mes questions seront simples, Monsieur le Ministre. Quels biens la Wallonie entend-elle préserver ? Y a-t-il une volonté de faire intervenir le secteur privé ? Qu'en est-il des édifices religieux ?

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

**Mme Kapompole** (PS). - Monsieur le Ministre, c'est l'occasion de refaire le point sur la sauvegarde de notre patrimoine. Lors de la discussion sur votre note de politique générale, Monsieur le Ministre, rappelez-vous, on en discutait et je sais que dans cette commission régulièrement, nous avons des collègues qui vous interpellent concernant le *crowdfunding*, le partenariat public-privé et toutes ces solutions qui peuvent être innovantes.

J'interviendrai peut-être aussi sur la question de l'emploi puisqu'il y avait tout un projet à mettre en place avec Mme la Ministre Tillieux et donc c'est l'occasion de faire le point. À la fois sur la partie opération de financement ou de cofinancement pour assurer la pérennité de ce patrimoine historique, ô combien majeure à certains endroits de notre belle région et toute la mise en place par rapport à des projets ou surtout des métiers de tailleurs de pierre, charpentiers, sculpture de pierre, qui sont en plus difficilement délocalisables et qui doivent être encouragés.

Je vous remercie déjà pour vos réponses.

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, Monsieur le Député, deux aspects distincts, mais complémentaires dans vos questions respectives. L'une qui concerne davantage la question principale des modalités de préservation de notre patrimoine, de la question relative au patrimoine religieux et à l'investissement du privé et l'autre plus orientée sur la question des spécificités liées au patrimoine avec le développement des métiers qui y sont liés et les savoir-faire wallons à devoir encourager.

Par courtoisie, je répondrai d'abord à Madame. En rappelant à Mme Kapompole la volonté affirmée par ce Gouvernement à travers moi, de pouvoir en partenariat avec les acteurs, concerner singulièrement la Confédération de la construction wallonne, mais aussi les organismes de formation, conclure une alliance emploi-patrimoine.

Alliance emploi-patrimoine qui va être rendue publique dans son contenu, dans les semaines qui viennent, sur laquelle nous avons pu travailler avec mon cabinet pendant une année. C'est d'autant plus important et je le dis à chaque fois que j'en ai l'occasion et vous m'en offrez une nouvelle opportunité, qu'investir dans le patrimoine c'est au-delà d'investir dans notre histoire, notre identité, notre culture, notre passé, un réel investissement à haute valeur ajoutée, sociétale et économique puisque de tous les secteurs de la construction, de l'aveu même de la Confédération de la construction wallonne, c'est le segment du patrimoine qui par millions d'euros investis génère le plus d'emplois directs et indirects de tous les autres secteurs de la construction.

C'est aussi un engagement pour le redressement socioéconomique de la Wallonie au-delà d'être un engagement de passion et de conviction pour notre histoire et les biens qui l'ont traversée.

Ce travail a donc été réalisé, il sera rendu public dans les semaines qui viennent et je tiens à remercier mes collègues qui, tous y ont participé d'une manière ou d'une autre y compris sous l'angle de la formation. On a un outil entre nos mains, extraordinaire, qui est le centre de la Paix-Dieu à Amay, qui expressément, forme aux métiers, j'ai tendance à le dire et à le rappeler aussi, plutôt que d'encourager certains demandeurs d'emploi à aller faire la formation en bureautique pour être la 352e personne sur une liste d'attente, c'est peut-être plus judicieux d'orienter certaines personnes vers les métiers manuels du patrimoine où là, il y a non seulement du vrai savoir-faire qui n'est pas délocalisable et avec une plus-value réelle dans la capacité de créer de l'emploi.

S'agissant de la question de M. Puget. Je n'ai pas trop compris s'il est ouvert ou fermé à la question du

privé, mais en tout cas, la question ne se pose pas puisque des années déjà, les opérateurs privés participent au financement et à l'entretien du patrimoine puisque 50 % des biens à peu près, sont détenus par des propriétaires privés.

Aujourd'hui, il y a trois mamelles de subventionnement en matière patrimoniale. Il y a celles qui visent dans les articles budgétaires, les biens patrimoniaux classés détenus par des propriétaires publics, il y a les biens classés détenus par les propriétaires privés. D'ailleurs, si un article budgétaire existe spécifiquement là-dessus, c'est parce que la Région wallonne intervient pour accompagner et aider un propriétaire privé dès lors que l'enjeu n'est pas de savoir tant si le propriétaire est privé ou public que de savoir comment préserver une trace de l'histoire.

Les taux de subventionnement ne sont d'ailleurs pas les mêmes. Ensuite, il y a la troisième mamelle qui est celle des édifices religieux. Qui effectivement, la question n'est pas non plus de savoir s'il y a deux pelés et trois tondus dans l'église ou bien si elle fait salle comble puisque l'enjeu, c'est le contenant, c'est le bâtiment qui lui intrinsèquement, est porteur de la valeur patrimoniale et pour lesquels des subventions particulières sont également prévues.

On a vu d'ailleurs avec plaisir des reconversions opportunes. Si je prends la région de Mons, les églises du couvent des Ursulines, par exemple, ou des visitandines, sont des belles illustrations de reconversion qui ont pu s'opérer.

S'agissant de la sortie dans la presse de Monsieur l'administrateur délégué de l'Institut du Patrimoine wallon, je ne pense pas que cet article comptera dans ses sorties les plus inspirées. En la circonstance, il est vrai que je peux faire miens les propos qui sont les siens quand il déclare qu'il n'y a pas assez de moyens pour le secteur. Cela, tous les secteurs aujourd'hui en Wallonie pourront toujours considérer qu'ils sont insuffisamment financés par rapport aux besoins.

Il est vrai, par contre, cela doit être précisé, que si ces dernières années, les crédits dévolus à la politique patrimoniale dans son ensemble ont diminué de manière constante et progressive pendant une dizaine d'années. Depuis deux ans, cela il le soulignait à raison, les crédits sont en train de réaugmenter puisque l'on a une courbe en train de subir une inflexion précisément au vu des retards à combler, de la valeur patrimoniale rencontrée, mais aussi des marchés que cela peut représenter pour nos artisans et très petites entreprises wallonnes.

Là, vous n'allez pas avoir le Polonais qui va se déplacer pour aller faire une restauration de mur en pierres sèches particulières. Ce sont des techniques spécifiques. C'est vraiment de l'artisanat local des PME de chez nous. Je me réjouis que le Gouvernement ait bien fait sien ce message et l'on continue évidemment à

travailler et vous le verrez à travers l'ensemble des articles budgétaires qui concernent le patrimoine soit lors des budgets initiaux, soit lors des différents ajustements.

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

**M. Puget** (Indépendant). - Merci, Monsieur le Ministre. Quels biens la Wallonie entend-elle préserver ? En général, vos réponses sont toujours complètes. Ici, il me manque quand même quelques éléments si vous le permettez. En tout cas, quels biens la Wallonie entend-elle préserver ? Quels sont les objectifs ? Y a-t-il des stratégies ? Je sais que chaque année, on focalise plus sur un secteur ou sur un type de bâtiment...

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Cela, c'est pour les journées du patrimoine !

**M. Puget** (Indépendant). - Oui, tout à fait.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est pour faire découverte au grand public, mais cela n'a pas de lien avec les investissements qui sont consentis par la Wallonie pour aider les différents biens.

**M. Puget** (Indépendant). - Je pensais qu'il y avait des liens et que c'était un axe chaque fois qu'il y avait les journées du patrimoine et que l'on axait plus spécifiquement.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Pas du tout. C'est une des spécificités, si Mme la Présidente me le permet ?

**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. - Aujourd'hui, si je prends un exemple, Infrasports, vous avez un projet sportif, le fait de développer dans votre commune un projet sportif vous donne droit à espérer un subventionnement, mais c'est lié au bon vouloir ministériel. Il n'y a rien qui oblige au subventionnement.

Dans l'état actuel de la législation, s'agissant du patrimoine, dès lors que le bien est reconnu classé et qu'il n'y a plus de discussion sur le fait de sa valeur ajoutée pour la collectivité, il ouvre automatiquement un droit au subventionnement.

La marche de manœuvre du ministre, c'est simplement de voir compte tenu du budget disponible et des projets sur la table, lesquels il choisit pour les faire entrer dans le budget. Celui qui n'est pas choisi une année, il le sera automatiquement l'année d'après puisqu'il n'y a pas de discussion d'opportunité à se poser

dès lors que le bien a été classé. Quelles que soient les thématiques retenues pour les journées du patrimoine, c'est pour la dimension grand public, découverte, et cetera, il n'y a pas de préemption ou de droit plus grand ou de priorité dans les subventionnements de projets parce qu'ils rentreraient dans la thématique des journées du patrimoine.

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

**M. Puget** (Indépendant). - Excusez-moi, je ne veux pas monopoliser. Je sais que les journées sont très longues. Une volonté de faire intervenir le privé, effectivement. Les biens privés sont privés. Ma question est plutôt dans le sens, le privé pourra-t-il intervenir dans la réflexion, par exemple, d'édifices religieux ou des choses comme cela, des partenariats public-privé où des personnes investiraient pour conserver le patrimoine uniquement soit par donation ou par d'autres biais.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Cela se fait. Si je prends l'église Saint-Jacques, à Namur, elle a été la propriété d'une ASBL qui l'a vendue à un privé, ce dernier l'a achetée et a souhaité y faire un commerce. Il y a eu un certificat de patrimoine qui a précisé à quelles conditions pour la préservation du bien, le permis pouvait être octroyé. C'est le privé qui, en faisant son commerce, a financé les travaux de restauration. Il est aussi vrai, comme il y a une dimension patrimoniale, il y a un droit à la subvention avec une contrepartie régionale.

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

**Mme Kapompole** (PS). - J'ai bien retenu l'information relative à l'alliance emploi-patrimoine. Cela veut dire qu'il y aura une sortie dans très peu de temps. J'y serai forcément attentive. Maintenant, je m'attendais à avoir plus d'éléments d'informations concernant le *crowdfunding* et peut-être d'autres solutions innovantes auxquelles vous auriez peut-être déjà pensé, notamment dans une logique...

*(Réaction de M. le Ministre Prévot)*

Très bien, parfait. Je vais attendre quelques jours, voire quelques semaines. Merci, Monsieur le Ministre.

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

### **QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA RESTAURATION DE LA TOUR HENRI VIII DE TOURNAI »**

### **QUESTION ORALE DE MME WAROUX À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES SUBVENTIONS LIÉES AU CHANTIER DE RESTAURATION DE LA TOUR HENRI VIII À TOURNAI »**

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

- de M. Crucke, sur « la restauration de la tour Henri VIII de Tournai » ;
- de Mme Waroux, sur « les subventions liées au chantier de restauration de la tour Henri VIII à Tournai ».

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

**M. Crucke** (MR). - Monsieur le Ministre, la Tour Henry VIII de Tournai qui était le seul vestige d'une architecture militaire anglaise sur le territoire wallon et qui, au demeurant aujourd'hui, par un signe extérieur garde une identification qui permet de se souvenir que c'est un vestige militaire. Il y a une sorte de treillis, autour. Bien sûr, ce n'est pas un treillis, mais une infrastructure qui stabilise le bâtiment et qui tente de faire dire qu'il y a des travaux d'importance qui doivent être effectués dans tout ce bâtiment. Ce n'est pas très beau à voir. Ce bâtiment – et personne ne le conteste – a besoin d'un lifting sûr et certain.

Comme toujours, le nerf de la guerre, ce n'était pas seulement vrai à l'époque d'Henry VIII, c'est encore vrai aujourd'hui. Le nerf de la guerre, ce sont les moyens financiers. On ne peut pas monter sur un champ de bataille si l'on ne dispose pas des deniers qui permettent d'affronter l'adversaire et faire en sorte que l'on en sort plus joyeux, heureux et beau et nettement plus intéressé qu'au départ.

Aujourd'hui, on se demande si cette tour Henry VIII n'est pas délaissée par quasiment tout le monde.

La dernière réunion semble avoir eu lieu à l'administration wallonne. Les Tournaisiens, comme toujours, ont le cœur chaleureux. Ils sont venus jusqu'à Namur en espérant beaucoup de la capitale de la Wallonie et d'une aide de certains et d'un appui et soutien qu'ils pensaient indéfectibles. Ils sont retournés démunis et confrontés à deux problèmes.

*(Réaction d'un intervenant)*

Quand la bise fut venue, en tout cas, elle fut très froide ! Deux problèmes cherchent solutions.

C'est d'ailleurs que vous entendez à mon ton que je ne suis pas en train de guerroyer. Aujourd'hui, j'essaie simplement de faire le modérateur, le médiateur, à savoir celui qui tente de dire que, sans doute, avec la sagesse de l'un, l'expertise de l'autre, il y a moyen d'avancer dans ce dossier, plutôt que de penser que l'on recule à chaque fois qu'une réunion se tient. Il y a deux problèmes.

Premièrement, le taux de subsidiation, tout d'un coup, a été revu à la baisse : première douche froide. Vous savez que ce n'est à pas vous, bourgmestre en titre de Namur, à qui je dois dire que les deniers publics pour une commune, ce sont des choses qui sont très importantes. Quand on vous annonce un taux de subsidiation X et que c'est X moins. Tout d'un coup, c'est comme si le monde ou le sol disparaissaient sous vos pieds. C'est ce que sont en train de vivre les amis tournaisiens.

Il y a un deuxième problème. C'est que non seulement le taux de subsidiation baisse, mais qu'en plus, la totalité des travaux ne pourront pas être pris en charge, à savoir seule une partie. Celle qui ne sera pas prise en compte, ce sont 50 %. Ce n'est pas rien. Quand vous avez un taux qui baisse et qu'il n'y a plus que 50 % qui peuvent être pris en charge, vous imaginez que c'est à peine s'ils ont osé revenir à Tournai en pensant qu'ils seraient lynchés en rentrant là-bas et qu'ils devraient dire que la Wallonie les a décidément et définitivement abandonnés.

Je ne veux pas croire cela. Je veux croire tout le contraire. C'est dans cet esprit peut-être de désespoir, mais je veux encore croire aussi à ce geste. Je veux aller voir le ministre, je veux lui parler droit dans les yeux comme on peut le faire et lui dire qu'à tout problème, il y a une solution. C'est bien wallon. Cela doit pouvoir également être le cas pour Tournai. Monsieur le Ministre, est-ce à ce point désespéré ? Si c'est le cas, je vous dis : « De grâce, ne me chantez pas la chanson du lendemain, on se reverra ». Je n'ai pas besoin de cela : autant le savoir. Après, il faut travailler et tenter de travailler autrement. Si ce n'est pas le cas, donnez-moi les pistes qui peuvent permettre à ce dossier... Parce que, sur le plan du patrimoine, il en vaut la peine. On n'a pas un bâtiment comme celui-ci ailleurs en Wallonie. L'élément de justification, on l'a. Donnez-moi les solutions sur lesquelles on peut vraiment avancer et donner un coup de fouet sans attendre un nouveau rendez-vous qui permettra d'avoir une solution quand le bâtiment sera éventuellement par terre.

Troisièmement, je reviens à la première hypothèse. S'il n'y a pas de solution, où sont les responsabilités, alors ? Pourquoi cela n'a-t-il pas fonctionné ? Qu'est-ce qui a dérapé et qu'est-ce qui a failli dans ce dossier ? Voilà l'état de compréhension qui est le mien par rapport

à un bâtiment que j'aimerais pouvoir peut-être un jour découvrir avec vous et voir Maxime Prévot, Ministre... Vous voyez les grands trucs que l'on voit sur les bâtiments qui ont été rénovés ? Vous auriez mis votre pierre à l'édifice tournaisien. Les Tournaisiens vous en sauront gré. Le parlementaire de l'opposition que je suis n'hésitera pas du tout à le rappeler. Je pourrais sans doute être présent aux agapes pour dire que tout est bien qui se termine bien. C'est le vœu que j'exprime en ce début d'année.

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

**Mme Waroux** (cdH). - Monsieur le Ministre, je préciserai juste, parce que moi-même j'en avais besoin, que la tour Henri VIII est le témoin de l'occupation anglaise à Tournai entre 1513 et 1519. On a quand même des chiffres impressionnants, sur le plan historique. Je vous avais déjà interrogé sur ce sujet et je me souviens que c'était quand même assez... Ce n'était pas votre réponse qui était tordue, mais la situation locale me semblait assez tordue.

En février 2015, je vous avais interrogé sur ce chantier de restauration qui est resté au point mort depuis 2008. C'est vrai que seuls les échafaudages qui sont vraiment – je confirme ce que dit M. Crucke – très laids sont apposés contre les parois de l'édifice. Outre les soucis de certificat patrimoine couvrant la première phase, toiture et enveloppe extérieure, vous m'aviez indiqué attendre des clarifications administratives quant au rôle de l'opérateur, la société Monument Hainaut. Déjà à l'époque, vous aviez laissé entendre que le taux de subventionnement ne pourrait plus être de 95 %.

Aujourd'hui, la ville et l'entreprise Monument Hainaut indiquent qu'outre une diminution à 85 % du taux de subvention, les coûts de main-d'œuvre ne seraient pas couverts. L'entreprise qui avait acquis le site pour l'euro symbolique – ce n'est pas cher – menace de se retirer et l'échevin de l'Urbanisme, d'engager un bras de fer avec votre autorité si rien ne change. Qu'en est-il concrètement par rapport à ces menaces ? Comment régissez-vous ?

Au regard des dispositions décrétales en vigueur et des clarifications que vous n'avez pas manqué d'obtenir, l'entreprise gestionnaire peut-elle, en définitive, réaliser les travaux sans passer par la case marché public ?

Pouvez-vous nous confirmer le passage à 85 % du taux de subvention et nous préciser quels postes sont inclus ou exclus de ces subsides promis pour la première phase ?

Quel montant total de subvention cela représenterait-il sur base des premières estimations transmises ?

Quels sont vos contacts, visiblement musclés, avec la ville de Tournai, dans ce dossier ?

Merci d'avance de vos réponses, cher Monsieur le Ministre.

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame et Monsieur les députés, merci pour vos questions jointes sur cette fameuse tour Henri VIII de Tournai qu'il me plaît de pouvoir un jour découvrir de visu pour ne pas simplement être contraint, à chaque fois, d'en parler presque par procuration, aurais-je envie de dire. Je remercie M. Crucke, aussi, pour son rôle de modérateur. Il nous y habitue peu, alors, je l'apprécie à sa juste valeur.

Comme vous le savez, ce dossier a été initié en 2001 par la Ville de Tournai et j'ai pu, lors de la réponse que j'ai déjà apportée à ce sujet en janvier dernier, démontrer que les retards accumulés par le dossier étaient responsables, en grande partie, de la situation compliquée dans laquelle il se trouve actuellement.

En effet, en février 2012, le Comité d'accompagnement du certificat de patrimoine pensait avoir finalisé le projet pour la phase 1, c'est-à-dire la restauration de l'enveloppe extérieure et le procès-verbal de synthèse a même été rédigé.

Cependant, ce dernier n'a pu être diffusé, car le dossier technique de restauration n'était pas complet.

La Direction de la restauration m'a confirmé que les remarques initiales de 2012 et les remarques complémentaires de 2014 et de 2015 n'ont pas encore été rencontrées, de sorte que le certificat de patrimoine ne peut être délivré.

Je sais qu'il est toujours de bon ton de considérer que tout est de la faute de l'administration, mais en la circonstance, je pense qu'un peu d'introspection de la part des différents interlocuteurs locaux serait de bon aloi.

Ce retard a également eu pour conséquence de voir le projet affecté par le changement de régime des subsides à la restauration, puisque le taux nominal pour le patrimoine exceptionnel passait de 95 % – le taux le plus élevé du monde – à 55 % majorable trois fois ; 10 % pour la présence de la fiche d'état sanitaire et son suivi – cette majoration a été acquise, en tout cas, elle le sera, si la fiche d'état sanitaire n'a pas encore été rédigée par l'administration – 5 % si le bien est public ou si une convention d'accessibilité est passée et 10 à 15 % additionnels si un plan quinquennal d'activité touristique, culturelle ou éducative est établi et validé.

Selon la ventilation des postes subsidiables – parce que tous ne le sont pas – quand on prend la ventilation établie en mars 2014, plus de 99 % des postes liés à la restauration de l'enveloppe extérieure était éligible.

Toutefois, la liste exacte des postes ne pourra être établie que sur base du projet définitif qui, lui, reste encore à recevoir.

Le montant subsidiable TVA comprise était donc estimé à 3,42 millions d'euros sur un total de 3,45 millions d'euros. On peut difficilement faire mieux.

Sur la question du mécénat, l'administration m'a fait parvenir une proposition appuyée par un avis favorable de l'inspecteur des finances, proposition que j'ai validée et qui insistait sur la nécessité de voir le mécène afin que l'opération puisse être comprise comme telle : faire un véritable effort financier.

À ce stade, la Ville de Tournai a fait parvenir un contre-argumentaire qui est en cours d'analyse à la DGO4. Dit autrement, toute l'année 2015 a été mise à profit pour voir à quelle condition on pouvait intervenir pour être orienté solution et à quelle condition on pouvait valider la démarche de mécénat. L'une des propositions à l'administration est de dire qu'il ne faut pas que l'entreprise comptabilise son coût de la main-d'œuvre. Sinon, cela devient du subventionnement pur et dur, on n'est plus dans une démarche de mécénat si, finalement, l'entreprise n'assume aucun coût dans sa démarche généreuse. C'est justement cette question de la prise en compte ou non du coût de la main-d'œuvre qui fait l'objet de la contestation de la part de Tournai tel que cela m'a été signifié par courrier le 22 décembre dernier.

S'agissant d'une question d'interprétation de la réglementation, il y a des limites à donner à ce que peut être le mécénat ou non et de la question corollaire de l'application de la réglementation sur les marchés publics. Vous comprendrez que je juge préférable, à ce stade, d'attendre les conclusions des juristes qui étudient actuellement la question pour voir comment pouvoir atterrir définitivement, mais sachez qu'en tout cas une proposition avait été faite par mon administration en concertation avec mon cabinet et après avoir reçu l'aval de l'inspection des finances.

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

**M. Crucke (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour la réponse. Vous savez qu'hier soir, c'était la soirée du « lapin perdu ». J'ai peur que la tour Henri VIII soit perdue également, quand j'entends l'état du dossier.

Je ne résiste pourtant pas à tenter de rebondir – je vous emprunte le terme, Monsieur le Ministre – parce que l'on ne peut pas s'enliser dans un contentieux, quel que soit le sentiment que l'un ou l'autre puisse avoir dans le dossier, parce que, au plus le temps perdure, au plus la sensibilité des uns et des autres sur un dossier s'affine au point de devenir irascible.

Je veux, avec l'œil du rural – je n'ai pas dit du rustre, je ne suis pas tournaisien, je suis d'une petite commune, Frasnes-lez-Anvaing, à côté, dans la campagne –, mais

d'amoureux de cette ville de Tournai aussi, comme tout le monde peut l'être une fois que l'on y est passé, je veux tenter peut-être une dernière solution de sauvetage.

Comme je connais votre sens pragmatique, votre envie aussi, de temps en temps, de guerroyer, mais encore plus de pouvoir aussi se mettre autour d'une table – et peut-être même une bonne table.

Je vais proposer à l'échevin Delevigne, mais également à son bourgmestre, M. Demotte, de nous réunir à Tournai. D'abord, vous pourrez voir cette tour Henri VIII, parce que cela manque à votre patrimoine. Vous ne l'avez pas vue, vous êtes venu plusieurs fois à Tournai et vous êtes toujours passé à côté de la tour Henri VIII. Pourtant, on ne peut pas la louper. Au moins, cela aura cet avantage-là, c'est que vous la verrez.

Puis, c'est de se dire que, peut-être...

*(Réactions dans l'assemblée)*

Ce n'est pas impossible, non plus. Et puis, une fois que l'on sera là, entre esprits raisonnables, je ne vais pas dire intelligents sinon on va encore dire : « Pour qui ils se prennent », et l'entrepreneur, le mécène, comme on dit, parce que c'est quand même cela. Il y a aussi maintenant quelqu'un qui a dit : « Moi, sur mes fonds propres, je suis prêt à faire un geste pour une ville, pour un patrimoine, pour une histoire, pour ma ville au demeurant ».

Je pense que l'on doit pouvoir faire évoluer le dossier sur deux points : l'état sanitaire, c'est une chose qui doit pouvoir être réglée. On ne peut pas discuter sur une technique, il y a un état sanitaire, il doit être fait, il doit être initié, c'est terminé. Et puis, ce projet définitif que vous attendez, il doit au moins être présenté.

Je pense que, là-dessus, les arbitrages doivent intervenir. J'espère bien évidemment à la hausse, sachant que les budgets sont ce qu'ils sont, ils sont comme cela pour la Wallonie, ils sont comme cela pour Tournai aussi, mais il serait dommage de ne pas en sortir par le haut.

Au jour où je vous parle, à la minute où je m'adresse à vous, Monsieur le Ministre, je veux croire que c'est par le haut que l'on en sortira et pas par une solution où les juristes auront pris le pas sur tout le reste : c'est-à-dire qu'ils se seront sûrement bien enrichis, mais ils n'auront peut-être pas enrichi le patrimoine de la Wallonie.

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

**Mme Waroux** (cdH). - On sait qu'Henri VIII n'était pas un gars facile, mais sa tour non plus, visiblement. C'est vrai que ce dossier, quand on voit les années qui passent, surtout qu'il n'y a encore rien de réellement amorcé, c'est assez affolant.

N'empêche que l'on entend bien votre connaissance du dossier, on entend la maîtrise de toute la situation du côté, tant de l'administration que de votre cabinet. On peut de nouveau s'interroger sur ce qu'il se passe du côté tournaisien, puisque je me souviens qu'à l'époque de la question de l'année dernière, des questions avaient été posées. Visiblement, il n'y a toujours pas de réponses qui ont été fournies. Les remarques n'ont pas été rencontrées. Oui, il faut peut-être aller jusque là-bas pour leur demander ces fameuses réponses pour leur bien.

Quand on entend qu'il faut encore déterminer le projet pour pouvoir confirmer le pourcentage hyper élevé de subsides, à leur place, je me grouillerais, j'y passerais quelques nuits et cela vous serait fourni tout chaud, tout frais sur votre bureau.

La notion de mécénat, vous l'avez bien expliquée, c'est vrai qu'il ne s'agit pas de faire un faux mécénat, mais bien d'intervenir aussi soi-même, sinon cela ne s'appelle plus un mécénat, mais c'est vraiment profiter d'argent public.

Enfin, l'étude des juristes qui va nous éclairer d'ici quelque temps, sachant effectivement que votre administration et votre cabinet ont fait des propositions concrètes.

**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  
CLASSEMENT DE LA FORÊT DE SOIGNES SUR  
LA LISTE DU PATRIMOINE MONDIAL DE  
L'UNESCO »**

**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 classement de la forêt de Soignes sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO ».

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Monsieur le Ministre, je souhaite vous présenter mes bons vœux, de bons vœux de santé, de bonheur et de créativité, mais également à tous mes collègues et au personnel du Parlement de Wallonie.

Ma question, comme vous l'avez dit, porte sur le problème de la reconnaissance par l'UNESCO de la forêt de Soignes.

En février 2013, notre Assemblée adoptait, notamment à votre initiative, une proposition de résolution visant à soumettre, à l'UNESCO, la

proposition d'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité de la Forêt de Soignes. Notre Parlement s'associait à des initiatives comparables adoptées par les autres assemblées régionales de notre pays.

Cette demande s'appuyait, notamment, sur le caractère exceptionnel de la hêtraie cathédrale qui couvre une grande partie de la forêt de Soignes. Des pans entiers de cette dernière devront bientôt être renouvelés. Cependant, les conclusions d'une récente étude commandée par la ministre bruxelloise de l'Environnement recommandent de ne plus miser sur le hêtre pour les nouvelles plantations et de favoriser la plantation d'autres essences d'arbres mieux adaptées au réchauffement climatique.

Vu la faible profondeur de l'enracinement des hêtres, ceux-ci sont particulièrement sensibles au vent et le changement climatique actuel va, notamment, entraîner une augmentation du nombre de tempêtes. Il en résulte, selon le gestionnaire de la forêt, qu'environ la moitié des hêtres sont voués à disparaître.

Dans le cadre d'une gestion sylvicole dynamique, les auteurs de l'étude recommandent de modifier la composition de la forêt en introduisant, dès maintenant, d'autres espèces sylvicoles et de préserver des endroits adaptés pour les hêtres.

Pouvez-vous faire le point sur l'état du dossier de classement de la forêt de Soignes ?

Avez-vous pu prendre connaissance de cette étude ?

Ce remplacement des hêtres par d'autres espèces risque-t-il de mettre en péril le dossier de classement ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je me permettrai, d'abord, de rappeler et de compléter quelques informations déjà antérieurement fournies.

Le site de la forêt de Soignes est particulier à plus d'un titre, puisqu'il s'agit d'un titre classé qui s'étend sur les trois Régions de Belgique et qui relève, dans chaque Région, à la fois des administrations du patrimoine et des administrations des forêts.

Il faut rappeler qu'en 2007 et 2011, le Comité du patrimoine mondial a déjà inscrit sur la liste du patrimoine mondial des forêts de hêtres primaires et anciennes situées en Allemagne, en Slovaquie et en Ukraine. En 2011, le Comité avait exprimé le souhait de pouvoir examiner une proposition sérielle transnationale qui réunirait toutes les anciennes hêtraies européennes conservées intactes, afin de garantir la protection de cet écosystème unique.

Une étude au niveau de l'ensemble de l'Europe a été réalisée par un groupe d'expert en concertation avec l'Union internationale pour la conservation de la nature, organisation consultative de l'UNESCO pour les sites naturels.

Ses conclusions ont montré que plusieurs zones de la forêt de Soignes remplissaient les conditions pour participer à ce projet. Un accord a donc été signé par les six ministres compétents pour mener à bien ce dossier.

Afin de respecter les exigences de l'UNESCO, c'est l'Autriche qui s'est proposée comme coordinateur. Le dossier a bien évolué et devrait être introduit auprès du Centre du patrimoine mondial avant le 1er février de cette année. Il entamera, alors, une longue procédure d'évaluation qui devrait aboutir à une décision du Comité du patrimoine mondial, lors de sa session de 2017.

Si les choses restent en l'état, c'est un ensemble de 64 sites répartis dans treize pays qui seront inscrits sur la liste du patrimoine mondial, dont cinq en forêt de Soignes.

Je me réjouis de notre participation à un dossier aussi ambitieux et pour lequel les échéances annoncées l'été dernier ont été respectées, malgré les complexités.

L'autre aspect de votre question concerne la gestion de la forêt de Soignes et je m'en voudrais d'empiéter sur les prérogatives de mon collègue, M. Collin. Sur base de mon implication dans le dossier d'inscription sur liste du patrimoine mondial, je vous informerai du dialogue et de la concertation qui se sont développés depuis plusieurs années entre les administrations des forêts des trois Régions.

Il faut en effet rester conscients que la compétence de la Wallonie ne concerne qu'une partie limitée de la forêt, moins de dix pour cent, celle de la forêt de Soigne. En ce qui concerne les zones proposées, il s'agit de forêts anciennes, c'est-à-dire où les interventions humaines sont tellement anciennes qu'elles n'ont plus d'impact sur l'évolution naturelle de la forêt qui présente des caractéristiques similaires aux forêts primaires, c'est-à-dire de formation spontanée.

Dans ces zones, le mode de gestion adopté sera celui de la non-intervention afin de respecter le cycle naturel de la hêtraie. Pour le reste de la forêt, la gestion sera différenciée en fonction, d'une part, des impacts possibles sur les zones inscrites au patrimoine mondial et, d'autre part, par les exigences en matière de maintien de la biodiversité et d'usage de la forêt.

Je peux donc vous assurer que toutes les mesures sont prises pour que les conditions de gestion répondent aux exigences du Comité du patrimoine mondial et de son organisation consultative.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour le complément d'information. Comme vous le savez, je suis passionnée d'horticulture, c'est donc un sujet qui me tient à cœur. Effectivement, les sols sont acidifiés et appauvris et cette hêtraie disparaîtra, dans les 50-60 années à venir.

Cette étude était intéressante et je retiens que le docteur Jacques Stenuit a demandé de protéger la totalité de la forêt de Soignes et pas uniquement les plantations de hêtraies qui, comme vous l'avez dit, datent du XVIII<sup>e</sup> siècle et qui sont vouées à disparaître.

Je suis rassurée de savoir que le projet avance. Vous me parlez déjà du mois de février, c'est tout proche et nous suivrons ce dossier avec intérêt.

**QUESTION ORALE DE M. ONKELINX À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
PRÉSERVATION DES SITES INDUSTRIELS  
WALLONS »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Onkelinx à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la préservation des sites industriels wallons ».

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

**M. Onkelinx** (PS). - Monsieur le Ministre, en mai prochain, le HF6 de Seraing sera déconstruit. C'est une nouvelle étape dans la transformation de la ville qui aura, à sa disposition, un tout nouvel espace que je connais bien pour poursuivre son réaménagement. Cependant, c'est aussi un symbole de la sidérurgie liégeoise qui disparaîtra et ce n'est que le début : la déconstruction se poursuivra. On préserve malgré tout la Rotonde. Je sais que vous connaissez aussi le site, étant venu inaugurer le Boulevard urbain qui ne passe pas loin et qui va, en suite de sa déconstruction, pouvoir continuer.

Nous sommes donc amenés, aujourd'hui, à nous interroger sur la disparition de ces témoins de la sidérurgie en Wallonie. D'après vous, il semble que deux écoles se côtoient : à Liège, on serait plus enclin à ce que rien ne subsiste, pour une reconversion totale ; alors qu'à Charleroi – et je pense que l'administration communale a fait une demande dans ce sens avec Carsid – on tend à la préservation de certains éléments. Cependant, les syndicats témoignent d'une volonté de conserver certains sites. Je pourrais prendre comme exemple, pour la région liégeoise, le HFB d'Ougrée, que

je connais tout particulièrement, ayant fait ma jeunesse à l'ombre de ces hauts fourneaux.

Vous avez déjà précisé que vous n'étiez pas en faveur d'un classement, position que vous avez répétée récemment dans un article du *Soir* du 5 janvier dernier pour être précis, mais l'actualité me pousse à y revenir.

Vous procédez actuellement à l'enregistrement de données relatives aux sites industriels en péril. Où en sont ces travaux ? Dans quel but précis ce recensement est-il conduit ?

J'ai fait référence à la volonté des syndicats de conserver certains sites. D'autres acteurs ont-ils manifesté ce souhait ? Sont-ils nombreux ? Je sais quand même que l'ASBL Patrimoine industriel de Wallonie souhaite aussi préserver ce site. Il y a peut-être d'autres acteurs. Sont-ils aussi intéressés à le préserver ? Je n'en sais rien.

J'ai été visiter, entre autres, Saarstahl, le site de Völklingen qui est préservé, mais c'est un coût. Je connais déjà votre réponse. Il n'empêche qu'il y a un engouement, au niveau populaire. Il est vrai aussi que la Sarre est une région riche, avec une sidérurgie florissante ; ce qui n'est pas le cas chez vous.

Vous avez également eu l'occasion de préciser que la réflexion devait aussi être menée au niveau de la reconversion avec le ministre de l'Économie. Une telle réflexion a-t-elle été menée ? Ne pourrions-nous pas envisager de penser la problématique avec le ministre du Tourisme, dans l'éventualité de la mise en place d'un « tourisme industriel » ? Cela a-t-il été envisagé ? J'ai un peu regardé et je sais que le site de Vítkovice, en Tchéquie, par exemple, connaît une deuxième vie avec des activités culturelles absolument extraordinaires. Il y a aussi des possibilités d'avoir une deuxième vie après la vie industrielle. C'est possible.

Considérant que la mémoire ouvrière fait partie intégrante de l'histoire de notre Région, je me réjouis déjà de vous entendre sur votre position et sur les moyens mis à notre disposition pour garder vivante, cette mémoire industrielle.

**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, lors de la dernière réponse que j'avais pu adresser à cette Assemblée sur la question du patrimoine industriel lourd, je vous signalais qu'une *task force* devait être constituée sous la houlette de l'administration.

Ce projet, car il concerne les compétences de plusieurs de mes collègues, doit encore faire l'objet d'une validation, au niveau du Gouvernement, avant d'être lancé. Diverses rencontres ont néanmoins déjà été

organisées entre les cabinets des ministres concernés, mais le dossier n'a pas encore pu être mis sur la table du Gouvernement tant les priorités ont été nombreuses fin de l'année dernière. Il est donc prématuré d'affirmer, à ce stade, que je procède actuellement à l'enregistrement des données relatives aux sites industriels en péril. Je confirme effectivement qu'à mon estime, il n'est pas souhaitable de classer ces différents sites industriels wallons, mais par contre, je confirme ma volonté de pouvoir travailler à la mise en valeur mémorielle de ces sites ; ce qui peut passer par un travail tel qu'il a été réalisé d'ailleurs, il y a peu, de récolte de témoignages, de photos. J'ai lu ce matin qu'un partenariat avec l'Institut de Google pour la culture allait pouvoir avoir lieu à l'instar de *Google View* une captation 3D d'un haut-fourneau avant qu'il ne soit démoli. Ces démarches me semblent utiles pour conserver la dimension mémorielle et pouvoir la valoriser. Je ne pense pas judicieux de continuer de penser que la préservation mémorielle doit passer par la préservation du bien lui-même.

Les contacts se poursuivent. Pourquoi ? Car je suis prêt à financer un travail de cartographie, en quelque sorte, à portée mémorielle des différents sites, mais je dois le faire avec mes collègues du Gouvernement, puisque dès lors que les biens ne sont pas classés, théoriquement, il n'y a pas lieu de mobiliser les fonds du patrimoine, puisqu'ils sont destinés à intervenir pour les biens qui sont classés, qui pourraient être classés. Ici, ils ne le sont pas et le souhait n'est pas qu'ils le soient.

Par contre, comme j'ai pu le dire à maintes reprises, le patrimoine en tant que tel concerne essentiellement les biens et sites qui sont protégés par un classement. Je n'ai ni les budgets ni les compétences pour interférer sur la question de la reconversion des sites sidérurgiques, dès lors que cela dépend des compétences de l'économie ou de l'aménagement du territoire.

En ce qui concerne le tourisme, l'IPW travaille actuellement, à ma demande, avec différents partenaires, à l'extension de l'accord de coopération existant actuellement entre le patrimoine et la culture pour pouvoir y inclure le tourisme et faire ce triangle : patrimoine, culture et tourisme. Nous pourrions effectivement aborder les questions relatives à la valorisation du patrimoine, peut-être sous l'angle touristique, de manière plus souple davantage que sous l'angle du bien à devoir classer.

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

**M. Onkelinx (PS).** - Je me doutais déjà un peu de la réponse, bien sûr, sachant aussi que je devrai aussi revenir sur le sujet quand le dossier sera plus mûr, quand le Gouvernement aura pris certaines décisions.

En tous cas, je vais dire, je suis plus partagé entre l'importante reconversion de ces sites qui sont très importants pour l'avenir de la Région. Ce sont des

terrains fantastiques qui sont très bien placés et c'est vrai que, d'un autre côté, vous savez, j'ai vécu ma vie entière à l'ombre des hauts fourneaux. S'ils devaient être démolis, surtout celui d'Ougrée, franchement, ce serait dommage.

Je peux comprendre que les travailleurs qui y ont passé leur vie et les familles qui ont vu partir les sidérurgistes se rendant au travail, je pense que, pour eux, c'est une déchirure. Vous comprenez ? Il faut comprendre aussi qu'au niveau syndical, cela y participe de la même manière. Je pense que les décisions qui seront prises par le Gouvernement seront les bonnes, même si je suis assez partagé entre les deux raisons.

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

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

**QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
RAPPORT DU CENTRE D'EXPERTISE DES  
SOINS DE SANTÉ (KCE) SUR LA  
CONSOMMATION D'ALCOOL »**

**QUESTION ORALE DE MME VANDORPE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
ENSEIGNEMENTS DU RAPPORT DU CENTRE  
D'EXPERTISE DES SOINS DE SANTÉ (KCE) SUR  
LA CONSOMMATION D'ALCOOL »**

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

- de M. Puget, sur « la consommation d'alcool » ;
- de Mme De Bue, sur « le plan Alcool » ;
- de Mme Pécriaux, sur « le rapport du Centre d'expertise des soins de santé (KCE) sur la consommation d'alcool » ;
- de Mme Vandorpe, sur « les enseignements du rapport du Centre d'expertise des soins de santé (KCE) sur la consommation d'alcool ».

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

**M. Puget** (Indépendant). - Monsieur le Ministre, je ne suis pas un grand spécialiste, mais bon.

L'alcoolisme est un fléau qu'il faut absolument combattre et l'on ne le fait pas assez pour une raison assez simple : l'alcool est une drogue douce socialement acceptée.

Le but n'est évidemment pas de revenir au temps de la prohibition et d'Eliot Ness.

Néanmoins, pour l'Organisation mondiale de la Santé, la consommation d'alcool est problématique à partir de 14 unités standards par semaine pour les femmes et de 21 pour les hommes. Entre 5 et 10 % de la population occidentale entre dans ces critères. Le Centre fédéral d'expertise des soins de santé estime, quant à lui, que 10 % des Belges ont un problème avec l'alcool.

La problématique est évidemment délicate, d'autant plus qu'il est parfois difficile d'établir ce qui relève de « l'alcoolodépendance » ou d'un excès de boisson. Les gens qui se trouvent dans la zone grise ne sont, pour la grande majorité, pas disposés à se faire aider et, souvent, ne reconnaissent pas devoir le faire.

Des experts réclament, aujourd'hui, un plan Alcool.

Est-ce envisageable à l'échelon wallon ?

Quelles sont les mesures concrètes déjà prises par le Gouvernement pour lutter contre l'alcool ?

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

**Mme De Bue** (MR). - Monsieur le Ministre, ma question s'inscrit également dans la foulée de la publication des résultats de l'étude du Centre fédéral d'expertise des soins de santé qui – M. Puget a déjà esquissé pas mal de conclusions – met en évidence ce problème de zone grise, c'est-à-dire les personnes qui sont entre un usage modéré et clairement de l'alcoolisme et qui pointe aussi le problème du gouffre, du *Treatment Gap*. C'est-à-dire le nombre de personnes qui devraient recevoir une aide et ceux qui reconnaissent en avoir besoin.

Le KCE appelle de tous ses vœux à la mise en place d'un véritable plan Alcool. Il y a déjà eu plusieurs plans alcool et le dernier n'a pas pu être approuvé.

J'entendais, ce matin, le responsable de la mutualité libre qui parlait de 11 ministres de la santé. Cela me semble beaucoup, mais il a sans doute raison, étant tout à fait dans le domaine. Il y a effectivement un travail de concertation et de coordination à avoir entre tous les ministres de la Santé.

Il y a aussi d'autres thématiques qui sont mises en place autour de problème, notamment la publicité que l'on fait au niveau de l'alcool et aussi les

réglementations qui concernent la vente d'alcool. C'est une problématique très complexe et je pense que tous les niveaux de pouvoirs étant concernés, et d'autres thématiques étant aussi concernées, ce n'est pas évident. Il y a toute une série de mesures qui doivent être prises au niveau de l'information et de la prévention, au niveau des soins, du traitement du problème, pour inciter les personnes qui en ont besoin à aller chercher l'aide nécessaire et éviter que d'autres connaissent les mêmes problèmes avec l'alcool.

Vous avez déjà, lors de cette commission, évoqué plusieurs fois la politique de la Région en matière de prévention de l'alcoolisme. Ici, mes questions portent sur les concertations que vous avez avec les autres niveaux de pouvoirs pour aboutir à ce plan Alcool qui serait à nouveau en cours d'élaboration, puisque le SPF Santé publique espère avoir un document pour octobre 2016. Où en est ce travail, la concertation entre les différents niveaux de pouvoir ? Avez-vous des contacts avec votre collègue fédérale de la Santé ? Quelle échéance pouvez-vous nous indiquer ?

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

**Mme Pécriaux** (PS). - Monsieur le Ministre, beaucoup de choses ont déjà été dites et traduites par mes collègues, mais effectivement, moi aussi, j'avais été interpellée par les résultats de l'étude du KCE sur l'alcool et sa consommation.

Il y a quelques semaines, j'avais déjà interrogé le ministre Simonis avec sa casquette Jeunesse, suite à la rentrée scolaire, la rentrée des étudiants, où nous pouvions aussi pointer qu'il y avait une grande augmentation de la consommation d'alcool chez les étudiants.

J'avais d'ailleurs posé la question à Mme Simonis pour savoir s'il y avait une concertation qui était réalisée avec, notamment, son homologue, M. le Ministre Prévot, puisque je sais qu'il revient toujours, ici, dans cette commission, la problématique de « avant 18 ans, après 18 ans, ce sont mes compétences, la prévention, c'est moi, après 18 ans, avant 18 ans, ce n'est pas moi », mais on sait aussi que les étudiants sont jeunes, avoir plus de 18 ans ou juste être en limite d'âge et avoir cette problématique de consommation. J'avais même demandé à Mme Simonis si, justement, il y avait un échange et une réflexion qui était mise en place.

Bref, l'étude du KCE sort, donc, forcément, j'ai été interpellée par son contenu et ma question vise également de savoir si, effectivement, au niveau interfédéral, au niveau de la conférence interministérielle santé, il y a des échanges. Où en sont ces échanges, pour pouvoir avancer sur un plan Alcool qui avait déjà été sur les rails, mais n'avait pas pu aboutir, notamment en 2014 ? Ce plan Alcool pourrait avoir énormément de répercussions, notamment avec les médecins de première ligne.

Monsieur le Ministre, je vous ai déjà interrogé plusieurs fois sur la problématique du travail des médecins de première ligne qui sont vraiment le relais avec leurs patients, pour pouvoir les orienter vers des plateformes d'aide ou d'encadrement ou, en tout cas, ne fût-ce qu'informer sa patientèle sur ce qui existe et ce qui peut permettre à tout Wallon et Wallonne d'être aidé, en tout cas d'être sensibilisé à certaines pratiques.

En effet, comme le disait mon collègue à l'entame de cette question, il est vrai que l'on ne se rend pas toujours compte que, finalement, cela peut être aussi une forme d'alcoolisme social. Un verre, deux verres et puis, finalement, au bout d'une journée, au bout d'une semaine, on consomme assez bien de quantité d'alcool.

Où en est le plan Alcool, y a-t-il un plan Alcool qui va aboutir ? Où en est le travail au niveau de la conférence interministérielle en matière de santé ? Même si ce ne sont pas des compétences régionales, il y a toute la problématique avec le monde publicitaire puisque, effectivement, ici, on a quand même une grosse influence du monde publicitaire. Dernièrement – et il y a de quoi bondir –, Jupiler offrait encore des tournées gratuites à des jeunes en envoyant des bons pour des packs de Jupiler gratuits. Il s'agit d'une incitation à nos jeunes Wallonnes et Wallons qui apprennent à consommer de l'alcool et ce n'est peut-être pas non plus utile et nécessaire.

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

**Mme Vandorpe** (cdH). - Monsieur le Ministre, je ne reciterai pas les mêmes éléments que mes collègues ont pu donner, notamment sur les intervenants de première ligne et autres.

Votre homologue bruxelloise indiquait, la semaine dernière, que des représentants des différents cabinets de la Santé œuvraient à la concrétisation d'un plan Alcool, et que ce plan devrait voir le jour en octobre prochain.

Ma question est donc directe, après les détails qui ont été exposés plus avant. Pouvez-vous nous confirmer ces informations et nous dire quels sont les objectifs prioritaires de ce futur plan, mais aussi, et surtout, les positions défendues par la Région wallonne dans le cadre de ces travaux en cours ?

Je suppose que vous n'hésitez pas, durant cet exposé aussi, à nous rappeler et à faire le point de manière exhaustive sur les mesures qui sont actuellement mises en œuvre au niveau wallon pour lutter contre l'alcoolisme et prévenir cette consommation toujours plus problématique d'alcool.

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mesdames et Monsieur les députés, merci pour votre question conjointe. Le développement de celle-ci sera peut-être plus long que ma réponse, mais le contenu n'est en tout cas pas moins dénué d'intérêt.

Effectivement, suite à la publication par le Centre fédéral d'expertise des soins de santé, le Kenniscentrum, le KCE, des recommandations en vue de favoriser les recours à l'aide en cas de consommation problématique de l'alcool, vous m'interrogez sur la situation du plan Alcool.

Il est exact – et l'on peut le regretter – que le plan Alcool 2014-2018 n'a pas abouti malgré le travail considérable réalisé. En tout cas, il n'a pas encore abouti.

Le groupe de travail Alcool au sein de la Cellule générale de politique drogue a repris ces travaux et cette cellule est composée des représentants de tous les ministres ayant la santé dans leurs attributions.

Ce groupe de travail a pour objectif d'aboutir à une nouvelle stratégie pour lutter contre la surconsommation d'alcool et, pour faire un greffon par rapport à l'actualité, la campagne de marketing qui a été initiée par InBev à l'égard de Jupiler dont on a pu faire les commentaires ces derniers jours est une illustration probablement additionnelle de la nécessité d'atterrir dans la conclusion de ce plan et de la stratégie que nous devons communément partager en matière de lutte contre la surconsommation d'alcool, singulièrement à l'égard du public le plus jeune, puisque l'on sait que c'est devenu, maintenant, un phénomène de mode de consommer beaucoup et très vite.

Cette nouvelle stratégie sera d'abord soumise à l'approbation de la cellule générale de politique des drogues, avant d'être proposée à l'approbation de la conférence interministérielle de la santé publique. Un plan Alcool devra bien sûr concerner la première ligne et les médecins généralistes devront être conviés à y prendre part.

Ceci étant, les nouvelles compétences wallonnes concernent, notamment, tout le domaine de la prévention et le rapport du Kenniscentrum met l'accent, parmi d'autres, sur cet aspect préventif.

Vous savez que la Wallonie subventionne des structures qui investissent les actions de prévention. Il s'agit notamment de modus vivendi dont l'action, en collaboration avec d'autres opérateurs, se situe, entre autres, dans les lieux festifs.

On sait que, dans le cadre de ces manifestations, le mésusage de boissons alcoolisées est fréquent et donc, sensibilisation et information doivent faire partie des différentes palettes d'intervention. Nous continuerons donc, pour ce qui concerne mon cabinet, à œuvrer constructivement à l'établissement rapide, je l'espère, de ce plan coordonné et stratégique en la matière.

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

**M. Puget** (Indépendant). - Merci pour vos réponses, Monsieur le Ministre. Nous étions quatre à avoir le même sujet, mais je pense que tout le monde attendait d'avoir une date de sortie de ce plan et vous vous êtes bien gardé de ne pas donner de date.

Effectivement, le plan 2014-2018 n'a pas été mis en place et, ici, on n'a pas de date. Je pense donc que tout le monde va avoir la même réplique que moi et je vais m'arrêter là, parce que je suis certain que mes collègues vont répéter la même chose. On aurait voulu avoir des dates, un état d'avancement de ce plan 2014-2018. Vous avez dit qu'il avait été mis de côté, mais je suppose que vous êtes reparti sur cette base pour sortir le plan.

On va donc revenir, à mon avis, assez régulièrement, pour vous interpeller et avoir une date de sortie de ce plan.

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

**Mme De Bue** (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et je me réjouis que les résultats de cette étude aient un peu remis cette problématique dans l'agenda médiatique et peut-être en lumière et en évidence. Je crois que c'est important d'en reparler et je me réjouis, d'ailleurs, que ce plan se remette en route.

Je ne serai pas aussi catégorique que vous, Monsieur Puget, parce que mettre une date... L'important, c'est que l'on avance et que l'on ait un planning. Dans notre système institutionnel qui est très complexe et même nous, en tant que francophones, avec les compétences de la Fédération Wallonie-Bruxelles, les compétences de la Région, c'est aussi la même chose. Le but, c'est que l'on avance, que l'on ait un agenda, qu'il y ait une concertation, que l'on prenne connaissance des études et des problématiques et que des mesures soient prises pour faire en sorte de limiter la surconsommation d'alcool, éviter les drames et surtout mettre en place non seulement la prévention – là, je pense qu'il y a déjà des initiatives qui sont prises –, mais aussi un accompagnement et des soins pour les personnes qui en ont besoin et que ceux qui prennent conscience en aient besoin.

J'aurais peut-être aimé un peu plus vous entendre sur le problème du *treatment gap*, donc des problèmes de soins plus que de la prévention. Je pense que, là, il faut quand même aussi mettre en place des mesures plus spécifiques pour les personnes qui en ont véritablement besoin.

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

**Mme Pécriaux** (PS). - Je ne voudrais pas non plus déplaire à M. Puget, mais en tout cas, je ne vais pas dans son sens. J'étais très contente d'entendre M. le Ministre s'exprimer, dans sa réponse. Je l'ai trouvé très constructif.

Effectivement, quand il le termine en disant qu'il faut insister sur la sensibilisation, sur la prévention, j'ai envie d'ajouter aussi que l'argent qui est aujourd'hui consacré à la prévention alcool est bien plus faible que celui qui est consacré à la répression, encore plus faible que celui qui est consacré à la publicité. Je pense que c'est, là aussi, qu'il faudrait avoir une réflexion plus globale.

Quand vous dites, Monsieur le Ministre, qu'autour de la table, il va y avoir une concertation entre les ministres de la Santé, je pense qu'il faudrait peut-être avoir une transversalité avec les ministres de l'Enseignement et de la Jeunesse, parce que, justement, ce public est le premier touché.

En tout cas, bon travail et encore merci pour vos éléments de réponses concrets.

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

**Mme Vandorpe** (cdH). - Merci, en effet, pour ces éléments de réponses. Cette reprise des travaux du groupe de travail est essentielle pour avancer rapidement. La prévention est vraiment un axe très important et le soutien aux différentes structures subventionnées doit absolument continuer.

On sait que le travail sera assidu. Pas besoin de mettre de date pour savoir que l'on avance sur le dossier.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
SALLES DE CONSOMMATION À MOINDRE  
RISQUE »**

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

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

**M. Daele** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le débat sur l'ouverture de salles de consommation à moindre risque revient régulièrement dans l'actualité. Pour rappel, ces infrastructures permettent aux toxicomanes de consommer des produits stupéfiants dans des conditions sanitaires et d'hygiène de qualité, et en présence d'un personnel médico-social formé à l'accompagnement de ce public.

À cet égard, on sait qu'un travail législatif est en cours au Fédéral et que, dans ce cadre, la Présidente de la Commission santé de la Chambre, Murielle Gerken, a déposé deux propositions d'avis : l'un sur l'ouverture de salles de consommation d'héroïne à moindre risque, et l'autre sur la création de salles de consommation de produits de substitution permettant de remplacer l'héroïne de rue par la diacétylmorphine, héroïne médicale.

Ces avis devront être remis à la commission Justice qui a entamé l'examen de deux propositions de loi portant sur ces sujets. La Commission Santé de la Chambre a, par l'intermédiaire du Président de la Chambre, demandé leur avis sur ces propositions, aux différentes entités compétentes, notamment la Région wallonne. Il semble qu'à ce jour, aucune réponse n'ait été formulée.

Confirmez-vous avoir été saisi de cette demande d'avis ? Le cas échéant, quelle suite lui avez-vous réservée ?

Par ailleurs, un point relatif à l'ouverture de salles de consommation à moindre risque avait été inscrit à l'ordre du jour de la conférence interministérielle Santé de mars 2015, et cela avait débouché sur la mise en place d'une cellule interrégionale regroupant le niveau fédéral, le Service public fédéral Santé publique, le SPF Justice, mais aussi les Communautés et les Régions.

Pourriez-vous nous en dire plus sur le rôle de cette cellule ? A-t-elle déjà été mise en place et, le cas échéant, quelles actions a-t-elle déjà accomplies ?

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, comme vous le savez, la Région wallonne, la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Cocof se sont engagées dans une politique concertée forte en matière d'assuétude ; en ce compris en soutenant une approche de réduction des risques.

La fonction de réduction des risques est par ailleurs une fonction largement reprise dans nombres de services spécialisés en matière d'assuétude, agréés et subventionnés par la Wallonie.

Dans certains pays, les salles de consommation, appelées également « salles de consommation de drogues à moindre risque », sont considérées comme un des dispositifs acceptés en matière de réduction des risques.

Pour rappel, ce type de dispositif ne doit pas être confondu avec un dispositif de délivrance contrôlée, sur base de prescriptions médicales, de produits de substitution, dont la diacétylmorphine, lequel dispositif est une modalité de traitement.

Actuellement, il n'existe pas de cadre légal permettant l'organisation de telles salles de consommation en Belgique ni pour l'héroïne ni pour la diacétylmorphine.

Comme vous le dites très justement, le niveau fédéral reste compétent pour légiférer en cette matière. Un tel dispositif de réduction des risques soulève de nombreuses questions éthiques, sanitaires, sociales, de sécurité publique et également économique. Je n'ignore pas que la réflexion a déjà eu lieu, au niveau d'acteurs de terrains et au niveau des différentes autorités communales en particulier, dans certaines grandes villes de Wallonie.

Plus précisément, en réponse à votre question, je n'ai pas été saisi d'une demande d'avis venant du président de la Chambre. Par contre, suite à la conférence interministérielle de mars 2015, une cellule interrégionale regroupant tous les niveaux de pouvoirs, y compris le SPF Justice, a été constituée au sein de la cellule politique générale « drogues ». Cette cellule va se pencher sur la question des salles de consommation à moindre risque et va entamer ces travaux le 4 février prochain.

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

**M. Daele** (Ecolo). - Je note positivement le fait que la cellule va bientôt entamer ces travaux et je m'étonne que la Région n'ait pas reçu cette demande d'avis en provenance du Président de la Chambre. J'en informerai mes collègues parlementaires fédéraux pour qu'ils s'en inquiètent auprès du Greffe de la Chambre des représentants, parce qu'il est étonnant que le courrier se soit perdu entre les deux institutions.

**QUESTION ORALE DE MME DURENNE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'AVANCEMENT DE LA MISE SUR PIED DE  
L'AGENCE POUR UNE VIE DE QUALITÉ  
(AVIQ) »**

**QUESTION ORALE DE M. HENQUET À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
FUTUR DIRIGEANT DE L'AGENCE POUR UNE  
VIE DE QUALITÉ (AVIQ) »**

**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 Durenne, sur « l'avancement de la mise sur pied de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ) » ;
- de M. Henquet, sur « le futur dirigeant de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ) ».

La question de M. Henquet est retirée.

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

**Mme Durenne (MR).** - Monsieur le Ministre, en décembre dernier, le Parlement a voté le décret instituant l'Agence pour une vie de qualité. Sans revenir sur le débat qui a été développé durant les précédentes réunions de cette commission – débats très constructifs – je voudrais en savoir davantage sur sa mise en œuvre effective.

Les compétences santé liées aux politiques hospitalières, au dépistage, à la promotion et à la surveillance des travailleurs ont été effectivement transmises le 1er janvier à la Wallonie.

Concrètement, au niveau de l'AViQ, et suite à ce transfert de compétences, les équipes chargées de les gérer sont-elles totalement opérationnelles ?

La mise sur pied effective de l'AViQ correspond-elle aux attentes du ministre en termes d'efficacité ?

Enfin, l'ensemble des arrêtés nécessaires ont-ils été publiés dans les temps ?

Qu'en est-il de l'organigramme de l'Agence ? Qui est directeur/administrateur général ? Qui est son adjoint ? Quelles ont été les procédures de sélection ?

Qui sont les inspecteurs généraux ? Qu'advient-il des personnes occupant ces postes à l'AWIPH ?

Avez-vous une idée plus précise des agents qui rejoignent ou non l'Agence ?

Comment les différents membres des Conseils, Comités de branche, d'avis et autres ont-ils été appelés à postuler ?

Un appel à candidature a-t-il été publié au *Moniteur belge* ?

Comment la sélection a-t-elle été réalisée ? Sur quels critères objectifs ?

**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, voilà une question fort intéressante en ce début d'année et pour laquelle je vous remercie, puisqu'elle me permet de faire le point sur les différentes décisions prises depuis l'adoption du décret du 3 décembre, tout neuf encore, relatif à l'Agence wallonne de la Santé et de la protection sociale du handicap et des familles, l'AViQ.

Si l'approbation du décret créant l'Agence pour une vie de Qualité était une étape essentielle et fondatrice, il n'en reste pas moins qu'elle doit être suivie de l'adoption d'une série d'arrêtés et de mesures d'exécutions. Je ne l'ai d'ailleurs jamais caché. On en a même fait la longue liste, le temps venu.

Le processus d'adoption de plusieurs arrêtés avait été lancé avant même l'approbation du décret, mais il ne pouvait être adressé pour avis ou Conseil d'État qu'après la sanction promulgation de celui-ci. C'est le cas de l'arrêté permettant au personnel de l'Agence de bénéficier de chèques-repas, de l'arrêté permettant leur affiliation au service social et de l'arrêté permettant aux agents statutaires de bénéficier d'une pension du secteur public.

Ces trois arrêtés ont été adoptés en troisième lecture par le Gouvernement en date du 17 décembre et ont déjà fait l'objet d'une publication au *Moniteur belge* en date du 28 décembre.

Toujours en date du 17 décembre a été adopté l'arrêté portant transfert des agents de l'AWIPH vers l'AViQ ; ceux-ci étant, pour rappel, tous transférés d'office. Cet arrêté a fait l'objet d'une publication officielle, le 31 décembre 2015.

En date du 18 décembre, le Gouvernement a également adopté un arrêté portant sur les délégations des compétences relatives aux missions de l'Agence wallonne de la Santé, de la protection sociale, du handicap et des familles. Cet arrêté a été publié, lui aussi, en date du 31 décembre 2015.

À l'occasion de plusieurs de ses réunions, au mois de décembre, le Gouvernement wallon a également été amené à remettre des avis au Gouvernement de la Communauté française concernant le transfert des

agents en provenance de la Communauté française, mais aussi du Fédéral, depuis le SPF sécurité sociale et le SPF Santé publique, puisque ces derniers agents étaient initialement à destination de la Fédération Wallonie-Bruxelles, mais seront, à la faveur de l'accord de la Sainte-Émilie, finalement transférés à la Région wallonne. Ces personnels, à l'exception du personnel en provenance du SPF Sécurité sociale qui, pour rappel, restent mis à disposition du SPF notamment afin de permettre une continuité du service dans la gestion de l'APA, sont effectivement en fonction depuis le 1er janvier 2016 et ont pu bénéficier d'une journée d'accueil le 4 janvier 2016. Ils ont tous été affectés à une fonction au sein de la nouvelle agence. Une nuance néanmoins : tous les emplois devant être transférés depuis la Fédération Wallonie-Bruxelles n'ayant pu trouver preneur, il a été convenu avec le Gouvernement de la Communauté française qu'un nouvel appel à candidatures serait lancé en ciblant des profils plus génériques et de nature à rencontrer des fonctions critiques identifiées au sein de l'AViQ à la suite des différents transferts déjà opérés. Ce sera chose faite d'ici quelques semaines.

Lors du Gouvernement du 7 janvier 2016, le premier de l'année, le Gouvernement a adopté en 3e et dernière lecture l'arrêté déterminant les modalités de transfert de membres du personnel des Services du Gouvernement wallon et des organismes d'intérêts publics qui dépendent de la Région à l'Agence wallonne de la santé, de la protection sociale, du handicap et des familles qui va permettre de lancer les appels à candidatures auprès des agents de la DGO5 qui sont prioritaires dans l'hypothèse où ils gèrent déjà les compétences transférées à l'AViQ et, à défaut de candidats en suffisance, aux agents de l'ensemble du Service public de Wallonie et des organismes d'intérêt public de la Région wallonne. Cette procédure relève du ministre en charge de la Fonction publique. En attendant ces transferts effectifs et physiques d'agents, la continuité du service est assurée via des mesures transitoires adoptées par le Gouvernement le 17 décembre 2015, qu'un protocole liant le SPW à l'AViQ traduit concrètement, ce protocole étant en cours de finalisation entre les deux entités administratives.

Lors du même Gouvernement du 7 janvier, a également été adopté en première lecture un projet d'arrêté permettant la mise en place des organes de concertation en interne à l'AViQ et ce, en application du statut syndical. Ce projet est désormais soumis au Comité de secteur XVI ainsi qu'au Conseil général de l'AViQ. Il n'a pas de portée réglementaire et pourra donc être adopté définitivement dans la foulée.

Concernant la composition des organes de l'Agence, le Conseil général a été composé par le Gouvernement par une décision du 4 janvier. Le Conseil général, organe faitier, sera amené à se réunir une première fois en date du 21 janvier. Pour information, le nom des personnes qui le compose, c'est sur le site Internet, vous

les avez déjà, très bien. Les membres des comités de branche seront désignés dans les tout prochains jours. Dans un second temps, il sera procédé à la composition du conseil de monitoring financier et budgétaire et du comité d'audit ainsi que des différentes conventions. Pour les modalités de composition de ces organes, je me permets de vous renvoyer au texte décrétal qui se calque sur les mécanismes de composition des organes de gestion d'autres organismes d'intérêt public : il n'y a donc pas d'appel à candidatures en tant que tel même si, bien entendu, les membres représentant les secteurs émanent des bancs eux-mêmes. En ce qui concerne le fonctionnement du Conseil de stratégie et de prospective, un arrêté est en cours d'élaboration afin de définir ses modalités. La composition des différents groupes d'experts et du Collège central sera fixée dès l'adoption de cet arrêté.

Vous m'interrogez également concernant l'organigramme de l'Agence. Celui-ci sera traduit dans un arrêté fixant le cadre organique de l'Agence qui sera discuté au Conseil général, en comités de branche et au sein du comité intermédiaire de concertation ainsi que le prévoit le statut syndical. Il sera ensuite soumis au Gouvernement en première lecture, puis en Comité de secteur XVI et enfin en dernière lecture par le Gouvernement.

En ce qui concerne le cadre dirigeant de l'Agence, comme le prévoit le décret du 3 décembre 2015, l'administrateur général et l'administrateur général adjoint seront désignés selon la procédure prévue pour l'attribution de mandats dans la fonction publique wallonne. Cela nécessite notamment l'adoption de lettres de mission par le Gouvernement sur proposition du Conseil général, ce qui n'est donc possible qu'avec la mise en place de cet organe de gestion. S'en suivra alors la procédure de sélection que vous connaissez déjà, cette procédure relevant des compétences de mon Collègue en charge de la fonction publique, monsieur Lacroix.

Dans l'attente de la finalisation de cette procédure, le Gouvernement a, en date du 17 décembre 2015, affecté de manière temporaire Madame Alice Baudine, mandataire au sein de l'ancienne AWIPH, comme administratrice générale. Cette désignation *ad interim* était nécessaire pour permettre à l'Agence de fonctionner dès sa mise en place au 1er janvier 2016.

Quant aux inspecteurs généraux, qu'ils soient à la tête d'une branche, comme prévu par le décret, ou en charge d'éventuels services généraux, leur désignation ne pourra intervenir qu'une fois le cadre organique adopté définitivement et les transferts de personnel depuis le SPW, finalisés.

Afin de vous dresser l'état des lieux le plus complet possible, j'ajouterai que les groupes de travail, que j'ai déjà pu évoquer au sein de cette commission, qui rassemblent les différentes entités administratives

concernées par les compétences de l'AViQ, ont continué pour certains, essentiellement le groupe de travail communication et le groupe de travail *process* et procédures, à se réunir. Le travail du groupe de travail communication a par exemple permis aux différentes administrations d'origine de communiquer d'une seule voix lors du transfert vers l'AViQ.

Comme vous le constatez, depuis l'adoption du décret par votre parlement en date du 2 décembre et sa sanction-promulgation intervenue le lendemain, ni mon Cabinet ni l'AViQ n'ont connu de trêve des confiseurs... Le travail continue et je ne doute pas que vous vous en inquiétez encore et encore dans les semaines et mois à venir. Je me tiens à votre pleine et entière disposition.

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

**Mme Durenne (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, et encore et encore je reviendrai vers vous et en tous cas pour ces précisions. Un dossier très important, nous n'allons pas le rappeler, nous avons déjà eu tous les débats ici en commission avec un budget de 4,5 milliards plus ou moins.

Nous savions que l'année 2016 serait une année où chacun allait devoir trouver ses marques, vous l'avez dit à plusieurs reprises. Lorsque nous avons eu les débats, effectivement, on parlait d'une vingtaine d'arrêtés. On avait dit si je me souviens bien à l'époque, que 14 devaient être adoptés avant fin de l'année, on avance, bien sûr et, mon rôle est de contrôler et de voir l'avancement de ce dossier. Il ne faudrait pas que la Wallonie prenne trop de retard, un dossier d'il y a déjà deux ans que l'on en parle. Il ne faudrait pas que la Wallonie soit pénalisée. J'aurais voulu savoir également, physiquement, à l'époque, on parlait de 110 agents venant de la DGO5. Aujourd'hui, pourriez-vous me dire combien de ces agents sont partis ? Combien ont été transférés au niveau de l'AViQ ? Sont-ils à Charleroi, on parlait de l'ancien hôtel de police ?

Voilà je ne sais pas si je peux reposer une autre question, je ne peux pas. Monsieur le Ministre va me répondre parce que tout à l'heure il m'a répondu.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, on rejoint Charleroi dans les bureaux actuels de l'AWIPH, les fonctionnaires des autres niveaux de pouvoir, tandis que ceux de la DGO5 vont maintenant faire l'objet des éléments de transfert, même si sur papier ils ont été transférés, ils doivent maintenant faire la sélection de choix d'aller ou non à Charleroi et donc, ce transfert-là se fera probablement au second semestre de l'année une fois que les bureaux de l'hôtel de police auront été restaurés, voilà.

**Mme Durenne (MR).** - Je vous remercie tous ces éléments de réponses, bien sûr que nous suivrons attentivement.

**QUESTION ORALE DE MME DEFRANG-FIRKET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES URGENCES PSYCHIATRIQUES POUR ENFANTS ET ADOLESCENTS »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les urgences psychiatriques pour enfants et adolescents ».

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

**Mme Defrang-Firket (MR).** - Monsieur le Ministre, vos homologues et vous-même, tous en charge de la santé, avez fait récemment dans la presse, le même constat, le secteur hospitalier en pédopsychiatrie, en effet, les cas de mal-être chez les enfants et les adolescents ne cessent d'augmenter. C'est pourquoi une réforme de la santé mentale est en cours. À cet effet, un appel à projets a été lancé en mai 2015 par le Fédéral et les entités fédérées afin de mettre en place des réseaux, dans chacune des provinces et à Bruxelles. La Région bruxelloise a été la première à y répondre en proposant la mise en place du réseau du Brustar composé d'équipes mobiles afin d'hospitaliser les jeunes le moins possible.

Quoi qu'il en soit, il reste impératif de dégager des places d'urgence pour les jeunes en crises.

Mes questions sont les suivantes, Monsieur le Ministre. Où en sont les services hospitaliers wallons dans la création de places supplémentaires pour les urgences en cas de crise psychiatrique d'un jeune ? Depuis le lancement de la réforme de la santé mentale, combien de places d'urgence ont été créées dans le réseau pédopsychiatrique wallon ? Peut-on désormais dire que l'offre de lits de crise rencontre mieux ou tout à fait les besoins ? On peut rêver.

À l'instar de ce qu'a proposé la Région bruxelloise, où en est la Région wallonne dans la construction de son projet visant à la mise en place de réseaux de soins dans les Provinces wallonnes ? Avec quelles structures et quels homologues collaborez-vous afin de façonner ces nouveaux réseaux ? Quand ce projet sera-t-il présenté, si possible aux parlementaires avant la presse, s'il vous plaît ? C'est un message que je lance à titre personnel. Merci.

**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 pense que Mme la Présidente Kapompole, avant de vous céder la présidence, Madame Durenne, a invité Mme Defrang-Firket à poser sa question sur la question des missions des CPAS et d'aide à la jeunesse, raison pour laquelle j'avais le texte sous les yeux, alors même que vous étiez présente avant la clôture de la thématique. Elle aurait pu vous inviter à poser la question que finalement, vous avez décidé de poser.

Je pense être correcte et l'on va donc répondre à la question qui est celle que vous venez de me poser. On rebobine.

Madame la Députée, permettez-moi de préciser quelque peu le contexte lié aux urgences psychiatriques pour enfants et adolescents. L'implémentation de la nouvelle politique de santé mentale pour enfants et adolescents, confortée lors de la Conférence interministérielle du 31 mars 2015, ne s'accompagne pas d'un appel à projets, car il ne s'agit pas d'une réforme, mais d'une nouvelle politique sans passer par le stade des projets pilotes.

Le réseau en train de se mettre en place dans la région bruxelloise n'est pas unique puisque, de manière analogue, la Wallonie est en train de se doter de réseaux et chacun d'entre eux correspond au territoire d'une province.

La nouvelle politique couvre d'emblée tout le territoire et veut en faire bénéficier tous les enfants et les adolescents qui en auront besoin, en intervenant autant que possible là où ils séjournent.

Une des premières étapes de cette implémentation consiste, avec des moyens financiers supplémentaires venant du Fédéral, à l'affectation de 10 % de tous les lits K à la prise en charge de situations de crise. Ces nouveaux lits de crise seront opérationnels dans le courant de 2016, car, avant cela, les réseaux eux-mêmes doivent s'organiser et se structurer. Il est bon toutefois de préciser que ces lits sont destinés à accueillir des jeunes en situation de crise et qu'il ne s'agit pas de lits d'urgence.

Je vous invite à vous rendre sur le site « Psy0-18 » pour avoir davantage d'informations et de détails sur cette nouvelle politique qui va changer très sensiblement le paysage des soins en santé mentale en articulation avec tous les secteurs annexes et importants concernant la santé mentale telle que l'enseignement, l'Aide à la jeunesse, le secteur du handicap.

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

**Mme Defrang-Firket (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je me réjouis de cette collaboration avec le Fédéral pour le bien de nos adolescents et enfants en difficulté. C'est une excellente

chose. J'irai voir le site que vous me recommandez « Psy0-18 », parce que pour être efficace et répondre à tous les besoins, nous avons besoin de réseaux intégrés, de synergies entre les différents acteurs. Si c'est sur cette voie que vous orientez, c'est une bonne chose. Merci.

**QUESTION ORALE DE MME DEFRANG-FIRKET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES MISSIONS DE PRÉVENTION DES CPAS EN MATIÈRE D'AIDE À LA JEUNESSE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les missions de prévention des CPAS en matière d'aide à la jeunesse ».

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

**Mme Defrang-Firket (MR).** - Monsieur le Ministre, le décret du 4 mars 1991 relatif à l'Aide à la jeunesse prévoit, au sein de chaque conseil d'arrondissement de l'Aide à la jeunesse, CAAJ, l'établissement d'une plateforme de concertation avec les CPAS afin d'améliorer la mise en réseau des acteurs en charge des missions de prévention.

En 2014, seul l'arrondissement d'Arlon avait désigné un représentant pour chacun de ses CPAS, à la plateforme de concertation. L'arrondissement de Liège, par exemple, n'avait désigné que 11 représentants pour 32 communes.

Connaissez-vous les chiffres actuels de ces représentations ? Comment expliquez-vous le manque d'intérêt des CPAS quant à la participation à ces plateformes ? Avez-vous des contacts avec votre homologue en charge de l'Aide à la jeunesse pour la Fédération Wallonie-Bruxelles ?

Je voudrais simplement signaler que j'avais d'abord posé cette question à M. Furlan, mais que les services m'ont réorientée vers vous. J'espère que vous pourrez m'apporter des réponses précises. Merci.

**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, toutes mes excuses si je suis contraint de vous apporter l'élément de réponse, n'étant pas en capacité de pouvoir vous offrir le même charme que mon collègue Paul Furlan. Je vais donc reprendre ma question telle que j'avais déjà commencé à vous la formuler.

Bien que la compétence de l'aide à la jeunesse et des CPAS ne dépendent pas de mes départements, j'ai souhaité faire part à nos collègues ici présents d'une partie de la réponse que le ministre Madrane vous a donnée lorsque vous lui avez posé cette question en octobre dernier. Cela me permettra par ailleurs de valoriser les contacts que mon équipe entretient avec la sienne et de répondre ainsi à l'une de vos questions, mais surtout de stimuler chaque parlementaire sur l'intérêt de cette représentation des CPAS au sein de ces plateformes.

Pour rappel, cette réponse a été donnée lors de la séance du 20 octobre de la Commission de l'Aide à la jeunesse, des maisons de justice et de la promotion de Bruxelles du parlement de la Communauté française.

Le ministre Madrane avait alors remis un tableau reprenant les chiffres de représentativité au sein des plateformes et cité les chiffres suivants : pour Arlon, 15 CPAS sur 15 sont représentés ; Bruxelles, 8 sur 19 ; Charleroi, 12 sur 28 ; Dinant, 9 sur 22 ; Huy, 10 sur 23 ; Liège, 11 sur 32 ; Marche, 9 sur 12 ; Mons, 15 sur 22 ; Namur, 10 sur 16 ; Neufchâteau, 6 sur 17 ; Nivelles, 13 sur 27 et Tournai, 17 sur 19.

Il avait également été précisé qu'aucune échéance n'est imposée aux CPAS pour désigner un représentant au sein d'une plateforme. Il s'agit avant tout de favoriser la collaboration entre travailleurs de terrain qui représentent les deux secteurs et qui sont amenés à travailler ensemble au travers de situations communes qu'ils rencontrent. C'est sur cet objectif du protocole de l'Aide à la jeunesse - CPAS publié en octobre 2014 que je souhaitais insister par ma réponse. Les collaborations développées dans ces plateformes de concertation permettent la création d'un cadre commun permettant aux acteurs de terrain de l'Aide à la jeunesse et des CPAS d'améliorer ensemble l'aide et le soutien aux jeunes et aux familles.

Je ne pense pas que cette situation ait changé de manière significative depuis la fin octobre, mais pour confirmer cela, je vous invite à vous retourner vers le ministre Madrane.

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

**Mme Defrang-Firket (MR).** - Je suis bien consciente que le ministre Madrane a plus de possibilités que vous pour agir en tant que levier, mais les CPAS, l'Aide sociale, et cetera font quand même partie de votre compétence. M. Madrane avait dit que les CPAS allaient être relancés, notamment via la Conférence des 19 CPAS concernant Bruxelles. À ce niveau, je ne sais pas si cela a déjà été fait. Des initiatives concrètes pourraient être prises par vous aussi pour essayer que le but recherché par cette plateforme soit atteint. C'est important que chacun, chaque secteur connaisse le travail de l'autre pour obtenir un maximum

de résultats. Si vous pouviez, vous aussi, faire un petit geste pour le CPAS en plus du ministre Madrane, cela serait encore plus efficace. Merci.

**QUESTION ORALE DE MME DEFRANG-FIRKET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA MÉDIATION INTERCULTURELLE »**

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

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

**Mme Defrang-Firket (MR).** - Monsieur le Ministre, dès 1989, le Fédéral proposait la mise en place de médiateurs interculturels. Si la Flandre a saisi directement cette opportunité, il a fallu attendre 1992 pour que cette pratique voie le jour à Bruxelles et un peu plus encore pour que la Wallonie suive le mouvement, en 1999 pour ce qui la concerne, mais uniquement dans les hôpitaux.

Les obstacles aussi bien linguistiques que socioculturels qui séparent certains patients d'origine étrangère du personnel soignant de nos hôpitaux sont bien réels. Surmonter ces obstacles est dès lors primordial, tant pour des raisons humaines que d'accessibilité aux soins. C'est la Cellule de coordination de la médiation interculturelle qui se charge de cette thématique. Celle-ci dépend toutefois de la loi fédérale.

Au niveau de la Région wallonne, pourriez-vous me dire quelle est votre position par rapport à l'idée de généraliser la pratique de médiation interculturelle au niveau des maisons de repos, donc tout ce qui relève de vos compétences, des centres pour personnes handicapées, des plannings familiaux, des maisons médicales, toutes les structures qui dépendent de la région ? Selon vous, serait-il efficace, opportun, d'intégrer des médiateurs interculturels ?

Dans l'évolution socioculturelle que nous connaissons ici en Belgique, ces structures seront essentielles dans la prise en charge sociale des Wallons et des Wallonnes. Il y a donc des choses à faire à ce niveau-là.

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, comme vous le soulignez, la médiation interculturelle s'organise au sein des hôpitaux wallons

depuis 1999. Les hôpitaux sont de plus en plus confrontés à des patients qui ont des difficultés à s'exprimer dans l'une de nos langues nationales. À ces difficultés d'ordre linguistique viennent s'en greffer d'autres, liées aux différences des conceptions culturelles et des cadres de référence entre patients et soignants.

Les barrières linguistiques et culturelles ont un impact négatif sur l'accès et la qualité des soins. Elles peuvent également, dans certains cas, nuire aux droits du patient.

Bien que nous n'ayons pas développé une approche similaire dans les institutions wallonnes d'autres secteurs, d'autres initiatives ont néanmoins été mises en œuvre.

Ainsi, le CPAS de Mons a mené durant plusieurs années une recherche action sur le thème du vieillissement et de l'immigration. Ce projet était avant tout axé sur l'écoute des personnes âgées immigrées et de leurs familles ainsi que des professionnels en charge des aînés. Il avait pour but d'inclure la dimension culturelle dans les services aux personnes âgées en général et plus spécifiquement celles issues de l'immigration. Les travaux ont permis d'apporter des pistes de réponses, d'identifier les ressources locales et de partager ainsi des expériences en vue de leur extension dans d'autres maisons de repos. Une formation à la communication interculturelle et la recommandation de bonnes pratiques reprises dans un guide font partie des outils issus de cette recherche. Nombre de maisons de repos intègrent cette approche interculturelle dans leur projet de vie.

J'ajoute que d'autres communes aussi, sur le plan social, ont agi. Si je prends une ville que je connais bien, la capitale régionale, cela fait plus de 10 ans qu'au sein de l'Échevinat de la cohésion sociale il y a un service de médiation interculturelle, avec du personnel qui s'occupe de différentes origines et langues pour pouvoir agir. C'est d'ailleurs un service pionnier en la matière au niveau des communes.

Dans le cadre du Code wallon de l'action sociale, le décret relatif à l'intégration des personnes handicapées prévoit en son article 264 que le respect des convictions philosophiques, idéologiques et religieuses des personnes handicapées soit un préalable à toute reconnaissance ou agrément de service.

Ce sont là des premiers pas qui visent à intégrer une approche interculturelle dans une démarche transversale et qui permettront peut-être, dès lors que les crédits seraient disponibles, d'étendre l'expérience menée en hôpital à d'autres secteurs.

De façon générale, reconnue comme fédération professionnelle par le SPF Économie depuis 2013, l'Union belge des médiateurs professionnels veille à

promouvoir les professions de la médiation et peut organiser au besoin la formation de base et la formation continuée des médiateurs professionnels.

De manière plus spécifique, différentes universités ou institutions organisent des formations à la médiation interculturelle dont les objectifs sont notamment de développer un regard interculturel sur la pratique de terrain, analyser les identités culturelles et favoriser la synthèse identitaire, développer sa capacité à tisser des relations interpersonnelles consensuelles, développer une vision institutionnelle et politique de son positionnement et de son action, et j'en passe. Il y a donc des outils à disposition des différents acteurs.

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

**Mme Defrang-Firket (MR).** - Merci Monsieur le Ministre. Je suis contente de voir que vous appréciez aussi le travail réalisé par ces personnes.

Vous avez confirmé qu'il n'y a pas d'autre secteur que les hôpitaux qui disposent de médiateurs interculturels, mais que différentes initiatives sont prises dans certaines entités locales. Peut-être serait-il opportun de faire la promotion de ces initiatives par votre intermédiaire, parce que je sais que les crédits ne sont pas disponibles à souhait, mais peut-être donner à ces initiatives locales la possibilité d'être reconnues et d'être partagées par d'autres institutions et pas que les maisons de repos. Il y a certainement d'autres structures qui pourraient en profiter également.

#### **QUESTION ORALE DE MME VANDORPE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES CINQ NOUVEAUX ABRIS DE NUIT ANNONCÉS »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Vandorpe à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les cinq nouveaux abris de nuit annoncés ».

La parole est à Mme Vandorpe pour poser sa question.

**Mme Vandorpe (cdH).** - Monsieur le Ministre, en Wallonie, huit abris de nuit existent actuellement pour 166 places agréées : Charleroi, Mons, La Louvière, Liège, Seraing et Namur.

Pour augmenter cette offre, vous avez récemment annoncé que cinq nouveaux abris de nuit allaient bientôt voir le jour, notamment à Mouscron et Tournai. En effet, la Wallonie picarde ne compte encore pour l'heure aucun abri de nuit. Je me réjouis donc de cette initiative

et vous félicite puisque cela va permettre réellement de réparer un manquement.

Votre objectif final est de compter au moins un abri de nuit dans chaque province wallonne. Encore une fois, c'est une très bonne nouvelle. Les autorités communales ont une information qu'un abri de nuit verrait le jour, mais elles disent ne pas avoir reçu plus d'informations à ce jour. C'est pourquoi je reviens vers vous en vous demandant la somme qui sera octroyée à chacune des nouvelles communes concernées. Avez-vous déjà les localisations précises de ces abris de nuit sur les différents territoires et le nombre de places qui seront disponibles dans chacun de ces cinq nouveaux abris ?

Dans la presse, on fait en effet écho de dire que nous n'avons aucune information. Malheureusement, du coup, votre belle initiative tombe un peu à plat et je trouve cela dommage. J'ai donc envie de retourner vers ma région avec les informations positives pour pouvoir avancer sur ce dossier.

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, il n'y a rien d'étonnant à ce que les communes n'aient pas encore reçu d'informations, ni d'ailleurs les provinces puisque l'avant-projet de décret n'a simplement pas encore été adopté. Il est actuellement soumis à l'avis du Conseil d'État avant l'adoption en troisième lecture par le Gouvernement. Seulement à ce moment-là il pourra suivre son cursus à travers l'adoption par le Parlement et préalablement l'analyse en commission.

Il m'est difficile aujourd'hui, au-delà de ce qui a déjà été annoncé, de donner plus de dispositions et de précisions aux communes si d'aventure il devait y avoir des modifications dans le cadre du parcours législatif, soit à la lumière des remarques du Conseil d'État qui m'amènerait à devoir modifier le texte, soit suite au débat parlementaire. Je dois attendre que le texte soit adopté pour pouvoir donner une information qui soit plus officielle.

Pour le surplus, la philosophie est connue. Toutes les villes de plus de 50 000 habitants devront avoir un abri de nuit. C'est à elles qu'il revient d'identifier, sur leur territoire, où elles souhaitent le créer, ce n'est pas la Région qui va violer en la matière l'autonomie communale, comme c'est à elles qu'il reviendra d'identifier le nombre de lits qu'elles souhaitent mettre à disposition dans le futur abri de nuit. Aujourd'hui, on a des abris de nuit avec 12 lits, on a des abris de nuit avec 30 lits.

On a aussi comme principe le fait de dire que, dans les provinces où il n'y a pas de ville de plus de 50 000 habitants – les Provinces de Luxembourg et du

Brabant wallon – une concertation devra se faire à l'échelle supralocale, à l'initiative de l'autorité provinciale pour déterminer à quel endroit cet abri de nuit sera créé, sachant, puisque j'ai déjà eu des questions, qu'il faut a minima qu'il y en ait un dans chacune de ces villes et dans les provinces concernées.

De même, si j'ai davantage de projets d'abris de nuit qui voient le jour, ils seront évidemment soutenus et aidés de la même manière. L'enjeu étant surtout de permettre une plus large solidarité territoriale quant à la prise en charge des plus précarisés et des SDF, en sachant qu'au-delà des financements qui existent déjà actuellement il y a un financement complémentaire qui n'existait pas et qui verra le jour demain à hauteur de 3 000 euros par place.

On est en train de donner un coup de pouce additionnel, y compris aux abris de nuit déjà existants, grâce auxquels du personnel additionnel pourrait être recruté pour mieux encadrer durant la nuit, par exemple. Ou alors il sera possible de faire un accompagnement social plus approprié.

On a vraiment un coup d'oxygène non négligeable annuel qui sera donné à tous ces abris de nuit, en sus des financements classiques. Cela vaut pour les abris de nuit actuels, dès 2016, comme cela vaudra pour les futurs qui devront voir le jour dans un délai de deux à trois ans maximum.

Il ne faut donc pas être surpris qu'il n'y ait pas encore eu d'information officielle vers les communes, puisque je ne peux pas, au-delà de ce qui est publiquement déclaré et relayé par voie de presse ou par mes communiqués, préempter ce que sera l'issue des débats qui seront tenus au Gouvernement et au Parlement, tantôt à la lumière de l'avis du Conseil d'État, tantôt en vertu du débat parlementaire.

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

**Mme Vandorpe** (cdH). - Monsieur le Ministre, je vous remercie pour ces réponses que je ne manquerai pas de faire parvenir au bourgmestre.

C'est vrai qu'actuellement on fait ce que l'on peut lorsque l'on se retrouve dans des situations difficiles et l'on s'arrange avec les associations locales, mais à terme ce n'est pas une solution. Je souligne vraiment l'aspect positif de votre proposition et j'attends impatiemment que l'on puisse avancer sur ce dossier.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'INTÉGRATION DES RÉFUGIÉS PAR LE  
BÉNÉVOLAT »**

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

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

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, c'est le Gouverneur de la Banque Nationale qui disait le week-end passé ou le week-end d'avant dans *De Tijd*, que le défi pour 2016 se serait celui de l'intégration dans le milieu du travail, de l'entreprise des réfugiés. Il en faisait une priorité. Le gouverneur vous le connaissait comme moi, ce n'est pas du genre à dire n'importe quoi en tout cas pas à faire preuve d'humour lorsqu'il s'exprime dans les journaux.

Ce qu'il dit, reconnaissons-le, ce n'est pas autre chose que ce que dit Mme Merkel en Allemagne, ce n'est pas ce qu'autre chose que ce que dit Attali qui dit en France, je ne suis pas toujours d'accord avec ce que dit Attali pourtant il connaît quand même son sujet aussi.

Ici, je viens vers vous dans une fenêtre du bâtiment qui est celui du bénévolat. Quand j'ai relu la question, je me suis dit j'aurais dû aller plus loin parce que le bénévolat est une de ces possibilités qui doit permettre d'exercer les compétences, de montrer la confiance, de prouver bilatéralement la confiance entre celui qui se porte porteur de bénévolat et celui qui le reçoit. Cela crée un lien sociétal énorme et ce n'est donc pas à sous-estimer pour reconnaître que le Fédéral en la matière a mis un certain nombre d'éléments à disposition qui permettent aujourd'hui notamment aux Régions et aux communes de travailler le dossier.

J'aurais dû aller plus loin et je vais aller plus loin parce que vous êtes aussi le ministre des Affaires sociales. Je pense que sur un dossier comme celui de l'intégration, je vais aller voir quasiment tous les ministres, cela ne servira pas à grand-chose. Il faut absolument que l'on réfléchisse à ce dossier de manière horizontale. Ce n'est pas une fenêtre qui va suffire, il faut toutes les fenêtres en même temps s'illuminent. A la limite, je vous donne un conseil, je ne vais pas le faire, si j'étais à votre place je tiendrais le Gouvernement sur le sujet dans lequel l'ensemble des ministres mobilisent leurs compétences pour dire voilà : comment peut-on maintenant, ils sont à la porte, c'est comme cela, l'intégration commence quand l'accueil est terminé. Il faut, le temps urge, on n'a plus vraiment le temps de se dire on verra bien quand ce sera demain !

Peut-être deux choses, ce bénévolat, là y avez-vous réfléchi à travers vos compétences ? Si oui, moi j'ai l'impression que c'est une mesure insuffisamment connue sur le plan des associations, des mandataires de travail. On le fait à Mouscron avec 600 réfugiés, travail remarquable, il faut le reconnaître. J'ai des amis, là-bas, à Miami d'ailleurs aussi que j'ai d'ailleurs aidé dans un dossier très récemment. Mais ils le font avec le cœur mouscronnois, ce cœur wallon que vous connaissez qui est de dire on y va et si l'on peut les débloquer.

Comme je l'ai dit hier, au Ministre Magnette dans un autre dossier, lâchez-vous aussi, on n'est pas populaire avec ce genre de dossier, je le sais. On est beaucoup plus clair en tenant un langage que tous ceux qui n'y connaissent rien, attendent benoîtement, en disant on était si bien avant maintenant on est vraiment bien. Le boulot de la politique de faire le travail quand il faut le faire. C'est maintenant qu'il faut le faire. J'aimerais que si vous en avez envie aller plus loin, allez-y. Si vous ne le faites pas, je ne vais pas vous le reprocher.

**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, après le cœur de tournoisien, la chaleur mouscronnoise, que reste-t-il hors Wallonie picarde ?

Je n'ai pas problème avec la question corollaire que vous posez en disant qu'il faut aller plus loin. Je vais d'abord rappeler une chose, je ne suis pas un fanatique des catalogues La Redoute dans les pratiques. À vouloir trop se disperser, à vouloir faire 15, 20, 30, 40 choses en parallèle, souvent on ne parvient pas à aboutir sur les plus essentielles.

Le premier débat sur lequel nous nous sommes mobilisés et sur lequel, vous parlementaires, allez vous mobiliser de cette thématique dans les semaines qui viennent c'est la question du parcours d'insertion, le parcours d'intégration obligatoire pour lesquelles le texte arrivera dans les semaines qui viennent sur les tables du parlement.

Je rappelle que si l'investissement bénévole peut apporter une certaine plus-value personnelle en termes, par exemple, d'apprentissage de la langue dans l'inclusion sociale, il faut avant tout se rappeler qu'une personne réfugiée, dès lors qu'elle dispose de type de séjour à durée illimitée est donc pleinement assimilable à tout citoyen wallon avec les mêmes droits, avec les mêmes devoirs en ce compris le droit de travailler dignement et des revenus qui lui permettent de subvenir à ses besoins et à ceux de la famille, mais aussi dès lors en termes d'engagement bénévole.

Il n'y a pas donc de crainte, d'interrogations particulières à avoir, s'agissant de l'engagement bénévole des réfugiés, je ne parle pas des demandeurs

d'asile, réfugiés pas plus que vous ne questionnez aujourd'hui sur l'engagement bénévole de citoyens wallons lambda. Ils ont la même faculté d'implication de rendre service dans le même cadre légal, avec les mêmes conventionnements, avec le nombre maximum d'heures prestées annuelles, et cetera. C'est le même régime.

Une autre question et de voir si l'on doit s'inscrire de manière plus volontariste dans la promotion de l'engagement bénévole du public cible que constitue les réfugiés.

Il faut refaire la promotion du bénévolat, ce public y compris, on a besoin de force vive dans bien des secteurs, singulièrement ceux du cœur, dans le secteur non marchand, et pour lesquels toutes les bonnes volontés sont les bienvenues, et tant mieux si à défaut d'être la capacité de pouvoir décrocher un job rapidement, et mettent leur énergie et leur savoir-faire au service de nobles causes en s'investissant bénévolement dans une série de structures associatives.

Un premier défi va être avant tout, néanmoins, le parcours d'intégration et de la nécessité pour un nombre non négligeable probablement d'entre eux, de suivre un cursus de formation aux fins d'une bonne insertion professionnelle.

Ce volet-là est du ressort de ma collègue en charge de l'emploi et il conviendra de voir, le cas échéant, auprès d'elle, sous quelle forme va s'organiser une fois le bilan d'accueil établi, ce parcours destiné à favoriser l'insertion socioprofessionnelle.

Comment va s'organiser l'identification des lacunes et, le cas échéant, comment va s'organiser l'orientation vers les filières? Sachant qu'il y a peut-être une opportunité de favoriser l'orientation de personnes disposées à travailler vers les secteurs en pénurie. Là où l'on doit constater aujourd'hui une carence dans le nombre de personnes qui s'y engagent. C'est une manière opportune de faire aussi de ce défi de la présence des réfugiés, une solution pour l'essor socioéconomique de notre pays.

Je pense qu'en écho aux propos du gouverneur de la Banque Nationale, il est certainement plus important aujourd'hui de garantir la pertinence du ciblage des formations vers lesquels les personnes d'origine étrangère concernées par le parcours d'intégration au terme du bilan d'accueil seront orientées, que de voir, à proprement parler, stimuler le bénévolat, même si c'est quelque chose qui peut se faire, en parallèle, et qui doit se faire.

Le premier enjeu est d'abord la pertinence des trajectoires socioprofessionnelles vers lesquels on va orienter, dès lors que l'on a une capacité plus forte, une suggestion, lors du bilan d'accueil. Cela, je crois que c'est un défi important que l'on doit relever si l'on veut

que cette main-d'œuvre puisse être à la fois formée de manière positive pour la personne elle-même est également positive pour l'apport sociétal qui peut être celui de notre Région.

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

**M. Crucke (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je le remercie d'avoir étendu la réponse au questionnement que je lui adressais complémentaire, il va sans dire. Je suis d'accord, Monsieur le Ministre, avec votre vision des choses. D'accord avec la perception qu'est la vôtre et dans laquelle vous placez votre intervention.

C'est l'intégration professionnelle, qui est l'élément déclencheur d'une véritable intégration, cela vaut pour tout le monde, cela vaut pour la personne primo arrivante, cela vaut pour tout citoyen belge. La valeur de reconnaissance aujourd'hui reste et, j'ai envie de dire, heureusement, le travail, si ce n'est, que c'est parfois plus difficile pour certains que pour d'autres. En effet, on change les habitudes, on change le climat, on change un certain nombre de paramètres, cela crée des difficultés. Je ne me fais pas d'illusion, le mélange de population, la mixité, quel qu'il soit, quel qu'endroit ou cela se passe, est une difficulté supplémentaire, ce n'est pas tout le monde est beau, tout le monde il est gentil, comme la chanson le rapporte. Nous savons bien que c'est une difficulté supplémentaire.

Le bénévolat doit se voir *in globo* et l'on ne doit sûrement pas cacher l'essentiel sur l'intégration, vous avez raison.

Je me disais, chez certains, cela peut-être une première impression, et c'est parfois important cette première impression. Quand vous rencontrez quelqu'un qui recherche du travail, mais l'impression qu'il donne, la volonté qui se dégage de l'acte posé, de la manière de se présenter est souvent celle qui permet de créer, ce que j'appelle, ce tissu de confiance, qui alors, après, nous permet d'aller plus loin. Pas plus que vous, je n'aime les catalogues de La Redoute, je vous rassure, ce sont les grandes messes et, au bout du compte, on en ressort en ayant oublié la moitié des prières qui ont été faites pour autant qu'on les ait comprises, ce qui n'est pas toujours facile non plus.

Ceci dit, reconnaissez aussi que dans les réfugiés, il y a ceux qui ont une qualification, certains, ils exerçaient d'ailleurs initialement et pour qui c'est le passage de la langue qui doit faire le trait d'union, là nous sommes dans une phase qui ressort également de vos compétences, soit nous sommes dans une absence de qualification, il faut aussi se poser des questions. Là, le ciblage que vous évoquez dépend de Mme Tillieux.

C'est pour cela que nous en parlons à deux. J'en ai parlé avec Mme Tillieux, tout à l'heure, le même sujet l'autre côté, elle parle de vous et quand je parle de vous,

vous parlez d'elle aussi, c'est tant mieux. Je n'ai pas été dire qu'il y avait une symbiose, je n'ai pas été jusque-là. Quelque part, on est obligé, je veux bien être modérateur, mais pas être inconscient, il y a des choses auxquelles je ne me risquerai pas, si vous voyez, je ne vais pas être un entremetteur, merci pour votre réponse.

**QUESTION ORALE DE MME DURENNE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'INTÉGRATION DE LA PERSONNE EN  
SITUATION DE HANDICAP DANS LE MILIEU  
PROFESSIONNEL »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'intégration de la personne en situation de handicap dans le milieu professionnel ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

**Mme Durenne (MR).** - Monsieur le Ministre, récemment, il a été dévoilé que 2 000 personnes atteintes d'un handicap avaient été exclues du chômage.

Cela pose la question de l'intégration de ces personnes en situation de handicap dans le monde professionnel. En effet, 40,7 % des personnes en situation de handicap ont un emploi contre le taux d'emploi global de 66,4 % en Belgique.

Dans ce cadre, nous voyons bien qu'il reste beaucoup de chemin à parcourir pour permettre une meilleure intégration des personnes en situation de handicap et pour permettre à celles-ci d'avoir un emploi.

Aussi, j'aimerais entendre quelles sont les actions principales déjà existantes pour permettre cette intégration et pourquoi elle ne fonctionne pas au-delà des 40 %.

Sont-elles régulièrement évaluées et réadaptées en cas d'évaluation négative ?

Comment faire plus et permettre à un maximum de personnes en situation de handicap de trouver un emploi ?

Comment sensibiliser davantage le secteur professionnel à l'engagement des personnes en situation de handicap ?

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

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

Députée, vous faites état de données relatives au taux d'emploi des personnes handicapées issues du module spécial relatif à l'emploi des personnes handicapées de l'enquête sur les forces de travail menée au troisième trimestre 2011. Cette enquête indique que parmi les personnes qui déclarent avoir « des limitations dans leurs activités du fait de leur état de santé, d'une maladie chronique ou d'un handicap », que l'on assimile aux personnes handicapées, 40,7 % d'entre elles déclarent avoir un emploi, chiffres pour la Belgique.

Il faut savoir que ce module spécial n'est réalisé que très occasionnellement. Les données précédentes datent ainsi de 1996 et 2002. Il faut reconnaître que cette pauvreté statistique est un sérieux problème pour le monitoring de nos politiques.

L'interprétation de telles données doit se faire avec prudence. Il faut rappeler qu'il s'agit d'une enquête par sondage et non de données administratives. Au fil des enquêtes de ce type, lorsque la question de la reconnaissance officielle du handicap est posée, on constate que seul un tiers des personnes qui se déclarent « limitées dans leurs activités » disent avoir une reconnaissance administrative de leur handicap.

Quelles que soient les précautions que l'on doit garder en mémoire dans l'interprétation des chiffres, personne ne contestera trois éléments : d'une part, le nombre de personnes qui déclarent avoir des difficultés dues à des problèmes de santé augmente, d'autre part, le taux d'emploi de ces personnes est inférieur à celui de la population dite valide et, enfin, ce taux d'emploi est en diminution. Il ne s'agit pas de phénomènes spécifiquement wallons ni belges : ces constats sont posés, hélas, un peu partout dans le monde.

Sans vouloir tenter de tout expliquer dans cette réponse orale, je soulignerai deux phénomènes qui ont assurément une part de responsabilité dans ces évolutions : le vieillissement de la population et l'évolution du monde de l'emploi, qui est de plus en plus exigeant.

Les efforts à déployer ne relèvent pas seulement de ma sphère de compétences. Ils s'inscrivent dans des actions menées en concertation avec le Fédéral et d'autres secteurs de la Wallonie. Notons par exemple que le premier interlocuteur du demandeur d'emploi handicapé est le FOREm la branche « handicap » de l'AViQ venant en renfort ou complément pour certains d'entre eux, et ce, surtout à partir du moment où ils sont en contact avec des employeurs, grâce au soutien du FOREm.

Diverses actions sont développées comme :

La mise en place des aides à l'emploi, visant l'égalité des chances des personnes handicapées sur le marché de l'emploi. Cela s'illustre par des primes de compensation, mais aussi des actions de *job coaches* spécialisées et des

services-conseils pour l'adaptation des postes et/ou de l'environnement de travail.

C'est aussi la réalisation d'actions d'information et de conseil, tant auprès des personnes handicapées que des entreprises ou des opérateurs d'insertion professionnelle

Ce sont l'agrément et le subventionnement de divers services qui contribuent à l'objectif, à savoir les services d'accompagnement, centres de formation professionnelle et entreprises de travail adapté.

C'est la promotion de l'emploi adapté via des incitants pour les services publics régionaux et locaux à recourir aux ETA pour divers marchés de travaux et de services.

La mise en place de synergies avec le FOREm ou l'IFAPME.

La formation de certaines personnes handicapées en complémentarité avec les opérateurs généraux de formation et d'insertion

Ou encore la sensibilisation d'employeurs du secteur privé à savoir l'organisation d'événements tels que le DuoDay, la diffusion d'expériences et de bonnes pratiques.

Je rappelle qu'une nouvelle législation est entrée en vigueur, en 2014, concernant les centres de formation professionnelle. Celle-ci a permis d'actualiser l'offre de formation de ces centres, dans le souci de mieux répondre à la fois aux besoins des personnes handicapées et aux attentes des entreprises.

Toutes ces actions ne sont néanmoins pas suffisantes pour assurer l'égalité des chances des personnes handicapées sur le marché de l'emploi, j'en conviens tristement.

Vous aurez noté que des résultats ne peuvent être que si l'emploi des personnes handicapées est une préoccupation transversale, et pas seulement ceux des départements dont j'ai la charge. C'est d'ailleurs aussi une des raisons pour laquelle j'avais pu formuler un souhait, mais on m'a fait comprendre que cela risquerait d'ouvrir une boîte de Pandore bien plus grande encore, à savoir celle de la sanction financière à travers le Fonds des communes pour les autorités locales qui ne reniaient pas le fameux pourcentage obligatoire de personnes handicapées. Je pense que l'on doit tôt ou tard trouver à travers la règle de la carotte et du bâton un motif aussi pour sanctionner au-delà de la condamnation morale, les pouvoirs locaux qui ne remplissent déjà pas eux-mêmes, quand je parle de pouvoirs locaux, je pourrais parler des pouvoirs publics au sens large, je pense qu'il y a aussi des interrogations aussi à avoir dans nos propres administrations à ce sujet.

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

**Mme Durenne (MR).** - Je vous remercie beaucoup, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

**Mme la Présidente.** - Je propose une interruption.

La séance est suspendue.

*- La séance est suspendue à 17 heures 8 minutes.*

## REPRISE DE LA SÉANCE

*- La séance est reprise à 17 heures 15 minutes.*

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

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

*(Suite)*

### QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA VIE AFFECTIVE ET SEXUELLE DES PERSONNES HANDICAPÉES »

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la vie affective et sexuelle des personnes handicapées ».

La parole est à Mme Pécriaux pour poser sa question.

**Mme Pécriaux (PS).** - Monsieur le Ministre, votre prédécesseur, Madame la Ministre Tillieux, a institué un groupe de travail « handicap et sexualité » au sein de la Commission wallonne des personnes handicapées. Quelques réunions plus tard et la rédaction d'une résolution, le centre de ressources « handicap et sexualité » était créé, et ce, sous la précédente législature.

Beaucoup de tabous demeurent encore dans notre société. Les personnes handicapées sont encore et toujours regardées différemment.

Certains pays proposent de nombreuses avancées en matière de sexualité. La Suisse a proposé notamment des assistants ou assistantes sexuels. Les pays scandinaves remboursent les prestations de ces assistants.

La convention des Nations Unies sur les droits des personnes handicapées concernant le droit au mariage, à la parentalité et donc, à la sexualité est une base légale sur laquelle notre législation peut s'appuyer.

Monsieur le Ministre, dans la DPR, le Gouvernement s'est engagé à accompagner les personnes handicapées vers l'accès à une vie relationnelle affective et sexuelle épanouie au travers notamment de sensibilisations et de formations à destination du personnel des institutions pour personnes handicapées.

Quelles sont les réponses apportées par le centre de ressources « handicap et sexualité » ?

Quelles sont les avancées obtenues afin de briser les tabous de l'assistance sexuelle des personnes handicapées ?

Quelles sont les campagnes de sensibilisation et de formations actuellement mises en œuvre, en Wallonie, à destination du personnel des institutions pour personnes handicapées, telles que prévues dans la DPR ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, votre questionnement a retenu toute mon attention. C'est un sujet aussi de préoccupation en ce qui me concerne.

Le précédent Gouvernement wallon avait décidé la création d'un centre de ressources afin d'offrir une documentation, des outils et des méthodologies de sensibilisation, de formation et d'information concernant le handicap et la sexualité.

Le jury, alors mis en place, avait sélectionné un projet présenté par trois partenaires. Une convention a été établie, mais le paiement de cette convention n'avait cependant pas été réglé.

J'ai repris ce dossier en mains. J'ai immédiatement chargé mon administration de liquider la somme due afin que ce centre puisse commencer officiellement à remplir ses missions.

Ce centre de ressources fonctionne maintenant depuis plus d'un an. Il travaille à l'établissement d'une cartographie des animations organisées par tous les centres de planning familial à destination des personnes handicapées que ce soit pour l'enseignement spécialisé ou pour les services intervenant sur le terrain afin de pouvoir répertorier ce qui existe, de partager des outils ainsi que de créer des synergies et de travailler en réseau.

Il assure des permanences afin de répondre aux diverses questions posées dont la majorité porte sur l'accompagnement sexuel.

Le centre est aussi actif à l'extérieur de ses murs en donnant des informations tous azimuts. Par exemple, à propos de la thématique de l'accompagnement sexuel, il

a organisé un colloque, à Philippeville, dans le cadre de la quinzaine de la différence.

Sachez que l'AViQ, dans sa branche handicap, a désigné, en son sein, un fonctionnaire référent « Vie relationnelle, affective et sexuelle » qui veille au respect des dispositions de la convention de l'ONU à ce propos et, bien entendu, des différentes recommandations des parlementaires wallons.

C'est ainsi que des formations sont déjà assurées à l'attention du personnel des différents services à propos de la vie relationnelle, affective et sexuelle et que des campagnes de sensibilisation à ce propos ont été également menées en 2015 et se poursuivront en 2016.

Enfin, un salon sur la vie relationnelle, affective et sexuelle sera organisé en ce début 2016, et ce, en collaboration avec nos homologues bruxellois. Il se déroulera du jeudi 21 avril au samedi 23 avril de 10 à 18 heures au palais des expositions de Namur.

Ce salon s'adressera aux personnes en situation de handicap ; à leurs familles et aux aidants proches ; aux institutions spécialisées, ainsi qu'aux associations généralistes ou spécialisées dans le handicap ; à tous les professionnels actifs dans les différents secteurs et, finalement, à toutes les personnes intéressées par le sujet.

Il sera un lieu d'information, de réflexion, d'échanges avec différents espaces animés autant que possible par et pour les personnes en situation de handicap. Vous pourrez y retrouver différents espaces : questions et discrétion, informatique, associatif, médias, et cetera.

Des films, des spectacles seront également proposés et des débats seront organisés. Je conserve secrètement l'envie, le jour où je pourrai disposer sur mon bureau d'une note d'analyse, comme j'ai déjà demandé, comparative des différents systèmes d'assistants sexuels qui sont en train de voir le jour en Europe ou ailleurs, puisqu'il y a un *benchmarking* à devoir réaliser, que l'on puisse, avec cette commission, visionner le film extraordinaire qui avait été projeté au festival EOP des personnes handicapées, à l'époque, pour sensibiliser à la cause et que l'on puisse faire évoluer la législation régionale en la matière. À mon avis, ce sera davantage pour la deuxième partie de la législature.

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

**Mme Pécriaux (PS).** - Merci à M. le Ministre pour sa réponse. Pour avoir encore visité récemment un service pour personnes handicapées adultes, on s'est encore rendu compte, avec des collègues présents, que la vulgarisation de l'information de ce qui existe aujourd'hui et de ce qui a été déjà une belle avancée est encore très limitée. J'avais été très étonnée, notamment dans ce service, d'avoir le sentiment de repartir à zéro.

On n'avait pas l'impression que le personnel et les dirigeants avaient connaissance, ou en tout cas, étaient conscients de tout ce qui avait déjà été mis en place dans la législature passée.

Peut-être, comme M. le Ministre me dit qu'il manque encore de vulgarisation de l'information, peut-être aussi que des actions comme le salon du 21 au 23 avril vont permettre de décloisonner cette problématique et de pouvoir rendre un maximum de personnes en harmonie avec leur corps et leur tête.

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

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

La parole est à Mme Lecomte pour poser sa question.

**Mme Lecomte (MR).** - Monsieur le Ministre, dans votre note de politique générale, vous abordez la thématique des épiceries sociales. À ce sujet, un projet de décret devrait voir le jour en 2016, la finalité étant, je vous cite « de consolider et pérenniser, grâce à un soutien financier pluriannuel, les initiatives d'épiceries sociales en Wallonie, dès lors que leur existence vise à rencontrer les biens de première nécessité pour les plus démunis de nos concitoyens ».

Dans le contexte économique actuel, de plus en plus de ménages ont du mal à boucler le mois. À titre d'exemple, la proportion au Grand-Duché du Luxembourg, qui n'est pas le pays le plus à plaindre, est passée de 19 à 26 % en 10 ans.

Déjà en août 2013, un rapport de l'Agence de développement territorial de la province de Luxembourg établissait un état des lieux des épiceries sociales et dégagait des pistes pour une meilleure efficacité de leur fonctionnement. J'en viens à mes questions.

Les épiceries sociales accueillent des personnes en situation de difficultés passagères. L'accès y est, de fait, limité dans le temps, en général de 3 à 6 mois. Selon ledit rapport, ces structures demandent une période de fréquentation plus longue. Ce souhait peut-il se concrétiser ? Au demeurant, peut-être l'est-il déjà au travers du futur soutien financier pluriannuel ?

Par ailleurs, certains commerçants, gérants de supérettes, par exemple, considèrent que ces épiceries exercent une concurrence déloyale à leur endroit. Manifestement, une information s'avère nécessaire

quant aux tenants et aux aboutissants de ce type d'activité. Une réflexion a-t-elle été initiée à ce propos ?

Enfin, le manque d'espace de stockage fait que ces épiceries sont parfois amenées à refuser des denrées alimentaires par des donateurs qui privilégient les circuits courts. Des contacts avec la Fédération des Banques alimentaires pourraient-ils être pris pour aborder cette problématique ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, le Plan de lutte contre la pauvreté prévoit dans sa partie « Alimentation » une mesure visant à favoriser la création et l'organisation des épiceries sociales.

Mon cabinet travaille actuellement à l'intégration de ce dispositif dans le CWASS. L'idée est d'insérer un chapitre particulier dans la partie du Code relative à l'insertion sociale.

Nous n'en sommes pas encore aux dispositions particulières que vous évoquez. Celles-ci feront l'objet de précisions dans un arrêté du Gouvernement wallon consécutif aux dispositions décrétales, dès lors qu'elles auront été approuvées.

Néanmoins, il me semble important que l'accès aux épiceries sociales soit le moins contraignant possible afin de ne pas ajouter une stigmatisation supplémentaire pour les personnes les plus démunies.

Concernant la durée de l'accès, il en va de même, mais il faut être conscient que l'épicerie sociale est une aide partielle en termes d'achat de produits de première nécessité. Elle n'a pas pour vocation d'offrir aux bénéficiaires l'ensemble des achats pratiqués. En outre, en termes de quantité de produits disponibles, il est normal que ceux-ci soient limités par achat afin de permettre une corrélation entre les possibilités d'approvisionnement et les ventes.

Par ailleurs, en termes de concurrence vis-à-vis des commerces classiques, la Wallonie n'interviendra nullement dans la réduction des prix pratiqués dans les épiceries sociales. À charge de celles-ci de trouver des filières d'approvisionnement via des plateformes diverses déjà existantes ou via des producteurs locaux. Je rappelle d'ailleurs que les produits distribués, notamment via le Fonds européen d'aide aux démunis, ne sont pas destinés à être vendus, même si ceux-ci sont transformés. Il en va de même pour les dons d'inventus alimentaires provenant de commerces.

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

**Mme Lecomte (MR).** - Merci à M. le Ministre pour ces éléments de réponse. Il est vrai que les épiceries

sociales et locales sont une réponse innovante respectueuse de la dignité des bénéficiaires. Je crois que, par rapport à la pérennité de ce type de structure, ce n'est pas une chose aisée, tout simplement parce que le modèle économique, mais vous l'avez dit en filigrane, c'est de vendre des denrées alimentaires, des produits de première nécessité à un prix inférieur au prix du marché. Forcément, le côté pérenne de ce type de structure est un élément important.

Vous dites que cela concerne un chapitre important de l'action sociale, mais cet aspect ne doit pas être négligé. Je ne doute pas que vous y serez attentif.

**QUESTION ORALE DE MME DURENNE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
ALLOCATIONS FAMILIALES DANS UNE  
POLITIQUE INTÉGRÉE DE L'ENFANCE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Durenne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les allocations familiales dans une politique intégrée de l'enfance ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

**Mme Durenne (MR).** - Monsieur le Ministre, vous nous avez fait part, il y a quelques mois, du projet de réformer le système actuel des allocations familiales, une fois que celui-ci sera régionalisé. Si nous attendons encore l'analyse de l'ensemble du droit belge et européen, il y a néanmoins des choix plus politiques qui peuvent être soumis à la réflexion, et cela, dès maintenant.

Les allocations familiales sont fondamentalement définies comme étant le revenu de l'enfant. De plus, au-delà des clivages politiques, il est un fait admis que le domaine de l'enfance doit être au cœur des préoccupations politiques, car c'est via ce secteur que l'avenir d'une société s'entrevoit.

Il me semble, Monsieur le Ministre, important de profiter de l'opportunité qui nous est donnée, en tant que Région, de pouvoir lier les politiques qui doivent l'être.

Partant de cela, ma question est vraiment très simple. Y a-t-il une volonté de la part du Gouvernement wallon d'imbriquer les allocations familiales et son futur système réformé dans une politique plus grande, liée au secteur de l'enfance ? En d'autres termes, le Gouvernement wallon est-il prêt à prendre les contacts, si ce n'est peut-être déjà fait, avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, afin de voir comment lier cette politique de l'enfance et celle des allocations familiales ? Monsieur le Ministre, avez-vous déjà

réfléchi à cette question qui n'est rien d'autre qu'un décloisonnement des politiques de manière à les rendre vraiment transversales ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, il est bien exact que j'ai marqué ma volonté de réformer le modèle des allocations familiales. Ce n'est pas un grand mystère. J'ai, pour ce faire, commandé une étude qui ne se réalise pas en vase clos. Des contacts sont pris avec différents secteurs concernés par l'enfance, en ce compris des secteurs qui agissent dans les compétences de la Fédération Wallonie-Bruxelles, telles que l'enseignement, l'Aide à la jeunesse ou les allocations et prêts d'études, par exemple.

Au-delà de la réflexion sur les allocations familiales, nous travaillons actuellement sur un plan d'action transversal pour les Droits de l'enfant jusque fin 2017. Chacun des ministres régionaux veillera à y intégrer les mesures qu'il jugera prioritaires. Le travail de coordination du plan est assuré par mon cabinet qui s'adjoit l'expertise de l'Observatoire de l'enfance, de la jeunesse et de l'Aide à la jeunesse, ainsi que de la Direction interdépartementale de la cohésion sociale du secrétariat général du SPW. Vous le voyez, nous veillons à la transversalité du plan au sein du Gouvernement wallon, mais aussi à la cohérence avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, grâce à la collaboration active de l'observatoire que je viens de citer, qui est d'ailleurs l'administration en charge de ce plan d'action.

La collaboration entre la Région wallonne et la Fédération Wallonie-Bruxelles se concrétise également au sein d'un groupe permanent de suivi de la Convention internationale des droits de l'enfant qui réunit tant des représentants des administrations de la Fédération Wallonie-Bruxelles que du SPW ; ce qui facilite aussi le décloisonnement des politiques.

Pour ce qui est de l'évolution du dispositif des allocations familiales, je préfère attendre les résultats de cette étude avant d'avancer plus loin dans les questions que vous posez. Rendez-vous donc à la rentrée de septembre, puisque l'étude est attendue pour l'été.

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

**Mme Durenne (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre. Je reviendrai au mois de septembre. Aujourd'hui, dans la presse, il y avait aussi un article sur le nombre de familles monoparentales, un nombre en augmentation croissante dont il faut vraiment tenir compte dans le cadre d'une politique globale de l'enfance. Je reviens vers vous, après l'été.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

*(Suite)*

### *Interpellations et questions orales retirées*

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

- Mme Trotta, sur « la lutte contre le suicide en Wallonie » ;
  - Mme Bonni, sur « les suites du recours introduit contre l'attribution des appareils de résonance magnétique (RMN) » ;
  - M. Tzanetatos, sur « le financement des infrastructures hospitalières » ;
  - M. Dodrimont, sur « les mesures consacrées à l'habitat permanent dans le budget 2016 » ;
  - Mme Bonni, sur « la vente de vingt maisons de repos par Cofinimmo » ;
- Mme Morreale, sur « le subventionnement des chiens d'assistance autres que les chiens guides » ;
  - Mme Ryckmans, sur « les notes de genre du budget 2016 et le rapport intermédiaire prévus par le décret de la Région wallonne du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations Unies sur les femmes à Pékin et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales » 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.

La séance est levée.

*- La séance est levée à 17 heures 23 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Luc Crucke, MR  
M. Matthieu Daele, Ecolo  
Mme Valérie De Bue, MR  
Mme Virginie Defrang-Firket, MR  
Mme Véronique Durenne, MR  
M. Frédéric Gillot, PTB-GO !  
Mme Virginie Gonzalez Moyano, PS  
M. Philippe Henry, Ecolo  
Mme Joëlle Kapompole, Présidente  
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH  
M. Patrick Lecerf, MR  
Mme Carine Lecomte, MR  
Mme Marie-Françoise Nicaise, MR  
M. Alain Onkelinx, PS  
Mme Sophie Pécriaux, PS  
M. Maxime Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine  
M. André-Pierre Puget, Indépendant  
Mme Véronique Salvi, cdH  
Mme Marie-Dominique Simonet, cdH  
M. Edmund Stoffels, PS  
Mme Mathilde Vandorpe, cdH  
Mme Véronique Waroux, cdH

## ABRÉVIATIONS COURANTES

APA	allocation pour l'aide aux personnes âgées
ASBL	Association Sans But Lucratif
AViQ	Agence pour une Vie de Qualité
AWIPH	Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées
AWSR	Agence wallonne pour la Sécurité routière
CAAJ	Conseil d'arrondissement de l'Aide à la jeunesse
CODECO	Comité de concertation
COP 21	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
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie
DGO5	Direction générale opérationnelle des Pouvoirs locaux, de l'Action sociale et de la Santé
DPR	Déclaration de politique régionale
ETA	entreprises de travail adapté
FOREm	Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi
GPS	Global Positioning System
HF	Haut-Fourneau
IBSR	Institut Belge pour la Sécurité Routière ASBL
IFAPME	Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises
Infrabel S.A.	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
KCE	Centre Fédéral d'Expertise des Soins de Santé
MET	Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports
OBU	on board unit
ONU	Organisation des Nations Unies
RAVeL	Réseau Autonome Voie Lente
REL	Réseau express liégeois
RER	Réseau Express Régional
RMN	résonance magnétique
RTBF	Radio-Télévision belge de la Communauté française
SET	service européen de télépéage
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SPF	services publics fédéraux
SPW	Service public de Wallonie
T.E.C.	Société de Transport en Commun
TGV	Train à Grande Vitesse
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture