

# 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 1er mars 2016

## SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i> .....	1
<i>Organisation des travaux</i> .....	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Wahl, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, M. Onkelinx .....	1
<i>Projet de mission</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, Mmes De Bue, Salvi .....	2
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites</i> .....	3
<i>Projets et propositions</i> .....	3
<i>Proposition de résolution visant à refuser un nouveau report de la mise en œuvre du Réseau express régional (RER) entre Bruxelles et la Wallonie, déposée par M. Fourny, Mme Moucheron, MM. Antoine, Henry, Mme Lambelin et M. Collignon (Doc. 410 (2015-2016) N° 1)</i> .....	3
<i>Désignation d'un rapporteur</i> .....	3
<i>Exposé de Mme Moucheron, coauteure de la proposition de résolution</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Moucheron.....	3
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, MM. Onkelinx, Henry, Mmes Moucheron, De Bue, MM. Wahl, Puget, Bellot, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine .....	5
<i>Examen et votes des amendements</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Moucheron .....	11
<i>Vote sur l'ensemble</i> .....	12
<i>Confiance au président et au rapporteur</i> .....	12
<i>Organisation des travaux (Suite)</i> .....	12
<i>Interpellations et questions orales</i> .....	12

*Question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la sécurisation de la N90 à Anderlues »*

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

*Question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le dépôt d'immondices aux abords des routes »*

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

*Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la non-conformité de certains ralentisseurs »*

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

*Question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « une task force pour le projet Seine-Escaut »*

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

*Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la lutte contre le dumping social dans les marchés publics de construction et de travaux publics »*

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

*Question orale de M. Drèze à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'évolution de la Design Station »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Drèze, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 20

*Question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la recherche de terrains à bâtir pour les très petites entreprises »*

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

*Question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « une campagne flamande pour promouvoir le principe de la tirette »*

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

*Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la régionalisation du Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA) »*

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

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

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

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

*Question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la sécurité des conducteurs de quadricycles légers assimilés à des cyclomoteurs de classe B »*

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

*Question orale de Mme Péciaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la formation des jeunes conducteurs » ;*

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

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 27

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

*Question orale de M. Bellot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « une meilleure réglementation des itinéraires empruntés par les camions sur le territoire wallon »*

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

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

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

*Question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les propos de la ministre fédérale de la mobilité sur le Thalys et le futur contrat de gestion de la SNCB »*

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

*Question orale de M. Collignon à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la sécurisation des passages pour piétons »*

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

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

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

*Reprise de la séance*..... 35

*Interpellations et questions orales (Suite)*..... 35

*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'alliance Patrimoine-Emploi » ;*

*Question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'alliance Patrimoine-Emploi »*

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

*Question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la protection du patrimoine classé privé »*

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

*Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la consommation d'antidépresseurs dans les structures d'hébergement pour personnes âgées »*

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

*Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la prévention contre les nouvelles drogues »*

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

*Question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les mesures préventives à une éventuelle épidémie de grippe »*

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

*Question orale de Mme Dock à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le dispositif Impulseo et la pénurie de médecins généralistes » ;*

*Question orale de Mme Dock à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le dispositif Assisteo et la médecine générale en zone rurale »*

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

*Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'état des lieux du plan Maladies rares »*

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

*Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la recherche liée aux causes des décès infantiles »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Stoffels, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 47

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

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

*Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le plan Nutrition-Santé »*

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

*Question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'encadrement de la santé connectée ou de l'e-santé » ;*

*Question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le développement de l'e-santé »*

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

*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 des enfants orphelins »*

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

*Question orale de M. Onkelinx à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le label Cap' Handéo »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Onkelinx, 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 « le temps d'échange dans les maisons de repos (MR) »*

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

*Question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la présence d'animaux domestiques dans les maisons de repos »*

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

*Question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les stéréotypes véhiculés par le marketing »*

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

*Organisation des travaux (Suite)..... 60*

*Interpellations et questions orales retirées..... 60*

*Liste des intervenants..... 61*

*Abréviations courantes..... 62*

Présidence de Mme Kapompolé, Présidente

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 25 minutes.

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

## ORGANISATION DES TRAVAUX

### *Examen de l'arriéré*

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

Je voudrais passer en revue les différents rapports d'activités pour connaître le sort que vous souhaitez pour ceux-ci.

Nous avons le rapport d'activités de l'Agence wallonne de lutte contre la maltraitance des aînés pour l'année 2014. Y a-t-il des demandes particulières ? Non. Je le retire donc de l'arriéré.

Le rapport général d'activités des Comités d'éthique médicale pour l'année 2014. Même chose. Vous reviendrez avec des questions là-dessus, sans doute.

La résolution du 23 novembre 2015 du Parlement de la Communauté germanophone adressée au Parlement de Wallonie, au Gouvernement wallon ainsi qu'au Gouvernement de la Communauté germanophone concernant l'infrastructure routière.

La parole est à M. Wahl.

**M. Wahl (MR).** - Je me demande s'il ne serait pas utile de le programmer lorsque c'est faisable. Je ne dirai pas qu'il y a péril en la demeure. Il s'agit du rapport d'audit et du suivi de la Cour des comptes.

**Mme la Présidente.** - Il s'agit du point suivant, concernant le réseau routier.

Donc, pour les trois premiers, on peut les considérer comme vus.

Par contre, l'on pourrait mettre le rapport d'audit à l'ordre du jour d'une prochaine commission. On fera de la sorte.

Dans les différents avis, nous avons un avis du Conseil économique et social sur l'avant-projet de décret relatif à l'Agence wallonne de la santé dont nous avons

d'ailleurs eu déjà connaissance. Je vous propose de le retirer.

Nous avons d'autres avis relatifs au projet de décret modifiant les dispositions du Code wallon de l'action sociale et de la santé, concernant l'intégration des personnes errantes, étrangères et d'origine étrangère, parcours d'accueil des primo-arrivants. Avez-vous déjà eu l'occasion de vous saisir de cet avis, de le parcourir ?

**M. Wahl (MR).** - Il serait peut-être utile de le programmer également.

**Mme la Présidente.** - Parfait.

La parole est à M. le Ministre Prévot.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Puis-je faire une suggestion ? Le projet de décret visant à créer le parcours d'intégration a été validé en troisième lecture au Gouvernement, la semaine dernière, et a été envoyé au Parlement. C'est peut-être à l'occasion du débat sur ce sujet que l'on peut aspirer l'avis, de façon à ne pas multiplier les rendez-vous, mais à faire cela de manière plus globale.

**Mme la Présidente.** - Il sera joint au projet de décret qui nous sera présenté.

Nous avons également reçu un avis du Conseil économique et social de Wallonie, relatif à l'instauration d'une assurance Autonomie en Wallonie. Que souhaitez-vous comme sort pour cet avis ? Pouvons-nous le mettre à l'ordre du jour, Monsieur le Ministre ?

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Là aussi, même si en terme de calendrier, cela sera un peu plus tard, dans les mois à venir, il y aura le texte sur l'assurance Autonomie. On peut peut-être l'appeler à ce moment pour avoir un travail plus global, parce qu'aujourd'hui, il va tomber un peu à plat.

**Mme la Présidente.** - Parfait, donc on le joindra, ainsi que les autres avis relatifs à l'instauration de cette assurance Autonomie en Wallonie.

Le dernier avis que je voulais vous soumettre est sur l'avant-projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la création d'un organe de conciliation, dans le cadre de l'introduction du prélèvement kilométrique à charge des

poids lourds, pour l'utilisation des routes sur le territoire des trois Régions. Que souhaitez-vous par rapport à cet avis ? Je le joins au décret.

Toujours dans l'organisation des travaux, je voulais vous faire part du courrier de M. le Ministre signalant qu'il sera en mission du 13 au 17 mars 2016. Je vous propose, soit de supprimer toute commission cette semaine-là soit d'avoir, le mardi 15 mars, un membre du Gouvernement qui répondrait en lieu et place de M. le Ministre, ou encore, le vendredi 18 mars, d'organiser une réunion de la commission.

La parole est à M. Wahl.

**M. Wahl (MR).** - Le vendredi, plusieurs membres de cette commission suivent également les travaux du CoDT, donc c'est compliqué. Par ailleurs, poser une question à un ministre qui s'en réfère à une réponse écrite par un autre ministre et qui dit : « Adressez-vous au ministre titulaire pour avoir la réponse à vos questions » c'est un peu embêtant. À mon avis, il vaut mieux reporter.

**Mme la Présidente.** - On le fera donc ainsi, pas de Commission des travaux publics la semaine du 14 mars 2016, sauf urgence. Je le soumettrai ainsi à la Conférence des présidents.

Autre élément, j'ai reçu un courrier de M. Onkelinx, en tant que membre effectif de notre commission, pour pouvoir soumettre et mettre à l'ordre du jour un débat portant sur l'élaboration du système des allocations familiales en Région wallonne, dans le cas du transfert de compétences inhérent à la sixième réforme de l'État. Je le signale, ici en commission, avant de soumettre la proposition à la Conférence des présidents. Y a-t-il des remarques concernant cette proposition ?

La parole est à M. Wahl.

**M. Wahl (MR).** - Une première réaction à chaud. Le thème est extrêmement important. Il conviendra que la Conférence des présidents apprécie si ce débat doit se faire en commission ou, éventuellement, en plénière. Je ne me prononcerai pas, à ce stade, car je n'ai pas autorité pour le faire.

**Mme la Présidente.** - Le rapport concernant la mise en place du nouveau système sera disponible pour l'été 2016. Il faudra aussi que la Conférence des présidents en tienne compte pour voir quand le débat sera le plus opportun à réaliser.

La parole est à M. Wahl.

**M. Wahl (MR).** - Autant pour les rapports d'activités, il est normal de les joindre aux projets qui arriveront du Gouvernement, mais, ici, c'est quelque chose de tout à fait spécifique et important, où inévitablement un certain nombre de questions se posent. Que nous ayons, en commission ou ailleurs, ce

débat me semble opportun. Il ne faut pas nécessairement attendre l'été 2016 ; nous attendons cela avec beaucoup d'impatience.

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

**M. Onkelinx (PS).** - Par rapport à mon courrier, j'aimerais dire que je n'ai pas demandé l'absolue urgence. J'ai écrit pour que l'on puisse, à un moment donné – si c'est dans les six premiers mois de l'année, tant mieux – mettre le débat à l'ordre du jour, car je sais que la commission est encombrée. Mais c'est un débat important. Par rapport aux enjeux et choix qui devront être faits, un débat parlementaire est opportun, déjà dans les six premiers mois de l'année.

#### *Projet de mission*

**Mme la Présidente.** - Pour terminer avec l'organisation des travaux, je voudrais vous proposer l'organisation, la mise en place d'une mission sur les thèmes de la 69<sup>e</sup> Assemblée mondiale de la santé et du fret ferroviaire qui se tiendra à Genève (Suisse) du 23 au 28 mai 2016. À ce stade, l'idée est de pouvoir participer à ce que l'on appelle un *side event* qui est un colloque organisé en marge de l'assemblée plénière et qui pourrait porter sur des thèmes qui pourraient intéresser notre commission et, pour ce faire, bénéficier de certaines expertises. J'ai eu l'occasion de m'en ouvrir à M. le Ministre qui comptait être présent cette année.

Cela pourrait être quelque chose d'assez pertinent pour notre commission, mais à creuser. En sachant que les choses avancent vite dans ce cadre, je voulais vous en parler aujourd'hui. Pourquoi ? Il faudra agir assez rapidement et pouvoir réserver les hôtels assez rapidement, si l'on veut encore être présents cette année. Y a-t-il des remarques concernant cette organisation en particulier, dont vous avez peut-être entendu parler ?

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 ne m'autoriserai pas à formuler des remarques, juste une suggestion. Si la commission devait décider de participer à cette réunion de l'OMS à Genève, ce serait utile – pour peu que vous le jugiez intéressant – d'en profiter pour faire d'une pierre trois coups. Au-delà des enjeux de santé, cela pourrait être intéressant de rencontrer ou d'aller sur place rencontrer les opérateurs en fret ferroviaire pour, à la lumière du débat que nous avons eu précédemment, mieux mesurer leurs orientations stratégiques. Par ailleurs – c'est une suggestion que je m'autorise à formuler, mais la commission n'est pas tenue d'y souscrire –, on sait qu'il y a eu, en Suisse, l'une ou l'autre expérience de développement d'assistance sexuelle pour les personnes handicapées. Ce serait intéressant pour obtenir un

éclairage sur la manière dont les choses se mettent en place, se vivent, puisque l'on sait que cela fait débat.

**Mme la Présidente.** - Je propose de revenir vers vous avec une proposition concrète de thème, à la fois pour le *side event* qui pourrait nous intéresser au niveau de l'assemblée plénière et pour les propositions présentées, maintenant, par M. le Ministre, afin que je puisse, lors de la prochaine Conférence des présidents, me positionner suite à votre retour. Je m'adresserai aux différents groupes pour essayer d'avoir un retour le plus rapidement possible si cela vous convient.

Sachant que l'on ne se réunit pas dans 15 jours, je veillerai à avoir un retour de chaque groupe politique, pour les réservations surtout.

La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue (MR).** - Madame la Présidente, quand les auditions dans le cadre du fret ferroviaire se poursuivent-elles ? A-t-on déjà des dates pour cela ou pas encore ?

**Mme la Présidente.** - Non, on n'a pas fixé de nouvelles dates ni de nouvelles auditions. On a dit qu'on le faisait, mais j'avoue que ce n'est pas encore fixé. Je ne me suis pas retournée vers les collègues pour leur demander. Aviez-vous une idée ?

**Mme De Bue (MR).** - Il me semble que nous avons introduit des demandes pour auditionner différents organismes ; je crois que l'on en avait fait part lors de l'audition. Ce serait bien alors de réinterroger chaque groupe pour que l'on puisse formuler des propositions.

**Mme la Présidente.** - Très bien, je le ferai. D'autant plus que j'avais reçu de l'Union wallonne des entreprises des propositions aussi, puisque l'on avait, lors des auditions, soulevé l'idée d'auditionner, dans notre commission, des entreprises qui utilisent le fret ferroviaire. En effet, j'ai déjà reçu un retour à ce niveau-là. Je reviendrai vers vous pour vous demander.

La parole est à Mme Salvi.

**Mme Salvi (cdH).** - Dans le cadre des propositions du ministre relatives à Genève et le fait que l'on pourrait faire d'une pierre deux, trois ou quatre coups, il y a également, en matière de santé, une expérience pilote menée au centre de Genève, relatif à une salle de consommation. Puisque c'est aussi un sujet assez sensible chez nous et qui fait débat, aller voir de quelle manière les Suisses, plus particulièrement à Genève, ont géré cette problématique-là, me paraît aussi intéressant.

**Mme la Présidente.** - Parfait. On fait comme cela. Je vous envoie cette proposition avec toutes les possibilités. Cela sera assez costaud comme mission. C'est la commission qui veut cela, elle est quand même assez costaud aussi.

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

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

- Mme De Bue, sur « les formations BackSafe » ;
- Mme De Bue, sur « l'efficacité des flashes en Wallonie » ;
- Mme Moucheron, sur « la formation au covoiturage » à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sont transformées en questions écrites.

## PROJETS ET PROPOSITIONS

### **PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À REFUSER UN NOUVEAU REPORT DE LA MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL (RER) ENTRE BRUXELLES ET LA WALLONIE, DÉPOSÉE PAR M. FOURNY, MME MOUCHERON, MM. ANTOINE, HENRY, MME LAMBELIN ET M. COLLIGNON (DOC. 410 (2015-2016) N° 1)**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à refuser un nouveau report de la mise en œuvre du Réseau express régional (RER) entre Bruxelles et la Wallonie, déposée par M. Fourny, Mme Moucheron, MM. Antoine, Henry, Mme Lambelin et M. Collignon (Doc. 410 (2015-2016) N° 1).

#### *Désignation d'un rapporteur*

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

#### *Exposé de Mme Moucheron, coauteure de la proposition de résolution*

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

**Mme Moucheron (cdH).** - Monsieur le Ministre, chers collègues, nous avons souhaité faire remonter cette proposition de résolution à l'ordre du jour, parce que l'on estime que cette initiative se justifie encore aujourd'hui pleinement, malgré, il faut le souligner, l'évolution apparente et manifeste du dossier ces dernières semaines.

La volonté est vraiment d'évoquer le sujet en évitant la polémique sans esprit partisan, mais de façon constructive. Ce qui importe, ici, c'est la défense des

intérêts légitimes des Wallons. C'est même au-delà de cela, l'intérêt du pays puisque en matière de mobilité, l'ensemble de nos concitoyens est concerné. L'engorgement des axes routiers, les difficultés d'accès à la capitale, cela constitue un réel problème national. C'est une source de tracas pour un très grand nombre de nos concitoyens des trois Régions, sans distinction, et c'est un véritable handicap, à nos yeux, pour le fonctionnement et le développement de notre pays.

On a aussi rappelé que les problèmes de mobilité, les bouchons, occasionnent un coût équivalent à 2 % de notre PIB. Je pense que l'on peut se passer de ce gaspillage, cela me paraît évident.

Vous vous rappelez les circonstances dans lesquelles j'avais annoncé, en janvier, le dépôt de cette résolution. On venait de rappeler, à l'époque, l'épuisement imminent des fonds du RER – ce qui n'était pas une surprise –, mais les informations supplémentaires laissaient entendre que face à ce constat, la décision était de ne pas réalimenter, à l'époque, et de laisser le chantier plus ou moins en l'état, ce qui a suscité l'émoi pour le moins.

À l'époque, l'on avait envisagé de renoncer à l'achèvement de la mise à quatre voies des lignes 161 et 124. On aurait aussi spéculé sur une offre alternative au rabais. En attendant, le RER est quasiment terminé du côté flamand et les Wallons auraient dû se contenter d'une solution de fortune, avec en prime – si l'on avait en plus besoin de cela – l'un des plus gros chantiers inutiles de l'histoire du pays. Mais je ne referai pas l'histoire, je pense que l'on connaît tous fort bien l'évolution du dossier et, aujourd'hui, on veut avancer.

Le débat, en séance plénière, nous a permis, parfois dans des échanges un peu vifs, de nous positionner les uns et les autres sur le dossier. Malgré nos divergences, il est apparu qu'il y avait une unité de vue, à savoir que chacun de nos groupes politiques, nous sommes tous déterminés à réclamer l'achèvement du RER, majorité comme opposition. Le Gouvernement, par la voix de M. le Ministre-Président, a aussi annoncé et s'est positionné de manière loyale vis-à-vis du Fédéral, en proposant 200 millions à titre de préfinancement pour la finalisation de ce RER.

Cet esprit de collaboration fédéral semble avoir régné ces derniers temps puisque, je le rappelle, au niveau du Comité de concertation et, lors des rencontres des ministres, il y a eu une entente et une volonté d'avancer sur ce dossier. D'après les informations que j'en ai reçues, un climat constructif a présidé au Comité exécutif des ministres de la Mobilité, vendredi dernier. Le point a été fait sur l'aspect financier du RER. Il ne resterait plus que 105 millions d'euros de disponible au fonds RER et l'enveloppe nécessaire pour achever le chantier – si l'on se base sur l'accord de 2003 – se monterait à 920 millions d'euros dont 277 millions d'euros pour la ligne Ottignies, 490 millions d'euros

pour la ligne 124 et 153 millions d'euros pour les gares et toute une série d'aménagements.

Je ne vais pas faire de procès d'intention. Je prends acte de la bonne volonté affichée, ici, par l'ensemble des acteurs concernés, y compris le Fédéral, mais concrètement, aujourd'hui, il faut constater que l'on n'a pas un plan précis du financement pour achever le RER.

Chers collègues, le vote de cette résolution garde, à mes yeux, tout son sens, toute sa pertinence. Cette démarche montre notre vigilance, notre détermination à obtenir ce qui nous est dû.

Le Fédéral nous suivrait, il semble être revenu à de meilleurs sentiments en la matière. La résolution, ici, s'entend comme un soutien à nos ministres régionaux. C'est la garantie que nous sommes derrière eux, soudés, chaque fois qu'ils vont monter au créneau, en notre nom, au nom des Wallons.

Me permettrai-je aussi, Monsieur le Ministre, de dire que c'est un appui pour les ministres francophones de notre Gouvernement, s'agissant de faire respecter les intérêts des francophones, face à des partenaires flamands qui sont évidemment en position de force ? C'est, ici en Wallonie, en Belgique francophone, qu'ils sont élus et ils auront un jour à rendre des comptes.

J'en viens au texte même. Il contient sept demandes précises. Je vous les passe en revue rapidement :

- le premier point est de refuser tout report concernant la mise en service du RER ;
- le deuxième, de saisir le comité de concertation – et suite à cela, je vais vous proposer deux amendements directement pour remettre à jour cette résolution ;
- le troisième point, convoquer la réunion dans les plus brefs délais – ce qui sera aussi modifié ;
- quatrième point, requérir du Gouvernement fédéral qu'il prévoie, dès son prochain ajustement budgétaire, les moyens nécessaires pour réalimenter le fonds ;
- cinquièmement, s'assurer auprès du Gouvernement fédéral de la dotation suffisante pour les lignes 124 et 161 du Réseau express ;
- sixième point, proposer une modification de l'application de la clé de répartition 60/40 – on sait qu'elle pose beaucoup de problèmes pour la finalisation des chantiers en Wallonie ;
- dernier point, revendiquer que le Gouvernement wallon soit préalablement consulté pour les décisions fédérales qui touchent les lignes ferroviaires stratégiques en Wallonie.

J'en viens tout de suite aux amendements que je vous propose concernant le deuxième point quant au fait de saisir sans délai le Comité de concertation. On changerait ces termes en proposant de saisir « chaque

fois que cela apparaît nécessaire, le Comité de concertation, afin d'exiger la finalisation du RER » ; et le point trois qui concerne la convocation d'une réunion dans les plus brefs délais de la plateforme d'intermodalités, serait remplacé par : « défendre l'achèvement du chantier RER situé en territoire wallon dans le cadre de la plateforme d'intermodalités ».

Je pense que les amendements ont été soumis et vous sont proposés sur vos bancs. Pour ma part, j'ai fait un peu l'état des lieux, l'historique, la proposition et le contenu de ses résolutions. J'espère que nous serons tous cosignataires de ce texte. Je vous remercie pour votre attention.

### *Discussion générale*

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

**M. Onkelinx (PS).** - Je vais intervenir au nom de mon groupe et ne pas revenir sur les polémiques qui ont eu lieu à un certain moment, mais plutôt, pour ce qui nous concerne, nous réjouir qu'un dialogue se noue. Il y a déjà eu des réunions entre ministres de la Mobilité entre autres les 22 et 26 février et un Comité de concertation du 24 février où les problématiques RER ont été abordées. Nous nous réjouissons de la future réunion qui sera mise sur pied le 27 mai. À partir du moment où le dialogue est noué, entre les différentes parties du pays, c'est déjà un avancement par rapport à ce que l'on a vécu. Avant, on se regardait en chiens de faïence. Maintenant, l'on aborde la problématique autrement. Nous trouvons que c'est une bonne chose.

En ce qui concerne les éléments qui peuvent être développés, les retards dans les travaux sur le calendrier initial ne datent pas d'hier. On peut le signaler, car la mise à quatre voies était déjà prévue fin 2007. Il en va de même pour la dotation du fonds RER, dont on sait qu'elle est insuffisante. Au niveau wallon, l'on ignore l'ampleur du trou à combler – bien que le plus souvent, l'on évoque la somme faramineuse de 700 millions d'euros.

Il faut réaffirmer que la réalisation des travaux du RER est essentielle et participe à l'attractivité de la Région de Bruxelles et de la Wallonie. C'est aussi un plus en matière de bien-être des navetteurs et au niveau des émissions de gaz à effet de serre. C'est important. L'amélioration de l'offre des transports publics participe à l'attractivité durable de nos régions.

Le RER, c'est aussi un lien physique entre Bruxelles et la Wallonie. C'est important pour la solidarité entre francophones. Nous voulons aussi insister sur la nécessité, pour la SNCB, d'investir en Wallonie et sur la nécessité d'un traitement équitable avec la Flandre. Ce RER est un enjeu pour nos concitoyens : 340 000 navetteurs par jour se rendent à Bruxelles.

Parmi eux, 100 000 sont Wallons et 20 % se rendent à Bruxelles en train. Ce qui est important pour la mobilité, c'est augmenter l'offre de transport public. Ce qui pose question, mais qui s'explique à la fois par la faiblesse et la piètre qualité du réseau ferroviaire wallon.

Un exemple éclairant : une comparaison très simple entre deux villes qui sont à égale distance de Bruxelles. Je parle de Charleroi et de Gand. Si l'on prend les liaisons aux heures de pointe, 14 par heure à Gand et six seulement à Charleroi, avec un temps de trajet qui est de 35 minutes de Gand à Bruxelles et de 59 minutes pour Charleroi-Bruxelles. C'est une triste réalité qui devrait convaincre les plus récalcitrants à investir dans nos infrastructures ferroviaires, particulièrement de notre côté wallon. La spécificité de la Wallonie – le mot « wallon » veut dire aussi « vallon » – c'est un territoire extrêmement vallonné et la clé 40/60 n'est pas réaliste pour un territoire comme la Wallonie. À l'avenir, peut-être, qu'il faudrait revoir cette clé.

En ce qui concerne la résolution, c'est un soutien sans faille du groupe socialiste à la réalisation du RER dans les plus brefs délais.

Voilà, Madame la Présidente, ce que nous voulions dire.

**Mme la Présidente.** - Merci Monsieur le Député.

La parole est à M. Henry.

**M. Henry (Ecolo).** - Merci, Madame la Présidente. Merci aux différents intervenants qui m'ont précédé pour avoir présenté notamment la résolution. Je suis juste un peu surpris. J'ai l'impression que c'est comme si tout d'un coup le problème était résolu. On a presque l'impression que l'on pourra monter dans le RER la semaine prochaine. Je suis vraiment très heureux qu'il y ait eu des réunions entre les différents gouvernements. J'espère qu'elles seront constructives.

Je voulais également demander à M. le Ministre s'il était possible de faire un état des lieux, puisque le sujet est abordé. Je sais bien que vous n'avez pas vous-même participé à toutes ces réunions, puisqu'il s'agissait de votre collègue. Ce n'est d'ailleurs pas tout à fait clair pour moi de savoir encore qui fait quoi sur ce sujet. Peut-être, allez-vous nous le préciser. Que ressort-il de ces réunions, au-delà de la bonne ambiance entre les uns et les autres et, je dirais, de la décision, semble-t-il, de principe de poursuivre néanmoins l'achèvement du RER ? C'est effectivement très important. Je ne vais pas plaider, ici, très longuement ; on a déjà eu le débat à de très nombreuses reprises. Il est clair que le RER est un des investissements les plus importants en matière ferroviaire pour la Wallonie, en ce compris la mise à quatre voies. Sans la mise à quatre voies, on n'a pas la possibilité de parer à un certain nombre d'incidents. On n'a pas surtout le cadencement régulier nécessaire pour avoir non pas une offre S, comme on a aujourd'hui mis

des étiquettes sur certains trains, mais un véritable RER qui prend une autre dimension et qui permet aussi, dans les prochaines années, d'augmenter le nombre de voyageurs transportés.

Il y a d'autres questions sous-jacentes. Je ne sais pas jusqu'où elles ont été abordées dans ces réunions récentes ou si elles le seront prochainement. En matière d'investissements, il n'y a pas que la question du RER, il y a tous les autres investissements nécessaires, en Wallonie, que ce soit les investissements nécessaires pour relier les grandes villes à Bruxelles, dans un temps raisonnable, que ce soit le développement de l'infrastructure ferroviaire autour de nos grandes villes. Comme Liégeois, je peux attirer particulièrement l'attention sur la nécessité, à coût extrêmement limité, par rapport aux enjeux budgétaires dont on parle pour le RER, d'un réseau express liégeois, simplement par la réouverture de quelques gares et une fréquence suffisante.

Je suppose qu'il y a certaines réunions où l'on parle de la collaboration mobilité et ferroviaire entre le Fédéral et les Régions et qu'il y a aussi à la fois la partie RER, mais qu'il y a aussi, dans ces réunions ou dans certaines de ces réunions, les autres enjeux ferroviaires. J'aurais voulu savoir ce qu'il en était de ce point de vue là.

Pour ce qui concerne les questions plus spécifiques RER, la question d'un préfinancement a été évoquée. Qu'en est-il aujourd'hui ? Cette hypothèse va-t-elle vraiment se concrétiser ou non ? Il a également été évoqué de remettre sur la table la clé 60/40, nous avons déjà évoqué précédemment son caractère annuel. Est-ce toujours le cas ? Qu'est-ce qui a vraiment été discuté ? Quel est l'agenda des discussions à venir ? Je ne pense pas que l'on puisse, simplement sur base d'une réunion ou de l'une ou l'autre déclaration, considérer que le dossier est clôturé. En particulier, l'une de mes craintes – j'imagine que vous n'avez pas encore la réponse à cette question – c'est le cadre global d'investissement au niveau du Fédéral dans lequel se décidera ou s'est décidée la poursuite du RER. Par rapport au fait que des moyens supplémentaires sont disponibles, y a-t-il d'autres demandes rencontrées du côté flamand ? Cela nous handicape-t-il éventuellement pour d'autres demandes d'investissement très importantes pour la Wallonie ? Bref, quel est le cadre général de discussion ? Sur le contenu de la résolution, bien entendu, je rejoins les auteurs et également certains des amendements qui vont être déposés. Mais nous ne devons certainement pas nous dire qu'une ou deux réunions ont résolu le problème. On a bien vu l'ampleur lors de nos débats précédents.

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

**Mme Moucheron** (cdH). - Suite à ce que je viens d'entendre par rapport à la clé de répartition,

effectivement, il y a une spécificité au territoire wallon, mais il y a aussi le problème que la clé soit liée au nombre d'habitants et pas à la surface du territoire, ce qui n'est pas tout à fait logique. Maintenant, la priorité serait de revoir son côté annuel et donc, ce qui fait que l'on interrompt des chantiers – ce qui est un complet non-sens en matière de bonne gestion – en cours, tout cela pour respecter au cent près l'équilibre financier.

Je vous rejoins tout à fait, Monsieur Henry, quand vous dites que ce n'est qu'une étape, cette résolution. Si vous revoyez le septième point, l'idée est vraiment d'avoir une collaboration étroite entre le Fédéral et la Région wallonne et qu'elle soit consultée systématiquement pour des enjeux majeurs en matière de mobilité. C'est une première étape, mais cela nous permettrait de rester vigilants sur l'ensemble de la stratégie. La mobilité ce n'est pas l'affaire que des Wallons, en Belgique, cela se saurait. C'est aussi l'enjeu de la résolution au-delà de la finalisation du RER.

**Mme la Présidente.** - D'autres interventions dans la discussion ?

La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue** (MR). - Chers collègues, en plénière, il y a une dizaine de jours, nous avons eu un débat concernant ce dossier que je qualifierais d'assez consensuel puisque même la presse avait souligné : « Le Parlement wallon d'une seule voie pour les quatre voies ». Cela a été souligné. Nous sommes plusieurs autour de la table issus du Brabant wallon, majorité comme opposition et en Brabant wallon, différentes motions de soutien au RER ont été votées à l'unanimité, parfois sur proposition de l'opposition. Par exemple, le cdH à la Province du Brabant wallon, parfois sur la proposition des majorités, dans un certain nombre de communes, le long des lignes 124 et 161.

Je vous avoue que sur la forme de la motion, j'ai quelques regrets. J'ai d'abord le regret que le groupe MR n'ait pas été sollicité pour cosigner un texte commun, compte tenu du débat, des enjeux soulignés soit dans ce Parlement soit à d'autres niveaux de pouvoir. Je peux le déplorer.

Je peux aussi déplorer certains passages, en tout cas un ton global qui me semble relativement agressif, un ton de confrontation alors que, justement, nous essayons de développer plutôt une approche consensuelle.

Déjà le titre : « Proposition de résolution visant à refuser un nouveau report de la mise en œuvre du RER entre Bruxelles et la Wallonie », je le trouve assez négatif. Il me semble que nous devons adopter un ton plus positif tout en étant réaliste.

Je déplore d'abord cette approche. Dans la manière aussi dont vous l'avez présentée, Madame Moucheron, vous êtes restée dans une logique de confrontation avec le Fédéral et, souvent, il est un peu à déplorer qu'ici, au

niveau de ce Parlement wallon, l'on essaie de régler certains comptes, compte tenu de la configuration politique de nos assemblées, avec le Parlement fédéral et le Gouvernement fédéral. Or, nous devons rassembler nos forces et les intérêts wallons pour plutôt soutenir que confronter.

De même que dans votre approche concernant justement l'historique du dossier et je trouve que M. Onkelinx a été plus objectif, en tout cas par rapport à réalité, par rapport à l'histoire du projet, je dirais plus correct. Il ne faut pas non plus tomber dans le panneau de la communautarisation de ce dossier. Le RER est un projet global qui touche l'ensemble du pays et particulièrement les trois Régions : la Flandre, Bruxelles et la Wallonie.

Le débat sur la clé 60/40 est intéressant, il n'est pas nouveau et je crois que l'on est tous d'accord autour de la table pour dire que cette clé 60/40 n'est pas avantageuse pour la Wallonie.

Je n'ai jamais rien vu comme étude ou d'autres propositions pour avoir une clé plus avantageuse. Si l'on ouvre ce débat, j'ai bien peur que l'on se dirige vers une clé plus désavantageuse que la Wallonie et que l'on s'approche plus du 70/30 que du 60/40.

Je vous rappelle que la Déclaration de politique régionale de 2009 soulignait qu'il fallait à tout prix maintenir cette clé 60/40.

Par contre la formule – cela a été souligné également – de revoir son application plutôt sur une période pluriannuelle que sur un an, me semble une approche correcte. C'est déjà une proposition sur la table au niveau du Fédéral, puisque dans la vision stratégique de la ministre fédérale, il a été proposé de revoir en tout cas son application sur plusieurs années plutôt que sur un an. En effet, l'on voit les chantiers qui doivent être stoppés parce que l'on n'a plus les budgets. Cette modification serait d'ailleurs avantageuse pour tout le monde, autant pour la Flandre que pour Bruxelles et que pour la Wallonie.

Ce point est en discussion pour le moment et j'espère que l'on pourra aller dans ce sens-là. D'ailleurs, c'était déjà dans l'air dans le Gouvernement précédent.

Évitons aussi de communautariser le dossier, notamment en focalisant tout le débat sur les lignes 124 et 161. C'est vrai que les travaux doivent se faire sur le territoire de la Wallonie, mais certains investissements déjà réalisés ont aussi un impact positif sur la Wallonie. Je pense au tunnel Josaphat qui sera inauguré dans quelques semaines, qui améliorera aussi certaines dessertes, à la ligne 96 Bruxelles-Halle qui elle, est déjà aménagée à quatre voies et qui a effectivement un impact positif pour la mobilité des Wallons et des Wallonnes, situés en aval de cette ligne,

particulièrement les Montois et aussi les habitants de Braine-le-Comte.

Il faut éviter de communautariser ; c'est un projet global et les investissements sont faits également dans d'autres Régions, que ce soit à Bruxelles ou en Flandre, ils ont aussi un impact positif pour nous, les Wallons.

Concernant encore le fond de la motion, je voudrais juste rappeler que ce n'est pas hier que l'on a découvert que le fonds RER – vous l'avez aussi rappelé, Monsieur Onkelinx – était sous-alimenté. On le sait depuis plus de 10 ans – ce n'est pas comme si on l'avait découvert il y a un mois à l'occasion de la parution d'un article de presse, que le fonds RER était tout d'un coup à sec et que l'on allait droit au mur. Là aussi, il faut remettre ce fait dans un contexte plus large.

Vous l'avez dit, la motion doit être actualisée également. Il y a eu une saisine du Comité de concertation sur ce point. Il y a aussi des organes, que ce soit dans le cadre de la sixième réforme de l'État ou pas, ont été mis en place pour traiter de ce dossier en particulier, mais aussi de toute la problématique de la mobilité, compte tenu également de l'actualité bruxelloise avec le problème des tunnels. Il faut effectivement réactualiser la motion.

Autres points sur lesquels nous avons un problème de fond par rapport à la motion, c'est la demande du point 7 : revendiquer auprès du Gouvernement fédéral que l'on consulte les Régions au sujet des lignes ferroviaires stratégiques. On ne définit pas ce qu'est une ligne ferroviaire stratégique. Il y a, là, un manquement dans la motion. Il y a aussi le fait que la sixième réforme de l'État prévoit toute une série de mécanismes, de concertations entre le Fédéral et les Régions et notamment la présence des Régions au sein du conseil d'administration du groupe SNCB.

J'ai exprimé certains regrets sur la forme. J'ai exprimé certaines observations sur le fond. Au nom de mon groupe, je voudrais souligner le fait que nous souhaitons soutenir cette motion, la reformuler de manière plus positive et notamment au niveau du titre. Je me suis aussi un peu inspirée d'une série de motions votées dans certaines communes. On aurait à se grandir d'avoir un titre plus positif et notamment de proposer une motion visant à soutenir le projet et le RER entre Bruxelles, la Wallonie et la Flandre, à l'estimer comme prioritaire, en vue de résoudre les problèmes de mobilité des navetteurs. C'est un titre qui se veut d'une approche plus globale également.

J'aurais aussi une série de propositions d'amendements destinés, d'une part, à améliorer la qualité du texte, mais aussi à l'actualiser, qui s'inscrit peut-être un peu, Madame Moucheron, dans vos considérations puisqu'effectivement entre le moment du dépôt de la motion et, aujourd'hui, il y a eu différentes

réunions ou, en tout cas, différents mécanismes mis en place pour faire face à ce problème.

Deux amendements, deux propositions d'amélioration par rapport au point des considérants, le point F et le point I qui vont un peu dans le prolongement de ce que j'ai dit au niveau de certains reproches sur le fond, à savoir le point F qui serait de remplacer le texte : « Considérant que les lignes à destination de la Flandre sont en passe d'être achevées et qu'elles pourront prochainement entrer en service » par : « Considérant que toutes les lignes ferroviaires formant le réseau autour et dans Bruxelles forment un ensemble, et que le retard des travaux de modernisation sur l'une d'entre elles a des conséquences sur l'ensemble du réseau ». Cela remet les choses dans un contexte plus correct, et le considérant « I » qui considère « les récentes informations selon lesquelles les moyens disponibles sur le Fonds de financement du RER seront insuffisants pour garantir la finalisation du projet ». C'est pour replacer cela dans un contexte où l'on considère que « le montage budgétaire élaboré, dès 2001, en vue de financer les travaux de modernisation des axes formant le RER entraîne, aujourd'hui, un solde insuffisant pour finir l'ensemble des travaux projetés ».

Je vous rappelle d'ailleurs que la Cour des comptes va travailler également sur ce montage et sur la manière dont le fonds RER a été géré. Voilà ce que je pourrais proposer pour améliorer le texte.

J'ai trois petits amendements dans les demandes que nous formulerions au Gouvernement wallon.

Le point 1, c'est un peu dans la ligne du titre que je propose de reformuler. Plutôt que de formuler cela de telle manière où l'on refuse tout nouveau report concernant la mise en œuvre du RER, je proposerais la formulation : « de considérer le projet de RER comme une priorité absolue en vue de résoudre les problèmes de mobilité des navetteurs et de réitérer les travaux de modernisation des lignes 124 et 161 comme prioritaires dans le cadre de la mise en place de ce réseau ».

Au niveau du point 4 : « demande au Gouvernement fédéral de prévoir les moyens budgétaires dès son prochain ajustement budgétaire », je proposerais de maintenir ce point, mais de supprimer le bout de phrase « dès son prochain ajustement budgétaire », dans la mesure où il y a une notification du Comité de concertation qui, effectivement, acte cette demande, donc de prévision de moyens budgétaires, mais à partir des budgets 2017 et 2018. C'est pour être cohérent par rapport à la décision du Comité de concertation.

Par rapport au point 7, je souhaiterais le reformuler, pour tenir compte aussi de l'esprit de la sixième réforme de l'État. Je vous propose de le formuler comme suit : « de veiller, dans l'esprit de la sixième réforme de l'État, à une meilleure concertation entre le pouvoir fédéral, le

groupe SNCB et la Wallonie pour les projets structurants ».

Voilà nos cinq propositions d'amendement qui visent, d'une part, à positiver le texte, même si, dans le sens large du terme, tout en n'étant pas béat et en restant vigilant par rapport à la bonne suite de ce dossier, mais aussi en vue de l'actualiser pour tenir compte du travail effectué au niveau du Comité de concertation et également du Comité exécutif des ministres de la Mobilité, de la plateforme d'intermodalité qui se met en place. Merci pour votre attention.

Je propose également aux collègues la cosignature de ces amendements. Je vous remercie.

**Mme la Présidente.** - MM. Wahl et Puget ont souhaité s'exprimer dans le débat.

La parole est à M. Wahl.

**M. Wahl (MR).** - Brièvement, Madame la Présidente, Mme De Bue a bien exposé la position du groupe MR. Nous déposons les amendements, de manière à pouvoir en arriver à un texte qui puisse satisfaire tout le monde. Je dirai simplement à Mme Moucheron, je ne sais plus quelle est l'expression exacte, lorsque l'on grimpe à l'échelle, on fait attention à ne pas avoir un trou dans son pantalon – c'est toujours prudent.

Le deuxième élément, il s'agit de certains termes qui sont utilisés et ajouter un élément complémentaire. Lorsque l'on parle de « retard de chantier », Monsieur le Ministre, je voudrais rappeler que ce n'est pas nécessairement dû au Gouvernement fédéral ni au Gouvernement wallon ni au Gouvernement flamand ni au Gouvernement bruxellois, c'est tout simplement parfois parce qu'il y a des recours au Conseil d'État. Les recours au Conseil d'État exigeaient, par exemple, qu'il n'y ait plus de report du Gouvernement fédéral. Je ne sais pas très bien comment l'on fait, lorsque l'on sait que sur des communes bruxelloises, il y a des recours auxquels il a été fait droit par le Conseil d'État, qu'il faut donc réintroduire des permis. On ne sait pas empêcher les riverains de redéposer des recours. C'est simplement se rendre compte qu'un certain nombre d'éléments échappent aux politiques.

Monsieur le Ministre, c'est quelque chose que je dis un peu partout. Il faudra quand même véritablement un jour se pencher et avoir le courage de se pencher, tant au niveau fédéral qu'au niveau régional, sur la manière dont on gère cette problématique des recours au Conseil d'État qui entravent, désormais, d'une manière parfois dramatique, l'action publique. Je suis un ardent défenseur de l'institution en tant que telle, mais à partir du moment où cela prend des retards aussi considérables, où l'on voit parfois des décisions tellement en décalage par rapport à ce qui a été décidé soit au Parlement wallon soit dans d'autres instances,

cela pose un réel problème pour lequel le précédent Gouvernement fédéral a déjà essayé de trouver des solutions. Celles-ci ne sont manifestement pas encore suffisantes. Je ne vais pas m'étendre sur cette question ; c'est invraisemblable qu'un dossier tel que celui-ci, rien que par des recours, puisse prendre 10 ans de retard. C'est cela la vérité aussi et ce n'est pas toujours une question de financement, quel que soit le parti qui ait conclu les accords, à l'époque.

Deuxièmement, si vous me permettez, concernant la clé 40/60 – je rejoins tout à fait ce qui a été dit par Mme De Bue – je voudrais ajouter toutefois un élément. La partie néerlandophone du pays arrive avec une clé en disant : « Le plus juste, ce serait 30-70 ». Il serait utile que le Gouvernement wallon se munisse s'il ne les a pas – à ma connaissance, il ne les a pas – d'un certain nombre d'outils et d'études qui puissent justifier une position de la Wallonie.

En Flandre, je n'ai pas vu les études, mais il semblerait qu'il en existe. Des études qui justifieraient dans le sens de l'intérêt de la Flandre, une modification de la clé. Nous avons donc intérêt à nous baser sur des éléments qui, certes, peuvent tous nous convaincre, mais qu'il faudrait objectiver, tels que les distances, les collines, et cetera – ce que M. Onkelinx a rappelé. Le dire, c'est bien, mais cela serait intéressant d'avoir une étude sur cette question, de manière à pouvoir armer le Gouvernement wallon, dans toute discussion future, à ce propos, d'un certain nombre d'éléments autres que des affirmations, même si cela devait s'avérer fondé, d'autant plus que de l'autre côté, ils ont des études qui vont en sens inverse. Le tout est de pouvoir y répondre.

Voilà les éléments que je voulais ajouter, Madame la Présidente.

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

**M. Puget** (Indépendant). - Nous avons eu un débat il y a une quinzaine de jours. Tout le monde était d'accord, autour de la table, au sein de l'hémicycle, de soutenir le projet RER. Cela s'était conclu très positivement. Aujourd'hui, un texte apparaît, uniquement proposé par la majorité. J'avais l'impression que la majorité voulait un peu récupérer et se positionner comme sauveur du RER en Wallonie, alors que tout le monde était d'accord.

Il n'y a pas que la majorité, ici, présente qui s'intéresse au RER. Chaque parlementaire s'y intéresse. Il serait un peu ridicule de rentrer dans une confrontation stérile entre majorité et opposition sur ce type de dossier. Pour ma part, je soutiendrai toute proposition de résolution construite avec l'aval de toutes les parties présentes au Parlement wallon, afin que nous fassions bloc envers – je vais faire attention aux mots employés – le dictat flamand qui veut absolument supprimer tous les avantages que pourrait avoir la Wallonie et décourager chaque Wallon d'aller travailler à Bruxelles, afin que Bruxelles deviennent de plus en

plus flamande, que les Wallons restent chez eux et continuent à creuser dans leur mine, parce qu'ils ne savent faire que cela.

J'en ai marre. Aujourd'hui, nous devons faire bloc et devons nous serrer les coudes. Au niveau fédéral, des choses ont été faites, pas toujours bien, parfois trop bien. Enfin c'est une discussion sans fin ; des discussions stériles sur un dossier comme le RER, c'est complètement ridicule. Nous devons donc faire bloc et nous devons tous soutenir chaque proposition qui sera faite pour faire avancer ce dossier, que cela vienne de la majorité ou de l'opposition.

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

**Mme Moucheron** (cdH). - J'ai bien entendu l'ensemble des intervenants. Par rapport aux remarques de Mme De Bue sur le fait qu'elle regrette le fait que l'on n'ait pas soumis le texte à signature, il me semblait l'avoir fait de façon ouverte à l'annonce au Parlement, au mois de janvier, mais, aujourd'hui, ce sera le cas. J'entends aussi vos remarques, je n'ai pas eu l'impression d'avoir été particulièrement agressive, mais c'est peut-être mon ton – on me l'a déjà reproché plusieurs fois. Avec M. Henry, l'on a déjà eu quelques débats. Vraiment, ici, la volonté c'est d'avancer ensemble, d'avoir un texte commun, puisque, manifestement, l'on veut tous avancer dans le même sens. Évidemment, le texte est soumis à cosignature de l'ensemble des groupes ici présents. J'ai lu vos amendements avec attention et je suis tout à fait d'accord pour amender le texte pour que ce soit quelque chose que l'on puisse porter ensemble et, notamment, sur les délais, où je rejoins tout à fait M. Wahl sur la situation par rapport aux recours et l'intérêt général qui, parfois, est bien mis à mal sur de trop nombreuses interventions des uns et des autres dans les dossiers, donc je vous rejoins sur ce point. J'ai bien pris note de vos conseils de vérifier mes pantalons, ce sera fait, mais je ne pense pas avoir de trous où que ce soit – enfin dans mes pantalons.

Pour la clé 60/40, effectivement – je relis les propos de Mme la Ministre Galant sur la volonté de revoir son côté pluriannuel – la première étape à faire, c'est de revoir le côté annuel de cette clé de répartition en s'entendant. Si elle revoit cela, il serait peut-être intéressant de lui soumettre l'idée pour qu'elle fasse des études aussi, au niveau de son cabinet, pour avoir tous les arguments possibles afin de revoir et négocier cette clé de répartition.

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

**M. Bellot** (MR). - Sur ce dernier point – la clé 60/40 –, j'ai eu l'occasion de participer pendant de longues années aux travaux. Je peux vous dire que, si nous partons des critères qui ont permis d'élaborer cette clé dans les années 90, elle est défavorable puisque l'on arriverait plutôt à du 62-38. Il y a eu des tentatives de

revoir cette clé, lors des négociations gouvernementales, à la fois de ce gouvernement, mais aussi lors des 540 jours de négociations ; je pense que les francophones ont été en difficulté pour résister même à la Flandre qui voulait revoir la clé aussi, mais dans un sens qui lui était favorable. Je pense que cet élément est un peu compliqué, sachant aussi que nous avons plaidé, à plusieurs reprises, pour un caractère pluriannuel de cette clé qui est, à mon avis, l'élément que nous pourrions obtenir très facilement dans un délai raisonnable, parce que cela ne remet pas en cause le dispositif.

Deuxième réflexion, quand l'on dit que le RER est fini en Flandre, il est loin d'être fini. En Flandre, ce qui se passe c'est que les quatre voies sont prévues aussi, les deux nouvelles voies sont faites en continu ; les trains circulent actuellement sur les deux nouvelles voies et ils sont en train de démanteler les deux anciennes voies pour construire les deux nouvelles. Le RER est opérationnel durant cette phase intermédiaire. Je pense qu'il est important que nous, du côté wallon, nous puissions aussi bénéficier de la mise en route, durant ces phases intermédiaires, et là où c'est possible de mettre le plus vite possible en service le RER, d'autant plus que le matériel roulant, lui, il est là, ce sont les Desiro, utilisés sur d'autres lignes dans l'attente de venir là.

Troisièmement, je voudrais dire que nous sommes dans un fédéralisme - et je plaide toujours - dans un fédéralisme de coopération. Au travers du débat que nous avons maintenant, essayons de montrer au maximum notre unité face à un enjeu tout de même très fort. Quelque part - il y a des témoins, ici, qui ont entendu des débats que nous avons pu avoir tant au Fédéral qu'au niveau wallon -, nous payons très cher l'absence d'une vision stratégique ferrée depuis plus de 20 ans. Depuis plus de 20 ans, je connais le plan stratégique flamand avec ses priorités, à tel point que les parlementaires flamands de la Commission de l'infrastructure se réunissent, une fois par année, avec leurs collègues du Parlement flamand pour partager à la fois les visions et les stratégies. Côté wallon, malgré les appels qui ont été formulés, au cours des 10 dernières années, quelles que soient les personnes qui étaient aux responsabilités, cela a été très difficile de mettre en place. Au-delà du débat sur le RER, il est important aussi que nous ayons une vision forte du développement du réseau ferré côté wallon. De ce côté-là, nous avons perdu du temps, mais je sais que l'on a fait l'étude TRITEL et il y a d'autres projets qui devront être mis en place.

Enfin, je crois qu'au niveau du RER - et le Gouvernement wallon a déjà essayé, mais cela a été cassé par des arrêts du Conseil d'État ou de la Cour constitutionnelle, je ne sais plus trop - quand il s'agit de projets d'intérêts régionaux, que nous puissions disposer d'un dispositif, tel qu'il existe dans d'autres pays - ou même en Flandre - que quand l'intérêt régional ou national est en jeu, les procédures de mise en place et

d'obtention des permis d'urbanisme soient plus résistantes à la capacité de faire des recours, tout en laissant toujours la faculté à tout un chacun de faire des recours. Quand je vois qu'e, ce qui concerne TGV-Est en France, qui traverse des zones agglomérées, les permis d'urbanisme ont été délivrés en 18 mois, mais cela n'empêche que les procédures d'indemnisation et de réparation des dégâts que cela peut occasionner, sont toujours en cours, mais cela n'empêche pas les travaux de s'exécuter, de se réaliser. C'est une procédure qui ensuite est mise en place, quitte à exproprier des gens qu'il n'était pas prévu d'exproprier, au départ. Je sais qu'il y a des zones très urbaines traversées par le TGV-Est où des procédures fortes ont été mises avec les moyens aussi. Parfois, l'on a exproprié dans certaines villes tous qui habitaient à moins de 100 mètres de la ligne. Je pense que l'on doit réfléchir à cela, autrement, l'on n'aura plus la capacité.

Quand on voit que les lignes de chemin de fer en Belgique ont été développées en 15 ans au XIXe siècle, que le réseau autoroutier a été développé en 20 ans, il n'y a pas tellement longtemps, aurait-on encore la capacité de réaliser une voirie, un gros investissement dans l'intérêt général et dans l'intérêt supérieur du pays, de la Région, dans des délais raisonnables ? Je me permets d'en douter. Nous devons donc tous réfléchir aux moyens juridiques, tout en protégeant bien entendu les droits individuels et collectifs, mais de peser sur des infrastructures reconnues d'enjeux régionaux.

Cela a été fait, mais cela n'a pas résisté à des procédures. Je pense qu'il faut remettre le processus sur le métier et tenter d'y arriver, faute de quoi nous passerons outre de toute une série de gros investissements à retombées majeures dans l'intérêt de nos Régions, dans l'intérêt de notre pays et du cœur de l'Europe.

**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 n'aurai pas grand-chose à dire. J'ai bien entendu les différents échanges. Je pense qu'il n'y a rien d'extrêmement neuf dans les éléments qui ont été changés quant au fond. Ce qui est probablement l'élément le plus novateur, c'est le ton et que l'on puisse désormais converger, espérons-le, vers une solution dans des délais raisonnables. Les seules interrogations et questions qui m'ont été adressées sont issues des propos de MM. Henry et Wahl qui me questionnaient singulièrement pour y voir un peu plus clair.

Monsieur Henry, je ne désespère pas, d'ici la fin de la législature, d'avoir pu pédagogiquement œuvrer à la bonne compréhension de la répartition des compétences entre mon collègue, M. le Ministre Di Antonio et moi-même. Dès lors que le Comité exécutif des ministres de la Mobilité se réunit, ne soyez pas surpris que ce soit le

ministre de la Mobilité qui s'y rende. Pour ma part, je ne me préoccupe pas en premier chef des enjeux de mobilité. C'est de la compétence de mon collègue. Je veille, à la lumière de mes compétences infrastructurelles, à être attentif au volet ferroviaire, raison pour laquelle je me suis saisi des dossiers relatifs au RER.

*(Réaction d'un intervenant)*

Si vous voulez, c'est une belle comparaison, Infrabel et SNCB. En tout état de cause, je pense que l'on a un meilleur dialogue entre mon collègue, M. le Ministre Di Antonio et moi-même qu'entre les responsables respectifs d'Infrabel et de la SNCB.

Je pense que l'on a franchi une étape avec le Comité de concertation de la semaine dernière, c'est celui de l'engagement ferme du Gouvernement fédéral de réaliser, dans les délais les plus rapides possible. Tout dépendra non seulement des contraintes de permis, cela a été rappelé, mais aussi des contraintes budgétaires, cela doit être clarifié. Pour cette mise à quatre voies totale et complète, j'ai eu encore une crainte exprimée le jour même en Comité de concertation lorsque, la veille au soir, avait été « uploadé » un fichier qui évoquait une approche en deux phases, craignant que la première soit celle qui allait être activée le plus rapidement et la deuxième, celle que l'on ne verrait jamais au-delà des inscriptions sur papier. M. le Premier ministre a souhaité être très clair quant à son engagement ; il l'a réitéré en comité de concertation. L'identification des deux phases vise uniquement, d'après lui, à permettre de réaliser les *quick wins* – ce qu'il est possible de mettre en œuvre à brève échéance. L'engagement est bien total quant à la mise à quatre voies de l'intégralité du parcours, tel que c'était prévu dans les accords antérieurs.

Par ailleurs, le Comité de concertation a pris acte de la proposition qui avait été formulée et qui est toujours d'actualité dans le chef du Gouvernement wallon, à savoir de contribuer, le cas échéant, à aider à hauteur d'un préfinancement de 200 millions d'euros. À ce stade, le Gouvernement fédéral en a pris acte, mais ne s'est pas prononcé sur l'intérêt qu'il portait ou non à la mesure. Je pense que l'on y verra plus clair dans les jours ou semaines qui viennent, dès lors que Mme la Ministre Galant a été chargée, sans tarder, de revenir avec une proposition destinée à combler les soldes absents pour le parachèvement du dossier. À ce moment-là, on saura si la Wallonie est mise à la cause ou pas avec les 200 millions d'euros de préfinancement potentiels.

Aujourd'hui, je pense que si chacun a pu converger vers l'intérêt de la concrétisation de ce projet, nonobstant les considérations historiques partagées par les uns et les autres, le coût de regard que l'on peut porter dans le rétroviseur, la fameuse clé 60/40, si déjà l'on peut engranger le maintien de cette clé, mais dans une perspective pluriannuelle plutôt qu'annuelle, l'on aura déjà fait un grand pas dans plus de souplesse et

d'intelligence dans la manière de gérer les investissements publics en matière de ferroviaire dans ce pays. Cela paraît tellement évident et de bon sens que je peine encore à comprendre pourquoi on bloque à ce point.

Personnellement, la proposition de résolution ne me pose aucune difficulté ni dans sa version initiale – bien qu'elle doit être mise à jour et cela a été l'objet des formulations de Mme la Députée Moucheron – ni dans les amendements complémentaires qui ont été proposés. Si l'on peut tous converger vers le signal double – c'est comme cela que personnellement je perçois cette motion – qui soit à la fois celui d'un consensus fort de la classe politique, à l'égard de ce projet de la nécessité de la concrétiser et, par ailleurs, d'une volonté importante de conserver un monitoring de vigilance sur la bonne mise en œuvre ou pas de ce dossier de façon effective, tant mieux. Cette convergence n'est qu'à saluer dans l'intérêt de la Wallonie.

**Mme la Présidente.** - Des amendements (Doc. 410 (2015-2016) N° 2 à 4) sont déposés.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

#### *Examen et votes des amendements*

**Mme la Présidente.** - Nous passons à l'examen et aux votes des amendements.

J'ai reçu huit amendements.

Un amendement (Doc. 410 (2015-2016) N° 2) est déposé par M. Wahl, Mme Lambelin, M. Henry et Mme Moucheron visant à modifier le titre de la proposition de résolution.

Nous allons passer au vote.

L'amendement (Doc. 410 (2015-2016) N° 2) ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement (Doc. 410 (2015-2016) N° 2) est adopté à l'unanimité des membres.

Les amendements n° 1 et 2 (Doc. 410 (2015-2016) N° 3) sont déposés par Mmes Moucheron, Lambelin, M. Henry et Mme De Bue.

La parole est à Mme Moucheron pour présenter ces amendements.

**Mme Moucheron** (cdH). - Pour ma part, je pense que l'ensemble des amendements a été présenté pendant le débat, je ne reviendrai donc pas en détail.

**Mme la Présidente.** - Nous allons passer au vote.

Les amendements n° 1 et 2 (Doc. 410 (2015-2016) N° 3) ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les amendements n° 1 et 2 (Doc. 410 (2015-2016) N° 3) sont adoptés à l'unanimité des membres.

Les amendements n° 1 à 5 (Doc. 410 (2015-2016) N° 4) sont déposés par Mme De Bue, M. Henry, Mmes Lambelin et Moucheron. S'il n'y a pas de problème, on peut directement passer au vote.

Nous allons passer au vote.

Les amendements n° 1 à 5 (Doc. 410 (2015-2016) N° 4) ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les amendements n° 1 à 5 (Doc. 410 (2015-2016) N° 4) sont adoptés à l'unanimité des membres.

#### *Vote sur l'ensemble*

**Mme la Présidente.** - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution ainsi amendée visant à refuser un nouveau report de la mise en œuvre du Réseau express régional (RER) entre Bruxelles et la Wallonie, déposée par M. Fourny, Mme Moucheron, MM. Antoine, Henry, Mme Lambelin et M. Collignon (Doc. 410 (2015-2016) N° 1).

L'ensemble de la proposition de résolution, telle qu'amendée, est adopté à l'unanimité des membres.

#### *Confiance au président et au rapporteur*

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

### **ORGANISATION DES TRAVAUX**

*(Suite)*

**Mme la Présidente.** - Je vous remercie chers collègues. Avant de passer au point suivant, j'ai deux communications à vous faire.

Tout d'abord, pour vous rappeler l'invitation de M. le Ministre, prévue le 4 mars prochain, en son cabinet, de 12 heures à 14 heures 30. Nous avons déjà projeté cela il y a quelques semaines. Si vous pouviez être présents et confirmer, je vous en remercie.

La deuxième chose concerne notre décision, Monsieur Wahl, relative à notre commission du 15 mars. Après vérification au niveau des services, je ne peux pas obliger d'autres parlementaires à ne pas déposer de questions. Il pourrait très bien y en avoir, auquel cas notre commission devrait être convoquée.

*(Réaction de M. Wahl)*

Je voulais vous le signaler, on aura sans doute commission. En tout cas si d'autres parlementaires, qui ne seraient pas tenus au courant évidemment de nos décisions ici, voulaient déposer des questions, l'on aurait évidemment une commission organisée, le mardi 15 mars, au cours de laquelle, un membre du Gouvernement viendrait répondre en lieu et place de M. le Ministre.

### **INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES**

#### **QUESTION ORALE DE MME SALVI À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA SÉCURISATION DE LA N90 À ANDERLUES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la sécurisation de la N90 à Anderlues ».

La parole est à Mme Salvi pour poser sa question.

**Mme Salvi** (cdH). - Monsieur le Ministre, ce jeudi 21 janvier 2016, vous aviez le plaisir de présenter l'ambitieux plan Infrastructures 2016-2019. Faut-il le rappeler, ce plan vise à moderniser les infrastructures de la Wallonie, afin justement de favoriser le développement socio-économique de notre Région et d'ainsi doper la création d'emplois ? Un des quatre volets du plan est directement consacré aux voiries régionales et nous nous sommes tous réjouis de l'important effort qui est porté sur celles-ci.

Naturellement, vous l'avez rappelé, ce plan Infrastructures ne peut évidemment pas répondre à l'ensemble des besoins identifiés par le Service public de Wallonie.

Vous l'aviez vous-même indiqué, une remise à niveau complet nécessiterait un investissement de 5 milliards d'euros. Il fallait faire des choix, vous les avez faits, en soulignant l'approche méthodologique rigoureuse, afin de permettre que les chantiers soient évidemment identifiés avec un maximum de pertinence et de transparence.

Je vous avoue que j'ai été quelque peu étonnée – le mot est faible – par les déclarations du bourgmestre d'Anderlues qui déclarait, pas plus tard qu'il y a 15 jours, dans la presse, que le dossier de la sécurisation de la RN90 – qui traverse par ailleurs sa commune – était quant à lui tout sauf objectif et que son entité était discriminée, parce que sa couleur politique ne vous convenait sans doute pas.

Je pense que c'est là faire fi de la qualité que je viens d'indiquer du travail de sélection, mais aussi méconnaître – cela est beaucoup plus grave, me semble-t-il, dans le chef d'un responsable politique – l'existence, à côté de ce plan Infrastructures, des différents crédits classiques du budget régional pour justement assurer l'entretien des voiries.

Monsieur le Ministre, j'aurais évidemment souhaité vous interpellier sur deux points.

Tout d'abord, pouvez-vous nous rassurer ? Anderlues est-elle ou pas victime d'ostracisme de votre part ?

Enfin, sur ce dossier de la RN90, pouvez-vous aussi faire le point ? Est-il envisagé d'octroyer des crédits pour la sécurisation de cette N90 ? Si vous me répondez dans l'affirmative, avez-vous déjà une *deadline* ou un échéancier ?

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, j'avoue en toute honnêteté être surpris qu'elle ait passé les « Fourches caudines » de la Conférence des présidents vu son caractère localisé. Il eut été, à mon avis, plus propice de la traiter en question écrite. Toujours est-il que, puisque la Conférence des présidents l'a inscrite et l'a retenue, je vais vous répondre avec plaisir bien entendu.

D'abord, je vous confirme que la sécurisation de la N90 à Anderlues est un besoin qui n'a effectivement pas été retenu au plan Infrastructures, puisque la méthodologie appliquée et largement développée dans la brochure explicative, ne l'a pas fait apparaître comme prioritaire au regard des critères de sélection. La méthodologie retenue a fait ressortir une sélection de besoins répondant à une conjonction d'enjeux importants en termes de sécurité et traversée d'agglomération, de revêtement, de bruit, d'ouvrage d'art, et cetera. J'ose imaginer que le bourgmestre de la Commune d'Anderlues a eu, depuis lors, l'occasion de parcourir le plan Infrastructures et de mieux comprendre la méthode appliquée.

Je vous informe en outre qu'une institution internationale basée à Bruxelles, la *European Road Federation*, a salué la demande et m'a même sollicité pour aller présenter la démarche du plan Infrastructures comme modèle, lors d'un congrès qui doit se tenir en Grande-Bretagne, à l'automne prochain. Je pense que s'ils étaient persuadés que l'approche méthodologique avait été si peu rigoureuse et à ce point partisane, ils ne demanderaient pas que la Wallonie présente la démarche à l'international.

Pour être plus précis, concernant la N90 et la section que vous évoquez, les enjeux en matière de sécurisation et de revêtement ont été évalués comme faibles en

niveau D, sur une échelle d'importance décroissante de A à F, par les services techniques compétents de la DGO1. Il n'y a donc aucune décision politique à voir à ce sujet. J'ai beaucoup souri d'ailleurs en voyant les propos du bourgmestre selon lequel je ferais de l'ostracisme à l'égard de sa commune parce qu'elle serait socialiste. Quand l'on sait que le plan Infrastructures a été validé par le Gouvernement et quand l'on connaît la composition de notre Exécutif, c'est à tout le moins risible. Je pense que ce qui est excessif est insignifiant et que l'on était là face à des propos à la limite diffamatoires qui relèvent surtout d'une grande fragilité du côté du bourgmestre en question.

Pour le surplus, les crédits ordinaires restent encore disponibles pour réaliser différentes opérations de sécurisation ou de revêtement. Leur programmation n'est pas encore arrêtée, à ce stade. Cela dépendra des besoins des autres priorités et des nécessités qui se révéleront en 17, 18 ou 19, tenant compte bien entendu des budgets disponibles. Il n'y a pas d'engagement particulier, concernant cette section de la N90 à Anderlues, que je puisse vous formuler aujourd'hui.

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

**Mme Salvi** (cdH). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

À vous entendre, je me dis que la commission a bien fait, in fine, de mettre cette question à l'ordre du jour de cette commission, puisqu'elle dépassait très largement une question sous-localiste. Je pense que de temps en temps, il est bien de remettre l'église au milieu du village par rapport à certains propos tenus dans la presse.

#### **QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE DÉPÔT D'IMMONDICES AUX ABORDS DES ROUTES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le dépôt d'immondices aux abords des routes ».

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

**Mme Baltus-Möres** (MR). - Monsieur le Ministre, dernièrement, la presse germanophone faisait écho d'une problématique touchant pratiquement l'ensemble du réseau routier régional : le dépôt d'immondices et d'encombrants aux abords des routes.

C'est ainsi que, pour le district de Saint-Vith, un contrat a été passé entre la Région wallonne et l'entreprise Green Team, chargée de l'enlèvement des détrit. Une fois de plus, ces incivilités sont facturées à la Région wallonne, et donc à l'ensemble des citoyens.

Pouvez-vous me dire si d'autres contrats, comme celui passé avec GreenTeam, existent en Région wallonne ? Quel en est le coût annuel ? Au vu de ces chiffres pouvez-vous confirmer que ce montant est en croissance ?

De plus, le chef de district de Saint-Vith s'est exprimé à ce sujet dans la presse, en affirmant que c'est également grâce aux initiatives citoyennes de nettoyage, ayant généralement lieu une fois par an, que les abords des routes sont maintenus dans un état correct. Toutefois, le chef de district insiste sur le fait que ces initiatives bénévoles ne sont évidemment pas une solution structurelle, mais que les citoyens doivent être sensibilisés afin de changer leurs comportements.

Partagez-vous cet avis, Monsieur le Ministre ? Que pensez-vous d'organiser une campagne de sensibilisation à ces comportements inciviles, peut-être au travers de l'Agence wallonne de sécurité routière et de ses panneaux en bord de route, et ce, tout en insistant sur les lourdes amendes qui peuvent peser sur les citoyens ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je tiens tout d'abord à rappeler que l'objectif d'améliorer la propreté, en général, concerne l'ensemble du Gouvernement wallon et j'irai même plus loin, l'ensemble des pouvoirs publics et des citoyens. Je soutiens donc pleinement ce qui a été avancé par des membres de mes services, à savoir que le respect de notre cadre de vie est l'affaire de tous et que donc, forcément, les citoyens ont eux aussi un rôle prépondérant à jouer.

Je dis souvent que ce ne sont pas les villes qui sont sales, ce sont les citoyens.

C'est en ce sens que mon collègue, M. le Ministre en charge de l'Environnement a lancé l'année passée le vaste programme BeWapp, pour une Wallonie plus propre. Cette année encore, du 15 au 17 avril prochains, le Gouvernement a souhaité mettre l'accent sur la propreté des espaces publics. Dans de nombreuses communes qui ont marqué leur soutien et leur participation à ce type d'événements, les administrations, les écoles, le secteur associatif, et j'en passe, tous vont sensibiliser, vont participer à des actions de nettoyage, vont relever de nouveaux sites à traiter.

Mais je ne voudrais pas m'arrêter là et ne citer que ce qui se fait à l'échelon régional. Quotidiennement, méthodiquement – et j'ai même envie de dire tactiquement – l'ensemble de mes services, et des 42 districts de la Direction générale des routes sont à pied d'œuvre pour maintenir un niveau de propreté efficace sur l'ensemble du réseau. Cette mission peut être assurée soit en interne par le personnel du SPW soit en externe par des entreprises privées, via des marchés de ramassage et d'évacuation de déchets. L'enlèvement des déchets comprend tant le ramassage de ceux-ci le long des voiries que les vidanges des poubelles et les dépôts clandestins sur les aires de repos.

Les déchets sont éliminés via les filières classiques de traitement des déchets ménagers : le tri, le recyclage, la valorisation énergétique.

Bien entendu et c'est inéluctable, des points noirs subsistent parfois sur le réseau. Il s'agit d'endroits où de fortes concentrations de déchets sont régulièrement relevées. La répression peut alors parfois constituer une ultime solution, mais néanmoins nécessaire. C'est en ce sens que la police domaniale agit sur le terrain.

Ces dernières années, à l'initiative de mes prédécesseurs, des politiques plus répressives ont été progressivement mises en place pour tenter de diminuer les incivilités. Les districts préviennent la police domaniale des dépôts clandestins découverts et il revient ensuite à cette dernière, au travers d'un travail d'enquête fastidieux, de trouver des indices permettant d'identifier les auteurs de ces incivilités et de leur infliger une sanction administrative. Ces sanctions sont en augmentation, bien que je compte encore accentuer le rôle prépondérant de ce service.

Actuellement, en Wallonie – ce chiffre est dingue – l'on peut chiffrer le coût global de l'enlèvement des déchets le long des autoroutes et des routes régionales à un montant d'environ 20 millions d'euros par an. C'est énorme. Si les gens – et je sais qu'il ne s'agit vraiment que d'une petite fraction de la population – étaient un peu plus éduqués, disciplinés et évitaient de polluer, l'on pourrait alors réduire ce montant et créer davantage de projets concrets. C'est évidemment un des objectifs des prochaines années. Vingt millions d'euros par an pour gérer la crasse des citoyens, alors qu'il y a en parallèle tant d'autres secteurs, notamment en matière sociale ou de santé, en demande d'investissement.

Les constats actuels nous encouragent à persévérer encore dans ce sens, puisque la tendance générale est plutôt à la baisse, grâce aux campagnes de communication sur la thématique des déchets clandestins et au travail de sensibilisation citoyenne réalisé par la police domaniale en parallèle de ses actions répressives. Les statistiques 2015 ne seront connues que dans le courant du second semestre 2016, comme chaque année.

On peut également souligner les campagnes de prévention annuelles, menées à l'initiative de la Wallonie, par un affichage de sensibilisation, sur les panneaux, aux abords de nos voiries, car elles existent bien et seront poursuivies. Pour répondre à l'une de vos questions, ces campagnes existent d'ores et déjà.

Le coût lié au ramassage de déchets dont vous parlez pour 2015, dans le district de Saint-Vith, s'élève à 32 718 euros. Pour 2016, il est prévu un marché d'un montant de 40 389 euros.

Le tonnage prévu n'a pas augmenté, par contre le ramassage prévu coûte plus cher d'environ 20 %, ce qui est dû à l'augmentation du prix de la signalisation nécessaire, mais aucunement à l'augmentation prévue des prestations.

Dans le cadre d'une réponse à une question orale, vous comprendrez bien que cela m'est délicat, dans les délais impartis de faire un recensement complet, pour toute la Wallonie, de ce type de marché. Nous pouvons, si vous le souhaitez, nous revenir par écrit ultérieurement sur cet enjeu.

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

**Mme Baltus-Möres (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse exhaustive où en effet, vous m'avez donné toutes les informations que l'on peut donner par une réponse orale.

En effet, je vais revenir sur ce sujet avec une question écrite parce que, par exemple, vous avez dit qu'actuellement, vous constatez déjà les premiers impacts positifs, suite à votre campagne de sensibilisation. Je serais très intéressée de savoir dans quel cadre temporaire vous constatez cela et aussi de connaître les chiffres exacts.

En outre, vous n'avez pas répondu à la proposition de la possibilité d'intégrer l'Agence wallonne de sécurité routière avec ses panneaux en bord de route dans une initiative encore plus visible pour tous les citoyens qui passent sur les autoroutes et qui jettent parfois encore leurs déchets par la fenêtre. Cela ne va pas. Une visualisation des amendes, qui peuvent peser sur les citoyens qui se comportent ainsi, pourrait avoir une influence positive. Ce serait peut-être un élément à envisager.

Pour les autres détails, je reviendrai avec une question écrite.

**QUESTION ORALE DE MME VIENNE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA NON-  
CONFORMITÉ DE CERTAINS  
RALENTISSEURS »**

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

La parole est à Mme Vienne pour poser sa question.

**Mme Vienne (PS).** - Monsieur le Ministre, l'organisme Touring, relayé par la presse, affirme qu'environ 70 % des casse-vitesse seraient non conformes. Pourtant, jusqu'à maintenant, le cadre légal de l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixe les conditions d'implantation des dispositifs surélevés et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire.

On y définit, d'une part, les ralentisseurs de trafic consistant en une surélévation locale de la voie publique d'une longueur de 4,8 mètres et, d'autre part, les plateaux consistant en une surélévation de plus grande longueur de la voie publique. Une circulaire du 3 mai 2002 reprend les indications au sujet des coussins berlinois.

Ces situations non conformes seraient dues à des mauvais aménagements et/ou aux conditions hivernales.

Outre les dégâts constatés sur les véhicules, on constate que ces dos-d'âne sont aussi à l'origine de vibrations pour les riverains et sont facteurs de pollutions sonore et atmosphérique. J'ajouterai que certains de ces dispositifs représentent un danger non négligeable pour les motards.

Pourtant l'IBSR confirme l'efficacité de ces dispositifs, en disant que les casse-vitesse permettent de réduire de 70 % les risques d'accident.

La sixième réforme de l'État contient un volet relatif à la mobilité et à la sécurité routière, ainsi la DGO1 est compétente pour régler la signalisation des chantiers et les normes de l'infrastructure, dont celles relatives aux dimensions des dispositifs ralentisseurs.

Monsieur le Ministre, cette matière relevant, depuis le 1er janvier 2015, de vos compétences, je souhaiterais aborder les points suivants.

Disposez-vous d'un cadastre de ces dispositifs implantés en Wallonie ?

Sont-ils soumis à des contrôles et de quelle manière ?

Pourriez-vous nous préciser votre avis quant à la mise en place d'un cadre réglementaire wallon homogénéisant ces dispositifs ?

Si tel est le cas, pourriez-vous nous en dévoiler la planification ainsi que vos intentions de vous concerter avec les acteurs concernés ?

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, merci pour votre question.

Il est important de rappeler que ces dispositifs, permettant de réduire la vitesse de certains usagers sur des routes sensibles, sont importants pour la sécurité routière.

Mon administration ne dispose pas d'un cadastre des dispositifs surélevés réalisés en Wallonie. D'ailleurs, celui-ci serait difficile à obtenir, notamment pour deux raisons.

Premièrement, les coussins berlinois, contrairement aux plateaux ou ralentisseurs, peuvent être placés par les communes sans qu'ils ne doivent prévenir le Service public de Wallonie.

Deuxièmement, le SPF Mobilité et Transport, qui avait la tutelle sur les voiries communales jusque début 2008, ne possédait aucun cadastre à cet égard.

Pour la mise en œuvre de ralentisseurs et de plateaux, les communes doivent prendre un règlement complémentaire de roulage. À cet effet, des plans sont notamment à fournir et à valider par mes départements qui font donc la vérification a priori, au moyen des plans.

Ensuite, après la construction du dispositif, il n'y a pas, il est vrai, de vérification particulière. À noter que des tolérances aux prescriptions techniques sont prévues par la réglementation. La réalisation de l'aménagement s'effectue sous la responsabilité de la commune.

Pour votre information, le Code de la route impose que ces dispositifs – hors coussins berlinois – soient franchis à une vitesse n'excédant pas les 30 kilomètres par heure.

Par ailleurs, il arrive que le service d'inspection, agissant sur les voiries communales, réclame à certaines communes l'adaptation, voire la suppression, de certains dispositifs réalisés qui ne respectent pas les normes en vigueur. Les irrégularités peuvent être des hauteurs trop importantes, des rampes trop courtes, pour ne donner que quelques exemples.

En outre, je rappelle que, sur les voiries communales, c'est bien la responsabilité de la commune

qui est engagée en cas d'incident. C'est donc à l'administration communale de veiller au bon respect des normes aussi bien lors de la construction que par la suite, notamment après les périodes hivernales.

En ce qui concerne les normes actuellement utilisées pour la réalisation de ces dispositifs, elles émanent du Fédéral. Celui-ci les avait élaborées suite aux expériences réalisées à l'étranger et avait également consulté les Régions.

Dans le cahier des charges de type Qualiroutes, des exigences sont reprises pour les coussins berlinois. Elles sont donc respectées par mes services sur les voiries régionales.

Actuellement, ces dispositifs apportant des effets bénéfiques à la sécurité routière, depuis de nombreuses années, il n'est pas opportun a priori d'en changer les normes.

Mon administration a donc surtout un rôle préventif et de conseiller dans ce domaine. Elle attire également l'attention des communes lorsqu'un défaut est constaté. Les gestionnaires des voiries se doivent de bien entretenir ces dispositifs et d'assurer que ceux-ci remplissent leur rôle de manière adéquate par rapport aux usagers de la route.

Je finirai en soulignant que ces dispositifs se révèlent très efficaces pour améliorer la sécurité aux abords des écoles et dans les autres zones 30, par exemple.

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

**Mme Vienne** (PS). - Je voulais simplement remercier M. le Ministre pour sa réponse.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU  
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « UNE *TASK FORCE*  
POUR LE PROJET SEINE-ESCAUT »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « une *task force* pour le projet Seine-Escaut ».

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

**M. Crucke** (MR). - Monsieur le Ministre, je ne vais pas vous parler du problème tournaisien dans le dossier, je pense que l'on en parle déjà assez. Je vais essayer de prendre un peu de hauteur sur la situation locale dans un

dossier – et cela, je pense que tous les interlocuteurs le reconnaîtront – capital pour le développement de la Wallonie, pas seulement le développement fluvial de la Wallonie. L'élément est important, mais il n'y a pas que cela.

On est en fait dans un dossier de triple mise à gabarit, sur Comines – que l'on oublie trop souvent, mais je le dis souvent, c'est le détour de l'histoire et à un moment donné, l'histoire a toujours raison – de la Lys qui passe par Comines en Wallonie, aux portes de la Flandre. Je sais que les Flamands n'aiment pas trop que l'on en parle. Ils pensent que l'on a oublié que Comines existait. Moi, c'est tout le contraire et je reviendrai très rapidement avec une résolution sur Comines également.

Deuxièmement, il y a cette mise à gabarit de l'Escaut à Tournai – l'on sait ce que l'on peut en penser.

Troisièmement, il y a ce que l'on appelle « la dorsale wallonne ».

Reconnaissons que ces travaux sont à ce point d'envergure que cela mérite évidemment une attention toute particulière. Vous avez, dans ce cadre-là, décidé de mettre sur pied une *task force*. Quel est le raisonnement qui amène un ministre à mettre sur pied cette *task force* ? Chat échaudé craint-il l'eau froide par rapport à des situations plus locales ? Ou est-on dans une vision plus stratégique, vu l'importance des montants qui devront être engagés, mais également des travaux qui devront être entrepris ? Comment voyez-vous cette *task force* fonctionner ? Qui la présidera ? Qui en assurera le secrétariat ? Y a-t-il des fonds dédiés à son fonctionnement ? Quand cette décision a-t-elle été prise par le Gouvernement ? En dehors de l'objet, quelle sera la capacité de décision de la *task force* ? Sera-t-elle un relais vis-à-vis de l'administration et du ministre ou bien aura-t-elle un pouvoir qui sera plus décisionnel dans le 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. - Monsieur le Député, merci pour votre question. Comme vous le savez, Seine-Escaut est un vaste projet visant la création à l'horizon 2025 d'un réseau de navigation à grand gabarit permettant de relier les principaux centres industriels logistiques et commerciaux du nord de l'Europe avec les grands ports maritimes, tels qu'Anvers, Rotterdam ou encore Le Havre.

La Wallonie est pleinement concernée, la Flandre aussi, la France également. Ce projet comporte de multiples volets ainsi que de nombreuses études et travaux à réaliser au niveau wallon.

Il m'a donc paru évident et judicieux de mettre en place une *task force* pour fédérer l'ensemble des acteurs concernés par le projet Seine-Escaut. L'objectif est d'en

faciliter la mise en œuvre, comme cela a été le cas pour favoriser l'aboutissement du Trilogiport il y a peu, c'est la même logique. L'expérience du Trilogiport fut concluante et il m'a semblé opportun que l'on puisse mobiliser les énergies positives de différents horizons en la matière s'inspirant de ce modèle pour ne pas réduire le dossier de la mise à gabarit du projet Seine-Escaut aux seules considérations tournaisiennes.

Dès lors, dans un souci de transparence, le 18 février dernier, j'ai proposé à mes collègues du Gouvernement d'installer cette *task force* et le Gouvernement wallon m'a suivi. Sa mission principale est de veiller et de s'assurer du bon suivi des procédures administratives, techniques et financières des différentes phases et travaux nécessaires à la réalisation du projet.

Elle sera composée des représentants du cabinet du ministre-président, du ministre de l'Économie, du ministre de l'Aménagement du territoire, du ministre des Pouvoirs locaux puisqu'un grand nombre de communes sont concernées et toutes les communes concernées d'ailleurs de la Wallonie picarde, y compris la vôtre, y sont conviées qu'elles soient traversées ou non par le projet. Les ports autonomes du Centre et de l'Ouest, de Namur et de Charleroi, ainsi que les différents services concernés du SPW.

Comme vous pouvez le constater, un grand nombre de personnes est potentiellement concerné. Peut-être que certaines communes de Wallonie picarde ne sont pas directement impactées et donc ne considérerons pas qu'il y a un intérêt à participer à la *task force*. L'objectif en les y conviant est d'éviter de mettre sur le côté une commune qui, même si elle n'est pas traversée, pourrait considérer qu'elle devait subir un effet collatéral X ou Y du chantier et donc qui souhaiterait ne fut-ce qu'être tenue informée. En fonction des sujets et des objets précis qui seront à l'ordre du jour, elles pourront ou non décider de participer aux réunions.

J'ai aussi, d'ores et déjà, envoyé les courriers d'invitation à la première réunion de la *task force* qui aura lieu le 23 mars prochain au sein de mon cabinet, qui sera d'ailleurs le lieu de réunion de cette *task force*. Je compte aussi personnellement assister à cette première réunion. Je ne garantis pas que je pourrai nécessairement participer par la suite à toutes les réunions, surtout lorsqu'elles seront essentiellement techniques, sur des éléments de mise en œuvre administrative.

La présidence de la *task force* sera alors assurée par ma collaboratrice qui, au sein de mon cabinet, est en charge des voies hydrauliques. Elle procédera également à la rédaction des procès-verbaux et à la diffusion de ceux-ci auprès des membres de la *task force*, elle-même venant d'ailleurs du personnel de la DGO2 des voies hydrauliques.

Au niveau budgétaire, il n'y a pas d'impact particulier. Ce sont des réunions de travail qui ne nécessiteront aucune libération particulière de budget, si ce n'est les quelques dizaines d'euros nécessaires à offrir le café et les biscuits à chacun pour que la convivialité soit aussi au rendez-vous de ce travail de fond.

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

**M. Crucke (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour les informations données. 2025, c'est demain. Dans un dossier comme celui-ci, l'ampleur des investissements peut clairement nous comprendre que l'on sera là, demain, face à une solution que je crois être d'avenir pour la Wallonie.

Je partage le choix fait par M. le Ministre sur la *task force* tant sur la forme que sur le fond. Cela a fonctionné, comme vous le dites, dans le Trilogiport ; il n'y a pas de raison que cela ne fonctionne pas, ici. C'est parfois mieux, d'ailleurs, de mettre tout le monde autour de la table et pas uniquement ceux qui se pensent essentiellement concernés parce que l'Escaut naturellement, géologiquement, géographiquement passerait sous leurs pieds.

J'ai pris note de la composition de toutes les communes de la Wallonie picarde, je vous en remercie. J'assisterai donc à cette réunion. Par contre, je n'ai pas reçu l'invitation à ce jour.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je les ai signés vendredi, donc à mon avis cela va arriver.

**M. Crucke (MR).** - Cela suivra, j'en suis persuadé. Comme je vous l'ai dit, j'assisterai à ces réunions.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
LUTTE CONTRE LE DUMPING SOCIAL DANS  
LES MARCHÉS PUBLICS DE CONSTRUCTION  
ET DE TRAVAUX PUBLICS »**

**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 lutte contre le dumping social dans les marchés publics de construction et de travaux publics ».

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

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, c'est un sujet que l'on a déjà abordé ensemble, que vous abordez souvent et je n'en ferai pas le reproche. On sait que l'on est dans un sujet sensible parce que l'on est parfois pris entre deux logiques : une logique de main-d'œuvre

sollicitée par les entreprises qui nous disent aussi parfois : « Je ne trouve plus la main-d'œuvre nécessaire pour certains travaux » – il faut l'accepter et le reconnaître ; des pénuries existent même dans le métier des bâtiments – et puis, d'un autre côté, un certain nombre de travailleurs wallons, belges également, qui disent : « Nous, quand on voit la main-d'œuvre étrangère arriver, c'est du travail que l'on n'a plus ». Les deux logiques sont même complémentaires, elles ne sont pas toujours antagonistes et il faut reconnaître que ce sont les abus qui font du mal dans ce dossier. Quand on tire sur une corde, à un moment donné elle finit par se casser.

Je voulais faire le point avec vous sur les mesures qui ont été prises. Vous avez annoncé, avec votre Gouvernement, un certain nombre de mesures en la matière. Aujourd'hui, un premier bilan peut-il être tiré ? On est dans ce que l'on appelle « la semaine de Batibouw ». C'est peut-être le moment en phase avec les débats et la dynamique du secteur, présentée à Batibouw que de faire le point et éventuellement aussi, les améliorations à amener.

Une question plus particulière parce que je n'arrive pas à trouver la réponse. J'ai beau chercher, comme je n'ai pas la réponse, l'un me dit blanc et l'autre me dit noir, donc autant aller voir le Bon Dieu que de s'adresser à ses saints. Qu'est-ce qui empêcherait demain sur un chantier d'imposer la connaissance de la langue de la Région pour des raisons de sécurité à l'ensemble du personnel du chantier ? Y a-t-il un texte ou une réglementation qui l'empêche ? Nous sommes sur un chantier et on sait qu'il y a des mesures de sécurité à prendre lorsque l'on travaille sur ce que l'on appelle les travaux publics. Y a-t-il quelque chose qui interdit de le faire ? Soit une réglementation européenne, soit une réglementation nationale ou régionale que je ne connaîtrais pas. Je vous avoue ne pas avoir trouvé la réponse, donc j'espère bien que dans votre réponse, je trouverai un peu plus de clarté sur le sujet.

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, je n'ai pas la prétention de vous apporter la lumière, mais je tenterai en tout cas d'apporter un éclairage à votre question.

Un ensemble de mesures ont été dégagées, suite à l'étude de Me Ann-Lawrence Durviaux sur la manière de lutter contre le dumping social dans les marchés publics de construction et de travaux publics, dont j'avais déjà pu faire part. Souvenez-vous que, dès le début de mon mandat, trois mois après ma prise de fonction, j'avais souhaité mandater une avocate bien spécialisée en la matière pour faire une analyse approfondie. Je profite de l'occasion pour rappeler que son rapport a été intégralement transmis à la

commission, à Mme la Présidente, et téléchargé sur la plateforme ; il est à votre disposition. J'ai fait de même pour le petit complément que j'avais demandé auprès de cette avocate à la lumière d'une décision plus récente de la Cour européenne qui avait laissé entrevoir – souvenez-vous de l'intervention de Mme Simonet en séance plénière – qu'il y avait une porte entrouverte pour permettre, notamment l'obligation plus forte du respect du salaire minimum.

J'ai fait analyser cela aussi et les conclusions de maître Durviaux ont été également communiquées et sont à votre disposition, si vous voulez vraiment plonger dans la matière.

Le rapport a d'ailleurs été transmis aussi à la Confédération Construction Wallonne, à l'Union wallonne des entreprises, à la DGO1, la DGO2, à la SOFICO et également, bien entendu, au groupe de travail « marchés publics » dont je suis en charge du pilotage en concertation avec mon collègue, M. le Ministre Lacroix.

Le groupe de travail s'est d'ailleurs réuni, en date du 26 janvier dernier. Il a pris pleinement connaissance de ces différentes mesures exposées par maître Durviaux de manière détaillée. Cette réunion a également permis de faire un tour d'horizon général et actualisé des différentes mesures visant à lutter contre le dumping social qui sont déjà en cours, telles que, par exemple, les clauses sociales, la Charte antidumping, les cahiers des charges types, et cetera.

Le groupe de travail examine maintenant plus en profondeur ces différentes mesures afin de voir d'une part celles qu'il y a lieu de mettre en œuvre en fonction de leur impact sur la problématique du dumping et la manière de le faire rapidement et efficacement et, d'autre part, comment augmenter l'efficacité des mesures qui sont déjà en cours. Pour le moment je ne peux pas encore vous donner de détails précis, aucune piste n'est écartée. L'agenda précis des pistes et de leur mise en œuvre devrait être connu tout prochainement puisque le groupe de travail doit déposer une note au Gouvernement exposant les résultats de ses réflexions et les propositions concrètes sur la manière d'avancer dans la lutte contre ce phénomène.

Une chose est d'avoir obtenu l'analyse, notamment appuyée sur le plan juridique, étayée sur le plan des arguments, une autre, est de voir comment on passe dans l'opérationnalisation de ces mesures, en modifiant notamment une série de cahiers des charges, au sein par exemple de la DGO1 ou de la DGO2.

Une mesure permettant d'imposer à l'ensemble du personnel sur un chantier la connaissance d'une des langues nationales a également été analysée par maître Durviaux, c'est l'objet de votre dernier questionnement.

Il en ressort que s'il est possible d'exiger qu'un ou plusieurs responsables du chantier doivent maîtriser la langue du pouvoir adjudicateur pour dialoguer avec son client, il est surtout important pour des raisons de sécurité et de qualité du travail, qu'ils puissent maîtriser la langue des personnes qui travaillent sur le chantier. Il apparaît difficile d'exiger que les ouvriers parlent français sans autre précision.

Par contre, il peut être exigé la présence sur chantier, d'un nombre suffisant des personnes responsables, en fonction, par exemple de la taille du chantier, qui s'expriment correctement en français et qui maîtrisent les langues parlées par les ouvriers présents sur le chantier pour des raisons, évidentes de sécurité.

Cette piste sera toutefois également analysée plus en profondeur dans le cadre du groupe de travail « marchés publics » pour voir si l'on n'a pas, là aussi, un élément de verrou additionnel qui réponde à la fois à l'enjeu de la sécurité et du bien-être au travail, des bonnes relations entre opérateurs et pouvoirs adjudicateurs, mais aussi, qui puisse être une arme efficace de lutte contre le dumping social.

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

**M. Crucke (MR).** - Je vous remercie, Madame la Présidente. Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et pour le souci de transparence dans la communication de cette étude et de cette réflexion de maître Durviaux.

Je prendrai connaissance de ce complément également et du rapport déposé. Peut-être dans la même logique, Monsieur le Ministre, puisque le groupe de travail se réunit, avance et que ces réflexions seront soumises incessamment, si j'ai bien compris, au Gouvernement, ce qui permettra d'en redébattre ensemble.

Peut-être, est-il intéressant de prendre connaissance des procès-verbaux de ce groupe de travail. Dans la dynamique, le fait d'avoir d'autres opérateurs extérieurs qui ne sont pas présents dans le groupe de travail, mais qui puissent prendre connaissance à la réflexion, permettrait encore d'alimenter les solutions. D'autant que dans la question que je vous pose, vous me donnez une réponse qui est celle de l'élément juridique, mais qui ne me satisfait pas. Ce n'est pas un reproche que je vous fais. Qui ne me satisfait pas parce que l'on n'obtient pas l'objectif recherché. Avoir la connaissance non pas de la région, mais de la langue pratiquée sur le chantier ; à la limite, cela pousserait encore à l'inverse de ce que l'on s'attend à rechercher. Pour des raisons de sécurité, c'est vraiment l'élément sur lequel j'insiste, il est important que tout le monde, sur le chantier, parle la langue de la région. Comment voulez-vous que si un contrôleur vient, il arrive à se faire comprendre par un ouvrier, s'il ne parle pas la même langue, alors qu'il vient pour des raisons de sécurité ? Je trouve que là, même si je respecte tout à fait l'analyse que vous m'avez

communiquée, nous devons poursuivre la réflexion, pas pour cadenciser – suis un libéral, le but n'est pas de cadenciser –, mais faire en sorte que tout le monde puisse vivre du travail qui existe sur le terrain et, dans ce travail de terrain, il doit y en avoir pour nos travailleurs qui sont qualifiés.

**QUESTION ORALE DE M. DRÈZE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'ÉVOLUTION DE LA DESIGN STATION »**

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

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

**M. Drèze (cdH).** - Merci, Madame la Présidente. Il faut que je reprenne mon souffle. Mon train avait une demi-heure de retard et je pensais ne pas arriver.

Monsieur le Ministre, vous connaissez bien le dossier. J'avais en fait adressé ma question à votre collègue, M. Marcourt, étant donné que votre compétence est partagée dans ce dossier en fonction de vos matières respectives. Je l'avais adressé à M. Marcourt puisqu'il était porteur de votre compétence en matière de zonings, d'activités économiques, sous le Gouvernement précédent, et qu'il avait été, comme vous le savez, initiateur du dossier.

J'avais participé à l'inauguration, il y a de cela, quelques mois, j'ai eu le plaisir de vous représenter et de visiter les lieux bien connus à Liège et emblématiques en termes d'architecture, puisque c'est un bâtiment qui est moderne à proximité de la gare et que l'on ne peut rater lorsque l'on passe dans la rue du Paradis.

On le sait, ce projet – financé par le FEDER, la Région wallonne et la SPI – est devenu opérationnel depuis quelques mois. Ce qui laisse perplexe, c'est lorsque l'on passe devant, le bâtiment donne l'impression d'être résolument vide. Il y a sûrement une période d'adaptation, mais le fait que le bâtiment soit largement inoccupé m'amène à vous poser quelques questions, aujourd'hui.

Pouvez-vous, à cette occasion, refaire le point sur le fonctionnement Design Station de Wallonie ? Combien de membres le conseil d'administration compte-t-il ? Qu'en est-il des logements mis en location sur le site ? Il y a toute une série de logements qui se trouvent à l'arrière du bâtiment et dont une affiche indique que certains sont encore mis en location.

Au moment de l'inauguration, vous annonciez que cinq entreprises s'étaient manifestées auprès de la SPI

pour intégrer la Design Station, où en sommes-nous, aujourd'hui ? Combien d'entreprises se sont manifestées jusqu'à aujourd'hui ? Combien d'entreprises ont officiellement intégré la structure ?

Y a-t-il des projets en cours dans l'espace de prototypage ? Le cas échéant, combien ?

A-t-on déjà un quelconque suivi des actions mises en place pour la communication autour de la Design Station ? Par exemple, qu'en est-il des visites sur le site web de la structure ?

Un plan de promotion des espaces est-il, aujourd'hui, mis en œuvre ? Combien d'activités sont-elles programmées dans les prochains mois ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, tout d'abord, permettez-moi de me réjouir de l'aboutissement du partenariat public-privé qui a pu se concrétiser entre l'opérateur de développement économique qui est la SPI et l'entreprise privée, Moury, pour ne pas la citer, qui plus est en plein centre-ville de Liège. La première ayant réalisé la Design Station à l'architecture engagée et la seconde ayant développé des logements sur le même site.

Je suis par ailleurs ravi que vous ayez pu m'y représenter, lors de l'inauguration du bâtiment, en compagnie de mon collègue, M. le Ministre Marcourt, le 8 octobre 2015.

Cofinancée, dans le cadre du FEDER sous mon pilotage en tant que ministre des zones d'activités économiques, la Design Station abrite plusieurs fonctions : une salle de prototypage, une pépinière d'entreprises, dédiée au coworking, et un centre d'entreprises en plus des salles d'exposition, de conférence et de réunion.

La pépinière est dédiée aux entreprises coachées par Job'In Design, tandis que l'espace « entreprises » est voué à accueillir toute entreprise dont les activités sont liées au design et à la créativité.

À ce jour, selon les informations transmises par la SPI, 10 entreprises ont marqué leur intérêt pour occuper les lieux. Deux candidats sérieux sont prêts à s'installer rapidement si la négociation aboutit. Quant à la salle de prototypage, elle fait actuellement l'objet de contacts avec différents partenaires en vue de son occupation.

Ceci dit, il faut reconnaître que l'occupation du bâtiment se fait attendre. La SPI m'indique à ce sujet que le bâtiment n'est toutefois véritablement opérationnel que, depuis janvier 2016, grâce à l'équipement en wifi, en téléphonie et en mobilier.

Concernant la communication, un site web a été mis en ligne en octobre 2015, tandis qu'un film promotionnel est en cours de finalisation. En outre, l'exposition Design on Track s'y est tenue du 1er octobre au 1er novembre 2015. Au total, pas moins de 18 événements ont déjà été organisés sur place.

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

**M. Drèze** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre pour toutes ces précisions qui se veulent rassurantes. Je pense que c'est essentiellement une question de délai. Je n'ai pas de réponse concernant les logements, mais ce n'est peut-être pas directement de votre compétence, j'irai donc gratter ailleurs.

**QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
RECHERCHE DE TERRAINS À BÂTIR POUR  
LES TRÈS PETITES ENTREPRISES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la recherche de terrains à bâtir pour les très petites entreprises ».

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

*(Mme Durenne, Vice-présidente, prend le fauteuil de la présidence)*

**Mme Baltus-Möres** (MR). - Monsieur le Ministre, pour cette question, je dois vous dire au départ que ce n'était pas clair pour savoir qui était compétent. Il s'agit d'une compétence répartie entre différents ministres, M. le Ministre Marcourt pour la SPI, M. le Ministre Di Antonio pour le CoDT. Finalement, cette question vous revient. J'espère donc que vous me donnerez une réponse complète.

La création de sociétés start-up a augmenté au cours de ces dernières années. Des TPE se voient grandir et ont besoin de plus de place afin de construire des ateliers ou halls qui ont pour but de répondre aux nouveaux besoins. Malheureusement, les terrains de petite ou de moyenne taille sont les premiers vendus dans de nouveaux zonings industriels et il ne reste que des grands terrains pour des grandes sociétés ou usines.

Pour vous citer un exemple, une société liégeoise de deux personnes, voyant son activité croître, s'est informée auprès de l'Agence de développement économique de la Province de Liège, la SPI, afin de s'approprier un terrain pour y construire un atelier. Le plus petit terrain libre faisait 80 mètres de profondeur et la SPI leur a fait savoir que ce terrain exigerait au

minimum un hall de 400 mètres carrés, ce qui est utopique pour une telle entreprise.

Sachant que ces sociétés deviennent de plus en plus nombreuses, les différentes agences de développement économique de la Région wallonne ne pourraient-elles pas adapter leurs plans de terrains à bâtir aux exigences du marché ? Quelles sont les démarches entreprises afin de soutenir ces start-up et toutes petites entreprises qui ne cessent de se multiplier ?

**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, dès les études préalables conduisant à l'inscription d'une zone d'activités économiques et lors de la conception du futur parcellaire et des infrastructures permettant sa viabilisation, les opérateurs de développement économique tiennent compte des besoins des entreprises sur le territoire concerné. Les opérateurs tendent ainsi à répondre au mieux aux divers besoins exprimés par les entreprises qui s'adressent à eux, notamment en termes d'espace.

Ainsi, la plupart des découpages parcellaires sont conçus afin d'accueillir, dans différentes proportions souvent modulables, des entreprises de tailles différentes. En effet, l'équation parfaite repose sur la capacité de proposer le bon terrain à la bonne entreprise au bon moment. Pour répondre aux besoins des entreprises, les opérateurs de développement économique veillent donc généralement à constituer une offre diversifiée de terrains sur l'ensemble du territoire dont ils assurent la gestion.

En ce qui concerne l'accueil des petites PME ou des TPE, la Wallonie favorise activement leur incubation, leur implantation et leur développement au travers des divers incitants, dispositifs ou outils financiers qui sont mis à leur disposition. Ainsi, avec le soutien financier du plan Marshall, plusieurs microzones d'activités ont vu le jour pour permettre l'accueil de petites unités au sein du tissu urbanisé. En outre, les bâtiments-relais, incubateurs, ateliers de travail partagé et centres d'entreprises bénéficient d'un financement régional de 350 000 à 500 000 euros. Ces bâtiments sont mis à disposition à des conditions préférentielles à de jeunes entreprises en phase de démarrage et donc à des start-up, le temps pour elles de développer leur activité et d'acquérir ensuite un terrain ou bâtiment correspondant à leurs besoins.

En Province de Liège, l'Intercommunale SPI a notamment développé des îlots ou quartiers d'entreprises permettant de répondre, de manière spécifique, aux besoins des PME et TPE. Il s'agit d'infrastructures mises à disposition d'entreprises dont les activités sont compatibles avec l'habitat et peuvent de la sorte être implantées au sein ou à proximité de zones

résidentielles. Je ne doute donc pas qu'une solution pourra être trouvée avec la société de deux personnes dont vous parlez, en fonction de ses spécificités. Toutefois, n'ayant pas d'indication précise sur la société et son activité, je ne peux pas être plus détaillé dans la réponse. Je vous invite donc à donner les informations à mes équipes ou alors à conseiller à cette entreprise de reprendre contact avec la SPI.

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

**Mme Baltus-Möres (MR).** - Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse complète.

Je constate qu'il s'agit apparemment d'une exception ici. On n'a pas pu offrir le terrain idéal à ces gens-là. C'est très bien que vous soyez ouvert à la possibilité de recontacter vos services pour trouver une solution pour ce cas-là.

J'espère quand même que des exceptions, comme celle-là, ne sont pas trop fréquentes afin que les gens trouvent de bonnes solutions s'ils veulent s'agrandir. Cela serait vraiment dommage si cela se reproduit.

**QUESTION ORALE DE MME DEFRANG-FIRKET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « UNE CAMPAGNE FLAMANDE POUR PROMOUVOIR LE PRINCIPE DE LA TIRETTE »**

**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 « une campagne flamande pour promouvoir le principe de la tirette ».

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

**Mme Defrang-Firket (MR).** - Monsieur le Ministre, ma question tombe à pic aujourd'hui. La presse évoque aujourd'hui une enquête de l'IBSR qui fait part d'un constat plutôt alarmant en ce qui concerne le principe de la tirette. En effet, un conducteur sur quatre ne sait pas en quoi consiste le système de la tirette, donc il ne l'applique pas. Nonante et un pour cent des Belges ont entendu parler du principe ; 98 % en Flandre, mais seulement 83 % en Wallonie et 79 % à Bruxelles. Cette enquête de l'IBSR indique que seuls 77 % des conducteurs sont capables de dire exactement de quoi il s'agit.

On constate une disparité, 98 % des Flamands connaissent le principe – c'est presque la totalité de la population flamande – parce que la Flandre a mené une campagne de promotion, qui s'appelle « *Ritsen dæ je zo* », de ce système de la tirette qui, je le rappelle, vise à

ce que les voitures s'emboîtent d'une file à l'autre d'une manière alternée, et ce en vue d'augmenter la courtoisie et diminuer les embarras de circulation.

Mes questions sont donc les suivantes. L'Agence wallonne pour la sécurité routière est-elle également compétente pour mener ce genre d'actions de promotion ? Quelles sont les compétences de la Wallonie et de l'AWSR au niveau des campagnes de promotion ? Pourriez-vous, à l'instar de ce qui s'est fait en Flandre, de manière plus ou moins parallèle, décider de la création d'un panneau de signalisation, même informatif, pour promouvoir la tirette ou pour tout autre comportement positif ?

**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, par la sixième réforme de l'État, les Régions sont devenues compétentes – vous le savez – en matière de prévention et de sensibilisation à la sécurité routière. L'Agence wallonne pour la sécurité routière est l'organe désigné par le Gouvernement wallon pour les campagnes de prévention et de sensibilisation.

Depuis le 1er janvier 2015, les campagnes de prévention que l'on trouve, le long des autoroutes et grands routes, sont réalisées par l'agence. Le principe de la tirette pourrait être effectivement un sujet de campagne d'affichage le long des routes parmi d'autres. Toutefois, d'autres actions d'information et canaux de communication existent. Je pense, notamment à l'émission *Contacts* sur la RTBF, à laquelle collabore l'agence et qui traitera, ce week-end du 6 mars, du principe de la tirette, à l'occasion de son deuxième anniversaire.

En ce qui concerne l'instauration d'un panneau de signalisation spécifique, l'idée sera examinée, mais en tenant compte d'une volonté marquée par beaucoup d'acteurs, y compris au sein de notre Parlement, de réduire drastiquement le nombre de panneaux le long des routes.

Le message sera, en tout cas, à nouveau glissé à l'oreille de l'agence pour ses prochaines thématiques de campagne.

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

**Mme Defrang-Firket (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre. Je pense que c'est vraiment utile, parce que j'ai déjà assisté à quelques altercations féroces entre automobilistes. Il y a vraiment une méconnaissance de cette règle qui peut induire une mobilité nettement meilleure, qui peut assurer la sécurité, parce que l'on sait qui est prioritaire sur qui. Cela permet aussi d'utiliser de manière maximale le réseau routier. Je pense que cela a énormément d'avantages et qu'il faut le mettre en avant.

Cela marche d'ailleurs très bien en Flandre. Ce serait bien si la Wallonie pouvait faire de même.

Je ne sais pas si vous avez vu une des vidéos qui est tournée en Flandre. On voit deux classes, deux rangs, et ils ont imaginé de manière imagée ce principe-là. Ils ont fait entrer une classe en troupeau par la porte. Dans un autre exemple, ils ont fait entrer les deux rangées du rang par une seule porte, mais en jouant le jeu de la tirette. Ils ont chronométré les deux opérations – la classe qui entre en troupeau et la classe dont les deux files entrent avec le système de la tirette – et l'on prouve par ce biais-là l'efficacité du système de manière très simple et explicite. C'est quelque chose que l'on n'oublie pas. Je pense que la Wallonie a un rôle à jouer en termes de sécurité routière à ce niveau-là.

Tant mieux si cela passe à *Contacts* ce week-end, mais je pense que cela ne suffit pas. Il faut mettre des panneaux aux endroits stratégiques pour obtenir le maximum de résultats.

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

**QUESTION ORALE DE MME VIENNE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
RÉGIONALISATION DU CENTRE D'APTITUDE  
À LA CONDUITE ET D'ADAPTATION DES  
VÉHICULES (CARA) »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la régionalisation du Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA) ».

La parole est à Mme Vienne pour poser sa question.

**Mme Vienne (PS).** - Monsieur le Ministre, le Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules, le CARA, a pour mission d'évaluer l'aptitude à la conduite des candidats présentant une diminution des capacités fonctionnelles pouvant influencer la conduite en toute sécurité d'un véhicule à moteur. Cela concerne tous les véhicules à moteur dont la conduite requiert un permis allant de la catégorie A3 classe A à la catégorie D et E.

Cette compétence a été transférée lors de la dernière réforme de l'État.

Monsieur le Ministre, vous annonciez via la presse que, dans votre réforme concernant l'apprentissage à la conduite, je vous cite « l'accent sera également mis sur les compétences de perception des risques, les facteurs d'accroissement des risques et l'auto-évaluation lors de l'apprentissage ».

Pourriez-vous nous préciser vos intentions quant aux évolutions que vous planifiez pour le CARA ?

Le CARA relève effectivement de vos compétences. Un accord lui permet de fonctionner sous l'égide de l'IBSR en attendant les modifications du cadre légal wallon. Pourriez-vous nous détailler les termes de cet accord ?

Une rencontre entre les représentants du SPW Mobilité et de l'IBSR semble programmée, tous les trois mois, ainsi que la rédaction annuelle d'un plan spécifique au CARA. Pourriez-vous nous présenter les éléments du premier rapport 2015 ?

**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 Région a effectivement établi une convention avec l'IBSR pour des prestations effectuées dans le cadre du CARA.

Cette convention prévoit qu'un rapport d'activités annuel soit transmis pour fin mars ; je ne l'ai pas encore reçu, s'agissant de l'année écoulée.

Cette convention a été finalisée en ce début janvier, car les termes de la convention ont pris un peu de temps pour se définir précisément. En effet, la convention prévoit les éléments suivants.

Premièrement, les services que l'IBSR fournit à la Région consistent en :

- l'évaluation de l'aptitude à la conduite de personnes atteintes d'un trouble fonctionnel, détermination des conditions et/ou restrictions auxquelles doit être soumis le permis de conduire de l'intéressé ainsi que les éventuelles transformations qu'il doit faire apporter à son véhicule ;
- la délivrance d'une attestation d'aptitude à la conduite ;
- une assistance lors de l'organisation de cours de familiarisation ;
- la formulation de conseils en matière de transformation du véhicule ;
- des avis en matière d'aptitude à la conduite. Je pense notamment à la formulation d'avis à l'intention de la Région en matière de réglementation, de critères médico-légaux ou autres procédures.

Deuxièmement, chaque année, et au plus tard pour le 31 mars, un rapport annuel avec un compte-rendu des activités exercées et de l'affectation de moyens dans le cadre de cette convention pour l'année calendrier qui précède.

Troisièmement, chaque année, l'IBSR fournit, au plus tard le 30 septembre, pour approbation à la Région, un plan d'activités et un budget pour la prochaine année calendrier. La Région donnera à l'IBSR un accord écrit ou émettra des remarques sur le budget et le plan d'activités proposés, et ce pour le 1er novembre.

Quatrièmement, une concertation trimestrielle sera organisée pour le suivi du plan d'activités et pour valider les mesures et actions opérationnelles.

Enfin, pour l'année 2015, la Région wallonne rémunère l'IBSR à hauteur de 485 000 euros.

Cette collaboration entre l'IBSR et la Wallonie, au niveau du CARA, étant positive, je ne vois pas d'utilité à y mettre fin.

Enfin, en ce qui concerne la perception des risques et les aspects comportementaux dont vous parlez, ces derniers seront repris dans la future formation à la conduite pour l'obtention du permis de conduire. La réforme de cette formation, vous le savez, est en cours. Il s'agit d'un sujet très général qui concerne tous les candidats au permis de conduire. Le CARA s'adresse à ceux qui ont des capacités diminuées. Il ne s'agit pas donc pas exactement du même sujet, même si l'on peut évidemment y être pleinement attentif.

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

**Mme Vienne (PS).** - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je reviendrai dans quelques semaines lorsqu'il aura reçu le rapport.

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

**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 vélo électrique ».

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

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, j'avoue que dans ce dossier, je ne vois pas très bien où est la frontière – pour autant qu'il y en ait une d'ailleurs – entre le Fédéral et les entités fédérées lorsque l'on parle d'homologation, de sécurisation et d'utilisation du vélo électrique. Je souhaitais donc faire le point avec vous sur ce dossier, sur son évolution, sur la manière dont la réglementation concerne éventuellement ce cycle électrique et sur la perspective que vous en avez sur le plan politique.

Face à une augmentation sans cesse croissante – et il faut même reconnaître très utile – de ce type de mobilité, n'y a-t-il pas lieu de légiférer ?

**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, certes, toute délimitation de compétence comporte toujours des zones moins claires, mais il ne faut pas non plus noircir le tableau.

Dans le cas présent, la sixième réforme de l'État est somme toute assez simple sur le sujet.

Les textes disent ceci : « les Régions gèrent le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales, établies dans une Région, sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre Région ».

Toutes les parties sont d'accord sur le fait que cela concerne :

- l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;
- l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques.

Les vélos ne font donc pas partie de ces deux arrêtés royaux. Ils relèvent donc de la surveillance du marché et du contrôle de la norme d'un produit, comme un électroménager, une assurance, un vêtement ou un équipement de sécurité, comme le casque moto, par exemple. La surveillance du marché est une compétence fédérale. Une partie de la surveillance du marché est réalisée par les douanes, lorsque des produits sont importés. La surveillance du marché doit inclure des contrôles chez les vendeurs.

Je vous invite donc à questionner les ministres fédéraux sur la surveillance du marché et le respect des normes de produits pour les vélos à assistance électrique. Il s'agit de M. Kris Peeters, Ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs ainsi que du Commerce extérieur.

La Wallonie est et reste disponible pour une concertation dans ce dossier, notamment au sujet des implications en matière de sécurité routière.

C'est le cas en ce qui concerne le projet de modification du Code de la route, l'avis des Régions est

sollicité sur ce projet établissant des catégories parmi ces vélos à assistance électrique.

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

**M. Crucke (MR).** - Je remercie M. le Ministre. Sa réponse est, une fois de plus, parfaitement claire.

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

**QUESTION ORALE DE M. PUGET À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
SÉCURITÉ DES CONDUCTEURS DE  
QUADRICYCLES LÉGERS ASSIMILÉS À DES  
CYCLOMOTEURS DE CLASSE B »**

**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 « la voiture sans permis » ;
- de M. Puget, sur « la sécurité des conducteurs de quadricycles légers assimilés à des cyclomoteurs de classe B ».

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

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, les voitures sans permis n'ont pas souvent fait l'objet d'études et de récolte de statistiques. C'est chose faite, aujourd'hui, grâce à l'IBSR qui a publié des statistiques concernant des accidents pour l'année 2014. Il y a 49 accidents qui ont été recensés, soit 0,1 % de l'ensemble des sinistres corporels en Belgique. Ce chiffre est bien sûr très faible, sauf qu'il y a deux morts et une soixantaine de blessés et que le pourcentage de tués, pour cette catégorie, est donc de 4 %.

C'est vrai que ce sont parfois des voitures qui défraient la chronique quand un accident se produit. Ce qui apparaît dans l'approche de l'IBSR, c'est que ce sont les personnes, à l'intérieur de ces voitures, qui sont concernées et qu'elles représentent, finalement, plus un danger pour elles-mêmes que pour les autres.

Dès qu'il y a une collision, il y a un gros risque de dommages corporels.

Ces voiturettes sont limitées à 45 kilomètres par heure d'après la loi. Donc, sur une route à 70 ou 90 kilomètres par heure, l'écart de vitesse avec une autre voiture peut être très, voire trop important.

Pourtant, ces voitures ont un rôle social, particulièrement pour les personnes âgées qui représentent un pourcentage important des utilisateurs.

L'IBSR propose certaines pistes, notamment d'améliorer l'information et introduire certains tests. Parler d'interdiction ne me semble pas opportun, compte tenu du rôle social qu'elles exercent ; je crois qu'il y en a 12 000 ou 13 000 sur l'ensemble du parc automobile.

J'aurais voulu vous entendre par rapport aux conclusions de cette étude, Monsieur le Ministre, et des recommandations qui en sont faites pour améliorer la sécurité routière et éviter des accidents qui peuvent être dramatiques.

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

**M. Puget (Indépendant).** - Monsieur le Ministre, l'Institut belge pour la sécurité routière, l'IBSR, a comptabilisé 49 accidents impliquant des voiturettes ou quadricycles légers, assimilés à des cyclomoteurs de classe B, ce qui est très peu : à peine 0,1 % des accidents avec sinistres corporels. Mais cela représente quand même, en termes humains, deux morts et 60 blessés. Le pourcentage de mortalité pour cette catégorie de véhicules est particulièrement élevé.

Ce n'est pas étonnant, lorsque l'on sait que ces véhicules sont systématiquement mal notés au terme de *crash tests*, ce qui s'explique essentiellement par leur légèreté et leur structure.

De plus, l'écart de vitesse entre les véhicules normaux, sur des routes limitées, par exemple, à 90 kilomètres par heure et les véhicules légers, limités à 45 kilomètres par heure, est accidentogène.

Autre phénomène : les conducteurs de ces véhicules sont plus âgés que la moyenne.

Monsieur le Ministre, quelles mesures de sensibilisation peut-on prendre par rapport au risque de conduire de telles voitures ? Ne doit-on pas demander un relèvement des standards de sécurité pour ces véhicules au niveau européen ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame et Monsieur les députés, je me permets de vous informer que la question des voiturettes appelées erronément « voitures sans permis » a été traitée en cette commission, en séance du 1er décembre dernier. J'ai répondu à Mme la Députée Leal Lopez qu'il faut le permis AM pour cyclomoteur pour conduire un quadricycle de moins de 350 kilos, de moins de 50 centimètres cube et limité à 45 kilomètres par heure.

Ce permis de conduire AM nécessite l'apprentissage et la préparation à un examen théorique. Après la réussite de cet examen théorique, le candidat a l'obligation de suivre au minimum quatre heures de cours en auto-école pour envisager de se présenter à l'examen pratique sur terrain privé.

L'examen pratique des cyclomoteurs porte essentiellement sur la maîtrise du véhicule : l'équilibre, les virages, les manœuvres.

Une sortie en ville n'est pas prévue vu le coût de l'examen pour des raisons pratiques – il faut deux cyclomoteurs, celui candidat et celui de l'examineur – et également de la vitesse pratiquée limitée à 45 kilomètres par heure.

Les matières à enseigner lors des quatre heures minimums de cours en auto-école, après l'examen théorique, sont détaillées dans l'arrêté royal. Toute formation doit consacrer une part importante à la sécurité routière et à la sécurité spécifique du futur utilisateur de cyclomoteur. De plus, l'apprentissage n'est pas seulement une question de techniques, mais également de compétences, de comportement et d'attitude responsables.

Le système d'apprentissage à la conduite pour les cyclomoteurs et les motos a été profondément modifié début 2013 en pleine concordance avec la directive européenne. En conséquence, il ne me semble pas judicieux de le modifier, aujourd'hui. La réforme envisagée de la formation à la conduite concerne le permis B, c'est-à-dire le permis « voiture » classique.

Pour les personnes nées avant le 14 février 1961, le permis n'est pas obligatoire pour les cyclomoteurs et ces voitures. Pour des raisons de droit acquis, cette dispense de permis ne peut être supprimée. Toutefois, les soucis ne proviennent pas tellement de la conduite de ces voitures, mais du type de véhicule lui-même. Cela ressemble physiquement à une voiture, mais cela n'a pas les caractéristiques, notamment vu la vitesse très limitée et le niveau de sécurité très faible. Les standards ou normes de sécurité des véhicules sont une affaire européenne et fédérale.

Ce qui m'inquiète plus, ce sont les cyclomoteurs de classe A qui sont limités à 25 kilomètres par heure. En effet, aucun permis n'est nécessaire pour circuler avec ces cyclomoteurs et c'est d'ailleurs une spécificité belgo-belge. Dans le cadre de la modification du Code de la route, pour mieux cadrer les vélos à assistance électrique, j'ai demandé au Fédéral d'envisager la suppression de cette classe A des cyclomoteurs. Je signale que Mme la Députée fédérale, Mme Matz, a déjà déposé une proposition de loi en ce sens.

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

**Mme De Bue (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. C'était justement pour cette tranche

de personnes, nées avant 1961, que je pensais que l'étude de l'IBSR pouvait être intéressante. Je ne crois pas qu'il faut modifier la législation à ce stade, mais peut-être améliorer en tout cas la sensibilisation. Même si l'on sait que c'est la caractéristique technique du véhicule qui pose problème, il y a peut-être des attitudes ou certains itinéraires à conseiller plutôt que d'autres pour éviter les accidents. Je prends acte de votre réponse en vous remerciant.

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

**M. Puget (Indépendant).** - Monsieur le Ministre, je suis étonné, parce qu'en général, vous donnez de bonnes réponses ou alors vous m'envoyez vers une question écrite. Vous m'avez décrit le permis classe B, mais ce n'était absolument pas l'objet de ma question. C'était certainement l'objet de la question du mois de décembre. Vous m'avez parlé d'équilibre, et cetera, je vous parle de voiturette à trois ou quatre roues. Je ne pense pas que cela rentre dans la conduite de ce type de voiturette ou quadricycle léger. Ils sont assimilés à des cyclomoteurs de classe B. Je sais qu'il faut un permis B, ce n'était pas l'objet de ma question.

Quelles mesures de sensibilisation peut-on prendre par rapport au risque de conduire de telles voitures ? C'était cela l'objet de ma question. Ne prendrait-on pas des mesures pour sensibiliser ces conducteurs, qu'ils aient leur permis B ou pas ? Ce n'était pas l'objet de ma question. Les standards de sécurité, c'est au niveau européen, j'en suis bien conscient, mais ne doit-on pas demander un relèvement des standards de sécurité au niveau européen ? C'était cela l'objet de ma question ; je sais très bien que c'est européen. Ne peut-on pas demander au niveau européen de relever les standards pour ce type de véhicules ? Ne doit-on pas mettre en place une campagne de sensibilisation par rapport aux conducteurs avec ou sans permis de ce type de voiturette ?

C'était cela ma question, Monsieur le Ministre. Je ne sais pas comme cela se passe maintenant. Je la remets pour dans un mois ou bien vous prenez l'initiative de répondre à ces deux petites questions très sympathiques.

**M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.** - J'ai entendu votre question et vous avez entendu ma réponse.

*(Réaction de M. Puget)*

**Mme la Présidente** - Vous pouvez, en tant que parlementaire, reposer vos questions lors d'une prochaine séance de la commission.

**M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.** - Si cela vous plait, je peux vous répondre que l'on pourra toujours évaluer et examiner l'opportunité de faire une campagne de sensibilisation. Je ne pense pas que vous

serez plus gras avec cela, mais si cela vous fait plaisir, je peux vous le dire.

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

**M. Puget** (Indépendant). - Monsieur le Ministre, cela ne me fait pas plaisir. Ce qui m'inquiète, ce sont les gens qui conduisent ces véhicules. Ne doit-on pas les sensibiliser ? Ce n'est pas que cela me fasse plaisir ou pas, ce n'est pas la question. C'est qu'il faut peut-être aussi s'occuper de la sécurité routière au niveau de ce type de véhicules. Quand je vous dis : « Deux morts », cela ne me fait pas plaisir.

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

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

**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 Pécriaux, sur « la formation des jeunes conducteurs » ;
- de Mme Leal Lopez, sur « la mortalité sur la route ».

La question de Mme Pécriaux est retirée.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Monsieur le Ministre, selon une analyse des accidents de la circulation survenus en 2014 menée par l'IBSR, les accidents de la route représentent la principale cause de mortalité des jeunes âgés entre 20 et 24 ans, soit un tiers de décès dans cette catégorie d'âge. Ce groupe a 4,3 fois plus de risques que l'automobiliste moyen de subir un accident mortel ou des blessures graves.

Plus inquiétant encore, l'IBSR estime que l'objectif de réduire le nombre de morts sur les routes de moitié ne pourrait être atteint d'ici 2020.

Monsieur le Ministre, nous savons que vous ne ménagez pas vos efforts en matière de sécurité routière. Cependant, face à ces chiffres, entendez-vous prendre de nouvelles mesures de sensibilisation envers les jeunes conducteurs ?

Envisagez-vous, dans le cadre de la réforme du permis de conduire, de nouvelles mesures de sensibilisation ?

Enfin, en concertation avec les autres Régions et les autres niveaux de pouvoir, ne faudrait-il pas prendre le problème à bras-le-corps, notamment en invitant les autres ministres à une réunion afin de mettre en place ensemble de nouvelles actions ? Je vous remercie pour vos réponses, 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, le constat de la surreprésentation des jeunes dans les victimes de la route n'est pas neuf. Il a déjà conduit à différentes mesures qui ont été prises par le passé.

Mais regardons maintenant le présent et le futur. Côté positif, la mortalité des jeunes a diminué plus fortement que pour l'ensemble de la population. Certes, la route reste la première cause de mortalité chez les jeunes, mais celle-ci régresse d'année en année. On peut la comparer au phénomène des suicides parmi les jeunes qui est également préoccupant.

Pour la sensibilisation, l'AWSR prend de nombreuses initiatives intégrant différents supports et canaux de diffusion. Citons le label BackSafe qui est un succès qui prend de l'ampleur.

Un continuum pédagogique en mobilité et sécurité routière est établi. Ainsi, un référentiel se constitue tant pour les primaires que pour le secondaire à destination des enseignants, des ASBL spécialisées et d'autres acteurs concernés afin d'obtenir une meilleure coordination entre ces différents acteurs et renforcer la qualité et la continuité pédagogiques en sécurité routière et mobilité.

De plus, des « référents » seront mis en place au sein des établissements scolaires pour aider les enseignants dans l'utilisation de ce référentiel et dans leurs contacts avec les différents acteurs extérieurs.

Comme je l'ai déjà annoncé, une réforme de la formation à la conduite pour le permis B est en préparation. L'apprentissage n'est pas seulement une question de techniques, mais également de compétences, de comportements et d'attitudes responsables.

Lors des étapes d'apprentissage, la réforme en cours prévoit que la formation portera sur les éléments suivants :

- l'importance du comportement routier inhérent à son véhicule ;
- la perception des/par les autres usagers ;

- la capacité d'empathie envers les autres usagers et l'anticipation du comportement de ceux-ci ;
- l'évaluation et l'anticipation de la situation et des risques – les réactions adéquates en fonction de la situation ;
- la prise de conscience de l'importance des acquis sur sa sécurité ;
- l'auto-évaluation permanente de ses capacités et de son comportement. Cela comprend la pleine conscience de l'importance de son comportement sur le niveau de sa sécurité et de celle des autres et la pleine conscience de l'impact de ses actes.

Cette même réforme prévoira une formation par étape qui la renforcera avec comme objectif d'amoinrir le manque d'expérience des jeunes conducteurs.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre pour votre réponse complète et positive. Le fait de savoir que la mortalité des jeunes diminue d'année en année est rassurant. Cela veut dire que tout ce qui est mis en œuvre par l'agence est rassurant. Ma réponse sera assez courte et je prends bonne note de tout ce que vous m'avez dit.

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

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « UNE  
MEILLEURE RÉGLEMENTATION DES  
ITINÉRAIRES EMPRUNTÉS PAR LES CAMIONS  
SUR LE TERRITOIRE 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. Stoffels, sur « les *supertrucks* » ;
- de M. Bellot, sur « une meilleure réglementation des itinéraires empruntés par les camions sur le territoire wallon ».

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

**M. Stoffels** (PS). - Monsieur le Ministre, comme c'est déjà le cas en Flandre, le Gouvernement wallon vient d'approuver un avant-projet qui autorise les supercamions, des véhicules pouvant aller jusqu'à 60 tonnes - appelés aussi écocombis - et au-delà de

60 tonnes aussi, à emprunter certains axes routiers en Wallonie et l'on parle toujours d'une phase de test.

Seules des expériences pilotes seront autorisées dans un premier temps. Ces tests permettront surtout d'estimer l'impact sur la sécurité routière de ces écocombis, pouvant aller jusqu'à 25,25 mètres de longueur et d'une masse maximale autorisée dépassant les 16 tonnes – ce qui est permis actuellement.

Aux Pays-Bas, des expériences ont déjà été menées et démontrent que les écocombis sont plus économiques plus écologiques, dit-on, moins dommageables pour les routes et plus sûrs qu'un camion classique, avec bien sûr, quelques années au compteur.

Monsieur le Ministre, j'aimerais m'assurer de deux points. J'aimerais m'assurer du fait que nos infrastructures, et particulièrement les ouvrages d'art, soient suffisamment résistantes au passage de ces *supertrucks*. Avez-vous intégré cette dimension dans vos réflexions et décisions ?

À vrai dire, la phase pilote, on en parle déjà depuis une douzaine d'années ; je me rappelle déjà avoir posé ce type de question à votre prédécesseur et notamment par rapport à un itinéraire bien précis.

Celui qui vient de l'Allemagne, par l'intermédiaire de l'autoroute Aix-La-Chapelle-Liège, au premier pont, il doit quitter l'autoroute, car le pont n'est pas construit pour supporter la charge de ce *supertruck*.

En quittant l'autoroute, il emprunte les routes régionales, il traverse une série de localités où l'on peut constater, au bout d'un certain nombre d'années, des dégradations avancées des routes en question, pour reprendre finalement l'autoroute à la hauteur de Battice et continuer son itinéraire vers Zeebrugge.

Donc, l'expérience existe ; des expériences ont été faites qui permettent de dégager une série de questions auxquelles nous devons absolument avoir une réponse et notamment en matière d'ouvrages d'art. Si, je ne me trompe pas, le nombre d'ouvrages d'art qui doivent être revus a fortement augmenté les dernières semaines, si j'en crois les articles de presse que je viens de lire.

Je veux bien croire que les *supertrucks* sont économes ; on fera ainsi très clairement l'économie d'un chauffeur sur trois. Parce que deux chauffeurs peuvent conduire, il en fallait trois avec des camions classiques, et ce dans un secteur qui souffre déjà pas mal du dumping social.

Est-ce également une dimension que vous avez intégrée dans vos réflexions et dans vos décisions ? En tous cas, je profite de l'occasion pour vous demander comment œuvrer pour que cette mesure ne renforce ou n'impacte pas l'emploi du secteur ou ne renforce pas le dumping social dans le secteur.

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

**M. Bellot (MR).** - Monsieur le Ministre, je profite de la publication du rapport de l'étude entreprise, récemment, par mon collègue, M. Fourny, au sujet du transport exceptionnel en Wallonie, pour souligner ce problème de manque de vision et de contrôle des itinéraires empruntés par l'ensemble des camions, y compris les transports exceptionnels, sur les routes wallonnes.

Il arrive très régulièrement que des camions doivent emprunter des routes difficiles d'accès, peu adaptées à leur charge, voire dangereuses pour les autres usagers. Bien entendu, ces camions provoquent alors de gros problèmes de circulation, voire des situations où le camionneur se met gravement en difficulté, ne pouvant plus contrôler son véhicule et cela se termine parfois par des accidents. On en dénombre malheureusement assez régulièrement.

Pourquoi les camionneurs se décident-ils à emprunter ces routes ? Sont-ils mal informés ? Sont-ils conscients du danger, néanmoins veulent-ils gagner du temps sur leur parcours via des raccourcis ?

Selon M. Fourny, le secteur serait vierge de toute réglementation en la matière, qu'il s'agisse de contrôles, de sanctions. Or, notamment pour les convois exceptionnels, ils doivent emprunter des itinéraires qui leur sont destinés. Monsieur le Ministre, les accidents de ce type sont trop nombreux.

Suite au rapport, envisagez-vous de revoir la réglementation des camions en vue d'interdire l'accès à certaines routes pour la sécurité des habitants et des automobilistes, d'une part, afin d'éviter les traversées de villages, les routes sinueuses et glissantes, les ponts trop bas et pour éviter la dégradation continue des routes communales où l'on voit débarquer de plus en plus de poids lourds, apparemment guidés par des GPS, d'autre part ?

Ne serait-il pas nécessaire de mieux informer les transporteurs, surtout étrangers, qui utilisent peut-être ce système de géolocalisation, non mis à jour, ou qui veulent prendre des raccourcis, du danger potentiel d'emprunter ces accès ? Ne faudrait-il pas envisager – mais je pense que c'est dans un cadre plus large que dans le cadre régional – d'avoir des cartes avec une option supplémentaire dans les GPS indiquant : « pour les convois exceptionnels » ? Vous avez toute une série d'options possibles pour les voitures, le plus court, l'économiquement le plus favorable, le plus rapide. Ne faudrait-il pas une option supplémentaire – je sais que ce sont des opérateurs qui doivent le faire – « poids lourds *friendly* » ? Je sais bien que ce serait très difficile de le faire, mais il conviendrait d'éviter qu'un camion qui va de Liège à Givet pour un convoi exceptionnel se

retrouve dans des petites routes de travers dans les Ardennes, parfois même dans des chemins forestiers.

Nous avons tout récemment vécu une situation dans notre ville où il a fallu faire venir des engins énormes pour dégager un poids lourd qui avait, malheureusement, emprunté une voirie forestière avec un convoi exceptionnel, parce qu'il avait été guidé là par son GPS.

Voilà quelques questions et considérations. Je sais que nous n'aurons sans doute pas la solution, aujourd'hui, mais des pistes de solution.

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Messieurs les députés, vous me posez des questions sur deux aspects par rapport aux expériences d'écocombis : l'infrastructure, d'une part, et le dumping social et son corollaire lié à l'emploi, d'autre part.

Monsieur Stoffels, je vous rassure tout de suite, je rappelle qu'il s'agit ici de donner un cadre pour mener quelques expériences pilotes. On n'est pas en train de généraliser les écocombis, partout sur la Wallonie, et d'être dans une démarche qui va fragiliser durablement l'emploi des transporteurs routiers. J'en dirai d'ailleurs un mot un peu plus loin.

En tant que gestionnaire des voiries régionales, vous pensez bien que l'infrastructure a été un point d'attention qui n'a pas été oublié.

Les écocombis dépassent la longueur normale des trains routiers classiques. La limitation en longueur normale d'un train routier est de 18,75 mètres, 16,5 mètres pour le semi-remorque. Les écocombis peuvent atteindre 25,25 mètres. Vu la longueur plus importante du véhicule, ils peuvent également être plus lourds, mais sans dommage particulier pour les ouvrages d'art – les ponts et les viaducs –, car le nombre d'essieux est également plus important sur les écocombis.

Avant d'aller plus loin, je tiens à préciser et rectifier les interrogations ou inquiétudes de M. Stoffels par rapport au nombre de ponts. Il n'y en a pas 41 qui sont devenus plus problématiques ou urgents, il y a 41 ouvrages d'art qui font l'objet d'un traitement jugé prioritaire :

- 16 dossiers sont bel et bien repris dans le plan Infrastructures, ce sont les ponts sur lesquels il est le plus important ou prioritaire d'agir ;
- 11 dossiers concernent la DGO2, donc les voies hydrauliques ;
- 1 dossier pour lequel la SNCB est gestionnaire principal et où les travaux lui incombent ;
- 6 ponts du RAVeL ;

- 7 ponts qui sont déjà en cours de réparation.

Cela amène au total au chiffre de 41, mais il ne s'agit pas de 41 ponts qui eux-mêmes, au niveau routier, nécessitent une intervention urgente suite à un quelconque danger majeur.

Pour revenir à la question des écocombis et utiliser une image qui, je le concède, sera un peu simplifiée, c'est donc une image avec un petit écart par rapport à la réalité. Prenons deux camions semi-remorques classiques qui se suivent dans une ville sur l'autoroute. La chaussée et nos ouvrages sont conçus pour les supporter. Vous enlevez le second chauffeur et son camion-tracteur, vous attachez la seconde semi-remorque à la première et vous avez un écocombi. Au final, vous avez donc un camion-tracteur tirant deux semi-remorques. La chaussée et nos ouvrages les supportent et même mieux puisque, globalement, il y a un camion-tracteur en moins.

Le dumping social se fait essentiellement entre nos chauffeurs et les chauffeurs des pays de l'Est, au coût salarial deux, voire trois fois moins cher. La tendance à recourir à des chauffeurs venus de l'Est est renforcée par le manque de chauffeurs ici, chez nous. Par exemple, les distributeurs de carburant et de mazout de chauffage ont toutes les peines du monde à trouver des chauffeurs belges. Les quelques expériences pilotes d'écocombis n'auront pas d'impact significatif sur ce sujet.

Pour circuler, les écocombis doivent obtenir une autorisation spécifique. Sans être discriminant, je peux déjà vous assurer que nos chauffeurs belges rempliront plus facilement les critères. Ainsi, ce sera un plus pour nos transporteurs par rapport aux transporteurs aux coûts salariaux dérisoires. Les écocombis joueront donc un rôle positif dans la lutte contre le dumping social, sans parler des aspects positifs sur les plans économique et écologique.

Pour revenir à la question de M. Bellot, le transport par camion et le transport exceptionnel ne sont pas vierges de toute réglementation, loin de là. Celle-ci peut bien sûr être améliorée ; la réflexion est d'ailleurs lancée, s'agissant du transport exceptionnel. Vous avez évoqué le rapport réalisé par notre collègue, M. le Député Fourny, je tiens à préciser que ce rapport a été transmis par mes soins à Mme la Présidente de la commission, en demandant que le point puisse être inscrit à l'ordre du jour d'une réunion ultérieure pour que nous puissions en débattre et que M. le Député puisse faire son exposé. C'est un sujet qui me semble être de grand intérêt et probablement que le rapport sera disponible – si ce n'est déjà pas le cas – prochainement sur la plateforme électronique de partage des informations.

Par contre, ce qui est vrai, c'est que ce rapport mettait déjà en exergue un manque de contrôle et un manque de sanctions. Sur les deux dernières années, il y

a eu un contrôle. La question du contrôle m'a amené à réorienter le travail de la police domaniale qui contrôlait essentiellement les dépôts de déchets sur le domaine routier. Elle est désormais également active dans le domaine du contrôle des poids lourds : la masse par essieu, la masse totale du camion, le contrôle technique au bord de la route, la sûreté de chargement et les dimensions et la signalisation du chargement.

Au niveau de l'information, la qualité des cartes des systèmes de navigation s'est améliorée. Le dialogue entre les autorités publiques et les fournisseurs de cartes est également plus constructif. Nul n'est évidemment parfait, mais le problème vient essentiellement de l'utilisateur du système de navigation. Je retiens toutefois la suggestion faite d'avoir des applications nouvelles orientées « trafic exceptionnel », mais trop souvent on remarque que les chauffeurs de camion utilisent un système qui a été paramétré pour une voiture, qu'ils demandent le trajet le plus court au lieu de privilégier les autoroutes et les grands axes et que souvent ils font une confiance quasi aveugle à leur navigateur et ne regardent pas les indications le long de la route.

Certes, l'autorité publique pourrait plus et mieux informer sur l'utilisation correcte d'un navigateur, mais cela fait aussi partie des missions de l'employeur du chauffeur et du vendeur d'équipement.

Dans le cadre de la formation continue des chauffeurs de poids lourds, le sujet des navigateurs GPS et le respect des indications et signalisations routières font d'ailleurs partie intégrante des matières de formation.

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

**M. Stoffels (PS).** - Trois éléments de réponse. Monsieur le Ministre, si j'étais cdH, je dirais : « Que Dieu vous entende ! ». Il y a une série d'éléments dans votre réponse qui méritent probablement d'être reconstruits.

Première considération, je pense qu'il y a plusieurs lectures de ce que l'on peut appeler le « dumping social ». Cela ne me dérange pas qu'un ouvrier polonais ou roumain vienne conduire des camions sur nos routes, mais que ce soit selon un système tarifaire applicable chez nous. Eux aussi sont des pères et des mères de famille qui doivent gagner leur vie, comme tout le monde. Le problème est l'inégalité des systèmes sociaux, c'est le manque de cohésion sociale au niveau de l'Union européenne. C'est la véritable cause.

Deuxièmement, vous renvoyez toujours à la notion qu'il ne s'agit que d'expériences pilotes. Je mets ma main au feu que, si l'expérience pilote est concluante, l'expérience pilote sera généralisée et vous ne trouverez, au bout de quelque temps, en ce qui concerne les longues distances, plus que des *supertrucks* et plus rien

d'autre. Ce qui générera une autre question que celle qui se pose dans le cas de quelques camions seulement.

Je suis aussi conscient que, si les *supertrucks* arrivent de tous les pays qui nous entourent, et comme nous sommes une région de transit, je vois mal comment l'on pourrait faire opposition à une tendance qui serait européenne.

Dernière considération, l'exemple que je vous ai cité, de *supertruck* qui vient de l'Allemagne, qui emprunte l'autoroute Aix-la-Chapelle-Liège et qui quitte l'autoroute au premier pont, c'est un exemple auquel j'ai déjà confronté votre prédécesseur, M. Daerden, dans la législature 2004-2009. Je veux bien croire aux expériences pilotes, mais si cela dure plus qu'une décennie, cela m'a tout l'air d'être tout sauf une expérience pilote.

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

**M. Bellot** (MR). - Merci, Monsieur le Ministre. Je pense que dans les nouvelles technologies, au même titre que l'on peut indiquer sur les GPS les vitesses autorisées par section, il y a quelque chose à chercher de ce côté-là. Je sais que, pour un transport exceptionnel, il faut des autorisations. De moins en moins de transporteurs les sollicitent, puisqu'il n'y a quasiment pas de contrôle, comme vous l'avez indiqué.

Je crois qu'il y a malgré tout une recherche de solutions à faire au niveau des itinéraires préprogrammés « poids lourds » pour ces camions, non seulement pour les transports exceptionnels, mais pour les autres. Je crois savoir que Calbersen – je ne fais pas de publicité – qui équipe bon nombre de transporteurs, en France, a résolu ce problème de son côté, mais il faut être abonné à ce système-là. Je ne dis pas qu'il couvre la Belgique, mais j'ai l'impression que l'on doit essayer de s'orienter vers cela et bien entendu cela doit être une solution à tout le moins belge, même plus à un territoire beaucoup plus étendu, puisque ce genre de technologie s'adresse aussi à des transporteurs étrangers qui, eux, si c'est un système d'abonnement national, n'auront pas accès, parce que tout simplement ils ne prendront pas l'abonnement.

Je vous remercie et je suivrai le dossier de manière attentive. S'il y a une présentation du rapport, ici en commission, par notre collègue, M. Fourny, je me permettrai de rejoindre la commission à l'occasion de ces travaux-là.

## QUESTION ORALE DE MME DURENNE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES RADARS TRONÇON »

**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 radars tronçon ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

**Mme Durenne** (MR). - Monsieur le Ministre vous annoncez en juin 2015, l'arrivée prochaine de radars tronçons et plus particulièrement pour cette année 2016. Donc, ce type de radar – de votre aveu même, Monsieur le Ministre – est mieux perçu et moins contestable par les usagers – ce qui les rend plus efficaces que les radars ponctuels.

La procédure avait été lancée tant au niveau de la préparation des marchés que de la sélection des sites. La sécurité routière, on le sait, doit être une de nos priorités à tous et il est évident que de tels dispositifs peuvent sensibiliser les gens, sinon les forcer à lever le pied.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous m'indiquer où en est la procédure ? Quand se terminera-t-elle ? Avons-nous déjà une date sur la mise en place effective de ces radars ? Pouvez-vous me préciser si des sites sont déjà connus pour accueillir ces radars ?

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, en juin, j'avais effectivement annoncé avoir demandé à mon administration de lancer un appel d'offres pour les radars tronçons, pour fin 2015, et une implantation à partir de 2016.

Pour plusieurs raisons, dont je vais vous faire l'économie du détail, ce marché n'a pas encore été lancé. Outre les moyens du service en charge de ce type de marché, il y a aussi des raisons techniques. Je souhaite que le cahier des charges tienne compte des nouveautés technologiques. En effet, ma volonté est naturellement d'utiliser les technologies les plus récentes, pour autant qu'elles soient fiables et éprouvées afin d'œuvrer à l'amélioration de la sécurité routière.

C'est également là un point délicat, car l'homologation des systèmes prend beaucoup de temps, plusieurs mois pour constituer le dossier et encore trois ou quatre mois pour l'analyse et l'approbation du matériel. C'est vrai pour les radars tronçons, mais aussi pour les radars fixes. L'implantation effective sera, dès lors, davantage pour fin 2016 voir 2017 que pour les mois qui viennent.

Enfin, afin d'augmenter les contrôles de vitesse, des alternatives sont en préparation, telles que l'utilisation provisoire des radars de l'avant-dernière génération ou la location de radars de type « chantier » qui pourraient être utilisés ailleurs que sur chantier.

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

**Mme Durenne (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre. J'entends bien que le marché n'est pas lancé, mais votre volonté est d'utiliser les nouvelles techniques. Je reviendrai donc vers vous un peu plus tard.

Simplement, c'était la volonté du Gouvernement wallon ainsi que notre volonté de diminuer le nombre de tués sur nos routes, bien sûr. Tout cela doit passer par des politiques de prévention, de sensibilisation, de contrôle, mais aussi de sanction. Donc, je reviendrai un peu plus tard vers vous.

**QUESTION ORALE DE MME SALVI À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
PROPOS DE LA MINISTRE FÉDÉRALE DE LA  
MOBILITÉ SUR LE THALYS ET LE FUTUR  
CONTRAT DE GESTION DE LA SNCB »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les propos de la ministre fédérale de la mobilité sur le Thalys et le futur contrat de gestion de la SNCB ».

La parole est à Mme Salvi pour poser sa question.

**Mme Salvi (cdH).** - Monsieur le Ministre, de nouveau, même si vous êtes occupé, une question sur le Thalys et vous savez combien ce dossier nous tient à cœur.

La ministre fédérale de la Mobilité a en effet, récemment, accordé une interview. Et il faut reconnaître que la une était encourageante. : « Galant veut le retour du Thalys wallon ». Là-dessus rien à dire, puisque cela va vraiment dans le même sens. Le problème, Monsieur Knaepen, c'est quand on lit l'article et les propos repris dans l'entretien sont tout de suite moins catégoriques, pour ne pas dire ambigus.

J'en cite certains extraits : « Thalys est depuis peu une entreprise commerciale à part entière. Il faut voir si une dotation qui ferait revenir sur la dorsale ne serait pas considérée comme une aide d'État ». Autre expression : « Au final, ce ne serait peut-être plus un Thalys, mais un TGV ; on travaillerait alors avec la SNCF directement ». La ministre indique également que

le problème technique avec Thalys ne serait pas encore résolu. : « Il faut trouver des rames et cela prend du temps ».

Par ailleurs, Monsieur le Ministre, des éléments relatifs au futur contrat de gestion ont également fuité dans la presse. Là non plus, ces éléments ne sont pas de nature à nous rassurer, puisqu'il serait question d'une nouvelle revue à la baisse de l'offre de trains, de nouvelles fermetures de gares et de guichets. On parle également d'augmentation tarifaire et, là aussi, l'explication donnée est le fait qu'il s'agisse simplement d'un document de travail, que les discussions autour du contrat de gestion n'ont pas encore commencé et qu'in fine, la lenteur du dossier s'explique par la participation des Régions aux discussions. Donc, si le dossier n'avance pas, c'est parce que les Régions participent aux discussions.

Au vu de ces nombreux éléments nouveaux, j'aurais voulu revenir sur ces éléments, Monsieur le Ministre. Tout d'abord concernant l'argument de l'aide d'État. À votre sens, est-il fondé ou pas ? Le financement du transport intérieur sur une ligne à grande vitesse ne peut-il être encore à ce stade considéré comme une mission de service public et, dès lors, intégré à ce titre au contrat de gestion ? Je pense que c'est intéressant de vous entendre là-dessus.

En ce qui concerne la question de la persistance d'un problème technique qui ne permettrait pas d'envisager la remise en service du Thalys, avez-vous effectivement des informations qui corroborent celles du Fédéral ?

Enfin, partagez-vous nos inquiétudes quant aux informations relatives au futur contrat de gestion ? In fine, la Région a-t-elle été approchée ou pas par rapport au contrat de gestion ? In fine, est-ce parce que la Région a été associée que l'on traîne 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, conserver la circulation du Thalys sur la dorsale wallonne est important pour le déploiement socio-économique de notre Région, raison pour laquelle, vous le savez, je me suis régulièrement exprimé à ce sujet et j'ai écrit à plusieurs reprises à la ministre fédérale de la Mobilité pour lui demander son rétablissement rapide.

Or, comme déjà annoncé dernièrement, en séance, j'ai constaté à la lecture de la justification du budget général des dépenses, pour l'année budgétaire 2016, du SPF Mobilité et Transport qu'aucun budget n'a été prévu à l'AB 335 110 312 209 « Contributions pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains à grande vitesse au profit de la SNCB ».

La ministre fédérale ne semble donc pas juger opportun, à ce stade, de passer commande d'une offre de service public auprès de THI Factory.

J'ai donc écrit un courrier à Mme Galant ainsi qu'un rappel, afin d'y voir plus clair. Ces courriers sont actuellement restés sans réponse, mais si j'en crois les propos qu'elle a pu tenir dans la Libre Belgique, il y a peu de temps, et également des conversations que nous avons pu tenir il y a quelques jours, il semblerait que son intention soit bien en tous cas, demain, de trouver une solution, si pas sous la forme de la réanimation du Thalys, l'option du TGV, comme elle l'a exprimé, est aussi à l'étude.

En ce qui me concerne, peu me chaut que le train à grande vitesse qui circule s'appelle Pierre, Paul ou Jacques ou ait une couleur verte, orange, jaune, ce qui m'intéresse c'est qu'il puisse y avoir cette liaison et qu'elle puisse toujours exister au meilleur bénéfice de notre essor régional.

Il semble aussi opportun de préciser, toutefois, que le conseil d'administration de la SNCB du 15 décembre 2015 avait bien inscrit la circulation du Thalys wallon dans ses propositions adressées à Mme la Ministre fédérale de la mobilité, qui n'a donc pas réservé de suite favorable à cela.

En attente d'une clarification définitive, j'ose croire que Mme la Ministre Galant fera le nécessaire pour que la circulation du Thalys sur la dorsale wallonne soit rétablie dans les meilleurs délais, Thalys ou TGV.

En outre, je rappelle aussi qu'en juin 2015, M. Cornu m'avait informé du fait que la THI Factory prenait les mesures nécessaires pour que ces rames soient équipées dans les délais prévus et que toute demande éventuelle de l'État belge, visant à opérer des services qui ne couvrent pas leur coût, 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.

Par ailleurs, en ce qui concerne la question des aides d'État, je ne sais pas s'il s'agit d'une bonne excuse ou d'une réalité. Je reste toutefois dubitatif, car par définition, tout transport en commun est soutenu par les pouvoirs publics. Je vais toutefois demander à mon administration de se pencher sur la question et, avant donc de prendre de nouvelles initiatives, je me dois d'attendre les réponses de la ministre de la Mobilité à mes différents courriers et je suis certainement aussi impatient que vous de les recevoir.

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

**Mme Salvi** (cdH). - Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse. Par ailleurs, on aura également l'occasion d'en reparler pas plus tard que demain en séance publique dans le cadre des différentes résolutions dont nous avons discuté, il y a plus ou moins quinze jours.

J'entends bien que pour vous que ce soit TGV ou Thalys, du moment que cela roule, c'est l'objectif à atteindre. Je vous rejoins sur ce point. Malheureusement, à ce stade, je n'ai pas de réponse ni sur la persistance du problème technique – je ne vous ai pas entendu sur ce point en particulier, mais peut-être n'en savez-vous pas plus non plus, puisque si vos courriers restent sans réponse depuis autant de mois, je me doute bien qu'il y a de nombreux problèmes plus particuliers vous n'avez malheureusement pas de réponse – et par ailleurs, sur la participation des régions aux contrats de gestion. Là aussi, cela semble être une des raisons pour lesquelles le dossier traîne. J'aurais souhaité vous entendre sur le sujet. Comme vous le dites très justement, on est tous les deux impatients d'aboutir sur le sujet et je ne manquerai pas d'ailleurs de revenir éventuellement déjà dès demain sur ces questions qui me paraissent importantes.

**QUESTION ORALE DE M. COLLIGNON À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
SÉCURISATION DES PASSAGES POUR  
PIÉTONS »**

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

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

**M. Collignon** (PS). - Monsieur le Ministre, je me doute que l'on a déjà posé, à quelques reprises, ce type de question. Ceci étant, dans le corps de ma question, j'indique qu'il y a malheureusement eu, en 2014, beaucoup de victimes piétonnes alors que pour nombre d'entre elles, elles se trouvaient à proximité d'un passage pour piétons. J'avoue aussi pour être complet que j'ai connu récemment, à Ville 2, deux incidents de ce type – des jeunes gens qui fréquentaient un passage piéton se sont fait renverser par des véhicules.

Y a-t-il en cours une actualisation de l'état des lieux de la sécurisation des passages ? Y aurait-il un quelconque plan ?

Enfin – ce n'est pas dans ma question –, mais relativement simplement à la mise en état, à la remise des peintures à neuf ou des dispositifs, doit-on nécessairement, à chaque fois, attendre l'aval, la signature du ministre pour le faire ?

Voilà un peu les questions relativement à cette question qui se veut pragmatique, mais avec quand même un impact important puisque, dans ma question, j'indique que 1 454 piétons ont été renversés en 2014 à proximité d'un passage.

**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 fréquence des accidents sur les passages piétons constitue, en effet, un enjeu important. Une étude américaine a même fait la comparaison de la fréquence d'accidents, lors des traversées sur passages piétons marqués ou en l'absence de marquage du traditionnel passage piéton. Ils en arrivaient à la conclusion que le taux d'accidents est identique. Cela confirme que le marquage d'un passage piéton n'est pas gage de sécurité, mais selon le Code de la route, il règle la priorité des usagers les uns envers les autres.

Mon administration est bien consciente et active sur ce domaine des traversées piétonnes. Un guide des différents types de traversées piétonnes est édité et disponible sur le site des routes de Wallonie. On l'oublie souvent, mais il y a plusieurs types de traversées. Cela ne se résume pas au traditionnel marquage du passage piéton. Il y a la règle générale du Code de la route : le piéton peut traverser pratiquement où il le souhaite, moyennant quelques règles simples. C'est d'ailleurs la pratique la plus courante des piétons pour traverser.

Il y a aussi les traversées suggérées, les continuités de trottoirs, les feux de signalisation, les traversées avec îlots refuges, et cetera. Plus fondamentalement, il y a aussi les zones résidentielles et les zones piétonnes qui gèrent autrement l'espace public et la circulation des usagers.

Tous ces types ont leurs avantages et inconvénients, leurs conditions d'implantation et d'aménagement. C'est la raison pour laquelle les types de traversées doivent se choisir en fonction de la spécificité des lieux.

Par ailleurs, mon administration a établi une base de données reprenant l'ensemble des passages piétons sur les routes régionales sous forme de fiches individuelles. C'est un fait d'ailleurs unique en Europe ; autant le souligner, nous sommes la seule région qui dispose d'une telle base de données complète.

La dernière action de mon administration a été la volonté de traiter l'ensemble des passages piétons sur les routes et boulevards à deux fois deux bandes, qui ne sont pas régulés par des feux de signalisation et où forcément les vitesses pratiquées ne sont pas propices à des traversées sécurisantes. À cet égard, le travail est en cours.

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

**M. Collignon** (PS). - Je n'ai pas de réplique spécifique. Je note que le travail est en cours et j'attendrai qu'il se poursuive.

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

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

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Monsieur le Ministre, interrogé au Parlement flamand, votre collègue en charge de la Mobilité au nord du pays a indiqué que 27,6 % des radars installés, le long des routes flamandes, ne sont pas opérationnels. Les facteurs qui conduisent à débrancher un radar sont multiples : vérification du matériel, réparation d'un dommage suite à une collision, et cetera. Le ministre flamand indique que la Flandre essaie d'atteindre un taux de caméras inutilisables de maximum 20 % dans l'ensemble.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous faire le point sur le pourcentage de radars inutilisables le long des routes et autoroutes régionales ?

Visez-vous également un taux de disponibilité des caméras de 80 % ?

Selon la presse, une grande opération d'entretien du matériel a été lancée après des années de manque d'entretien, confirmez-vous cette information ?

Un expert indiquait que les conditions d'utilisation, notamment le déplacement des radars d'un boîtier à l'autre, induisent des dégâts et un nombre important de pannes. Confirmez-vous l'information ? Des mesures sont-elles envisagées afin d'éviter cela ?

Vous avez indiqué l'installation de nouveaux radars le long de nos voiries.

Les moyens humains, matériels et financiers nécessaires à l'entretien de ceux-ci sont-ils prévus ?

Voilà pour mes questions et merci 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, en ce qui concerne le taux de disponibilité des radars en place, la France atteint un taux de disponibilité de 93 %, via des contrats de maintenance très sévères et assez coûteux.

Plus raisonnablement, je vise un taux de disponibilité de 90 %. L'indisponibilité couvre un large champ de raisons. Le matériel peut effectivement être en panne, avoir fait l'objet de vandalisme, être accidenté ; l'alimentation peut être défectueuse, suite à des travaux parfois à plusieurs kilomètres, le temps de réaction du distributeur d'électricité met parfois ses priorités de réaction sur le résidentiel. Les travaux routiers à proximité qui modifient la limitation de vitesse, l'entretien, le déplacement des cinémomètres, et cetera.

Un marché global d'entretien de réparation des radars sur autoroutes est en cours. Cela fait partie de la planification des entretiens et de l'objectif cité et non d'un manque d'entretien antérieur.

Sur le sujet du déplacement des cinémomètres, de boîtier en boîtier, ne soyons pas naïfs – et je relativise l'objectivité de l'information – un vendeur de radars aura, en effet, toujours tendance à préconiser de placer autant de radars qu'il n'y a de boîtiers. C'est bon pour chiffre d'affaires et cela évite toute intervention sur son matériel qui, lui, représente plus un coût qu'une opportunité de chiffres d'affaires et de rentabilité.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Je remercie, Monsieur le Ministre, pour ses réponses. S'il est vrai que personne n'aime être flashé, les radars n'en sont pas moins un bon outil de dissuasion et de sanction visant à réduire les vitesses des usagers.

J'entends bien, Monsieur le Ministre, que l'objectif est d'arriver à un taux de 90 % de radars disponibles et aussi qu'un marché global est en cours.

Je reviendrai vers vous pour avoir peut-être une évaluation un peu plus tard de ce qu'il en est.

**Mme la Présidente.** - Nous pouvons clôturer le volet « normes de transport ». Je vous propose de faire notre pause maintenant et de reprendre à 14 heures, comme convenu dans l'ordre du jour, avec le volet « patrimoine ». À tout à l'heure.

La séance est suspendue.

*- La séance est suspendue à 12 heures 35 minutes.*

## REPRISE DE LA SÉANCE

*(Mme Vienne, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

*- La séance est reprise à 14 heures 12 minutes.*

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

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

*(Suite)*

### 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'ALLIANCE PATRIMOINE-EMPLOI »

### QUESTION ORALE DE MME KAPOMPOLE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ALLIANCE PATRIMOINE-EMPLOI »

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

- de Mme De Bue, sur « l'alliance Patrimoine-Emploi » ;
- de Mme Kapompole, sur « l'alliance Patrimoine-Emploi ».

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

**Mme De Bue** (MR). - Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon et vous particulièrement avez préparé votre alliance Patrimoine-Emploi qui reprend 14 mesures, je ne vais pas les détailler, et qui tourne autour de trois thèmes : la formation, l'accessibilité aux marchés publics et au financement.

Il serait intéressant de vous entendre de manière plus concrète sur ce plan, sur cette alliance, sur la façon dont il va se développer.

Par rapport à cela, j'ai quelques questions concernant le volet accessibilité aux marchés publics. Il est question de la création d'un label de qualité validant les compétences de l'entreprise. Pourriez-vous être plus précis concernant les critères qui détermineront l'accessibilité des entreprises à ce label ? Qui sera responsable de son attribution ? Comment cela sera-t-il applicable dans le cadre de la formation et de votre projet plus 16 ? L'entreprise Marennes devra-t-elle avoir obtenu ce label ?

Par rapport au financement, vous dites être en discussion avec la Fédération Wallonie-Bruxelles et le Gouvernement fédéral. Où en êtes-vous dans ces discussions ? Il y a un budget de 500 millions qui est estimé pour si l'on voulait, en fait, préserver l'ensemble du patrimoine, donc les 2 700 monuments classés du patrimoine wallon. Or, le budget de 25 millions d'euros annuel est intéressant, mais n'est pas suffisant par rapport aux enjeux qui sont là. Quel serait donc l'impact supposé de différentes mesures budgétaires proposées dans votre plan ? Combien de chantiers pourraient être rendus possibles grâce à votre alliance ?

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

**Mme Kapompole (PS).** - Monsieur le Ministre, complémentirement à ce qui vous a été demandé par ma collègue, Mme De Bue, je voudrais saluer le travail de revalorisation de nos artisans locaux parce que, comme vous l'aviez souvent évoqué ici en commission, suite à des questions posées par différents collègues et moi-même, nos artisans locaux disposent d'une expertise et d'un savoir-faire important. On parle de rénovation à l'identique de biens classés.

Parmi les pistes envisagées, vous aviez proposé l'extension du *tax shelter*, justement afin de favoriser le mécénat d'entreprise. Je voulais avoir un peu plus d'informations sur les contours et ce que cela signifie exactement. Je voudrais aussi avoir des éléments d'information concernant l'estimation des moyens qui doivent être dégagés pour remettre en place une telle alliance, qui est pour moi un projet d'envergure et ambitieux, et l'état des négociations avec le Fédéral pour se faire.

Vous le savez, je suis particulièrement attachée à tout ce qui relève des nouvelles technologies et je sais que vous avez voulu une plateforme collaborative pour faciliter la mise en place de projets de récolte de fonds, quels qu'ils soient d'ailleurs. On utilise le vocable anglais *fundraising*, mais c'est vrai qu'il y a plusieurs possibilités pour ce faire. Il y avait aussi un élément qui était revenu, je me rappelle, lors de différentes questions posées précédemment, sur la question du patrimoine et du financement du patrimoine. C'est l'apport de l'ASBL Prometea. Je me demandais où en était la collaboration actuellement avec Prometea.

Vous les savez aussi, chers collègues, on a eu l'occasion d'avoir des contacts avec l'Institut du patrimoine wallon et d'avoir pas mal de présentations avec l'ensemble des membres de la commission. Là aussi, ma question était de savoir : les moyens seront-ils renforcés pour l'Institut du patrimoine, pour qu'ils puissent justement développer ou être en lien avec toutes les formations envisagées par l'alliance Patrimoine-Emploi ?

Je terminerai par les pouvoirs locaux, puisque des synergies fortes peuvent être mises en place avec les pouvoirs locaux. On le sait, lorsqu'il y a un élément du patrimoine majeur dans une ville, dans une commune, c'est un élément important pour l'image de marque de celle-ci. Je me demandais quel type d'alliance vous avez envisagé et peut-être en synergie avec le ministre qui relève des pouvoirs locaux, M. le Ministre Furlan ?

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

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

les députées, merci pour votre question sur un sujet à mes yeux fort intéressant, cette alliance Patrimoine-Emploi. Je vous remercie de me donner l'occasion de pouvoir y revenir davantage par le détail, même si vos différents considérants ont déjà pu balayer le spectre assez large du contenu de cette alliance.

Rappelons d'abord la démarche et la conviction. La conviction a été acquise dans mon chef dès le début de mon mandat suite à une rencontre très rapide qui s'est effectuée avec la confédération Construction wallonne. Puisque la confédération Construction wallonne m'a elle-même rendu un mémorandum rappelant et invitant la Région à mobiliser davantage les leviers du patrimoine ; rappelant, et on ne le dit pas suffisamment, que de tous les secteurs de la construction, celui qui est le plus dense en création d'emplois directs et indirects par millions d'euros investis, c'est celui du patrimoine. Avec l'avantage complémentémentaire, surtout lorsque nous faisons travailler nos artisans qui disposent d'expertises bien spécifiques, qu'il s'agit d'emplois qui ne sont pas aisément délocalisables. On est donc aussi dans une démarche de soutien à un secteur qui lutte efficacement contre le dumping social.

Deuxième élément de conviction, c'est que plus que jamais chacun des ministres, dans l'exercice de ses compétences, doit maximaliser les opportunités de mise à l'emploi, de soutien de l'emploi, de création d'emploi. La politique du patrimoine a peut-être été insuffisamment perçue par le passé comme étant un levier pouvant y contribuer, alors que plus que jamais on ne doit rendre ses lettres de noblesse non seulement à notre bâti ancien, mais aussi à ceux qui le façonnent, à ses artisans, avec des réflexions connexes sur la disponibilité de la main-d'œuvre qualifiée et donc des filières d'apprentissage. L'ambition est effectivement, en transparence, de pouvoir fédérer toutes celles et ceux qui ont des intérêts à l'égard du secteur du patrimoine pour avoir une démarche d'ensembliser et avoir un effet de levier qui soit plus important que si chacun travaillait de son côté. C'est la raison pour laquelle, depuis plusieurs mois, j'ai réuni au sein de mon cabinet des interlocuteurs de différents secteurs, public, privé, bien entendu, des auteurs de projets également, pour donner corps à cette alliance et fixer les balises de l'ambition politique.

L'enjeu étant de se dire quelle vision nous souhaitons développer pour que le patrimoine devienne réellement un vecteur de création d'emplois, en faisant fi de la lasagne institutionnelle puisque, si je restais exclusivement dans le champ des compétences régionales, je n'avais qu'une approche partielle. Certains auraient peut-être pu dire partielle la manière dont la compétence doit s'exercer pour vraiment avoir un effet multiplicateur.

Avec la confédération Construction wallonne, nous avons décidé, dans cette alliance, d'identifier aussi les projets qu'il serait utile de mettre en œuvre et qui sont

du ressort de la Communauté française, voire du Fédéral, singulièrement sur les enjeux fiscaux. Non pas dans une démarche visant à les cibler, mais en disant, chers amis, que tous nous disposons de leviers qui pourraient être utilement activés au service de la cause du patrimoine et donc au service de l'emploi. Essayons d'y collaborer positivement tous ensemble.

Pour pouvoir répondre par le détail vos différents sujets, je commencerais par le label de qualité. Je tiens à préciser qu'il est en cours de création puisque le référentiel managérial et technique sera bouclé pour le mois d'avril. Les audits proprement dits se feront auprès des entreprises et sur leurs chantiers dans le courant du mois de mai. Dix entreprises wallonnes de couverture de toiture ont accepté de participer à cette phase test et vont nous aider à constituer et à améliorer le document et le processus. On commence sur les toitures, après on ira sur les maçonneries, on ira sur d'autres thématiques, mais c'est celle qui semblait la plus opportune et urgente puisqu'il faut d'abord que tout soit bien au sec pour pouvoir améliorer les conditions de restauration.

Piloté par la Belgium construction certification association, la BCCA, qui est une ASBL dépendant directement de CECO, en association étroite avec la confédération de la construction toiture, le projet prévoit la mise sur pied d'un comité de labellisation, composé de quatre groupes représentants les experts, les pouvoirs publics, les auteurs de projet, dont l'Union wallonne des architectes et le secteur avec, notamment, la confédération de la construction toiture. Sa composition sera finalisée dans le courant avril pour être opérationnelle pour l'analyse des résultats des audits des mois de mai et de juin.

Il est évident que mon souci partagé par la confédération Construction wallonne est d'offrir un maximum de visibilité à ce label, mais le référentiel développé actuellement ne concerne que les couvertures en ardoises naturelles. Le programme élaboré avec le BBKA prévoit, en fonction de l'évaluation de la phase test, de lancer la création de référentiels pour le gros œuvre fermé, en cohérence avec le travail réalisé au niveau du cahier des charges de type CCTB 20/22, donc cahier des charges technique bâtiment 2022. Dès lors, les entreprises Marennes de l'appel à projets plus 16 n'auront pas obtenu le label avant son lancement. Toutefois, la sélection de ces entreprises se fera grâce au relais des confédérations construction locale, les provinciales, en ces circonstances, et sous le contrôle des formateurs du Centre des métiers et du patrimoine de la Paix Dieu afin de s'assurer de la compétence des tuteurs auxquels les partenaires feront appel. Le projet de plateforme collaborative s'inscrit dans la suite du projet de création d'un portail du patrimoine en 2009, en parallèle de la réflexion que je mène sur le paysage administratif des acteurs du patrimoine, je compte étendre cette plateforme aux associations que nous soutenons, que nous finançons et qui sont parfois

également acteurs dans le domaine du tourisme et de la culture.

Par ailleurs, ce guichet unique, que j'ai déjà évoqué, sera l'occasion de rassembler en un seul lieu, certes virtuel, tous les outils existants, qu'il s'agisse d'inventaires, de bases de données photographiques, de conseils techniques ou administratifs, d'aides à l'élaboration d'un projet, de recherches de financement et j'en passe. Le cahier des charges est en cours de rédaction afin de finaliser les contours du projet.

Le projet relatif au financement alternatif, notamment la question du mécénat d'entreprise, est élaboré en collaboration avec les représentants des cabinets de Mme la Ministre Milquet et du ministre Vervoort. Ces dernières années, plusieurs propositions en la matière ont été déposées et le projet que nous portons cherche à répondre au manque que nous avons relevé dans la législation actuelle et dans les propositions de ces dernières années.

Il n'existe toujours pas aujourd'hui de définition officielle, d'ailleurs, du mécénat d'entreprise. C'est un élément important à souligner sur lequel nous devons travailler. Comme vous le savez, le ministre du Budget, M. Van Overtveldt, grâce aux contacts aussi que nous avons pu nouer lors de la conférence des ministres du Conseil de l'Europe avec le cabinet de M. le Ministre Bourgeois, est également associé à la réflexion, mais je garde l'espoir de bénéficier d'une oreille attentive et bienveillante.

Le *tax shelter* a fait, lui, l'objet d'une proposition au Gouvernement fédéral, sans réponse à l'heure actuelle, mais je vais relancer les contacts puisque l'on voit le succès que le *tax shelter* a pu être pour l'industrie cinématographique, ce serait intéressant. J'avais déjà écrit en ce sens au mois d'août ou septembre 2014, au moment où le Gouvernement wallon était mis sur pied, mais pas encore le Fédéral, aux deux négociateurs royaux de l'époque, Kris Peeters et Charles Michel, pour leur demander d'intégrer dans le futur programme de Gouvernement fédéral une réflexion sur la fiscalité liée au patrimoine. Je n'ai pas eu d'échos et de réponses, mais j'espère que ce sera un élément sur lequel on pourra en bonne intelligence travailler conjointement.

En ce qui concerne Prometea, je tiens à vous rassurer, la convention est plus que jamais d'actualité et j'ai renforcé le contrat et le contact aussi avec cette ASBL. Je travaille avec elle, effectivement, sur une définition légale du mécénat d'entreprise, mais également sur la mise sur pied d'un collectif d'entreprise dédié au patrimoine en Wallonie. Il y a déjà toute une série d'entreprises et d'entrepreneurs privés qui ont envie de se mobiliser pour la défense et l'investissement dans la cause du patrimoine.

Je l'ai évoqué un peu plus tôt aussi, la réflexion sur le paysage institutionnel du patrimoine en Wallonie est

en cours et il est prématuré d'envisager des renforts, notamment en ce qui concerne l'Institut du patrimoine wallon. Cependant, il est clair que les besoins en ressources humaines pour faire aboutir l'important volet de la formation sont connus et envisagés et seront mis en œuvre en temps utile.

Je tiens d'ailleurs à remercier et à souligner, puisque j'allais le faire tout de suite pour les pouvoirs locaux – je viens de le faire pour la formation, c'est une alliance portée par le Gouvernement – ma collègue, la ministre Tilleux, en charge de la Formation, notamment en alternance, qui aura un rôle clé à jouer avec le FOREm et l'IFAPME. Mon collègue, le ministre Furlan, qui est lui en charge des Pouvoirs locaux et du Logement, a aussi une responsabilité à mettre en œuvre, certains des axes de l'alliance ; et le ministre Marcourt, à la fois comme ministre en charge de l'Enseignement supérieur, si je pense aux actions que nous souhaitons mener au niveau du baccalauréat en architecture, par exemple, aura des rôles à jouer tout comme en qualité de ministre de l'Économie.

On va donc s'appuyer sur les pouvoirs locaux pour faire aussi la promotion des différents projets de cette alliance et un plan de communication sera présenté au comité de suivi lors de la prochaine réunion afin d'être implémenté. C'est d'ailleurs une des mesures transversales de l'alliance.

Pour terminer, il convient de ne pas perdre de vue l'objectif premier de ce projet : maintenir un emploi de qualité sur les chantiers de restauration en Wallonie. Actuellement, une bonne part des budgets sert à financer, notamment par le truchement de cascades de sous-traitances et de l'intérim des travailleurs étrangers détachés, qui ne sont pas soumis aux mêmes contraintes et règles que nos entreprises. Dès lors, avant de poursuivre l'augmentation budgétaire entamée il y a deux ans, il convient de s'assurer des destinataires de ces moyens.

Vous comprendrez ainsi que le nombre de chantiers n'augmentera pas nécessairement dans les toutes prochaines semaines, mais par contre l'impact sera positif au niveau de l'emploi à terme, puisque l'idée est vraiment de continuer cette inflexion des moyens budgétaires consacrés au patrimoine sur un moyen et long termes et que de nombreux propriétaires ont aussi simultanément leur chantier de restauration, quel que soit d'ailleurs l'incitant budgétaire. Il est vrai que, dans l'absolu, si l'on voulait rénover la totalité des biens patrimoniaux qui le nécessiteraient, plusieurs centaines de millions d'euros seraient nécessaires et l'on n'en dispose pas. J'ai souhaité à Mme De Bue de jouer la même transparence, ce que j'avais fait avec le plan Infrastructures pour montrer au contraire la perspective d'investissements majeurs qui subsistent dans ce secteur, et nous allons, je l'espère, y contribuer collectivement.

Je ne manquerai pas de vous faire parvenir à toutes deux la plaquette liée à cette alliance Patrimoine-Emploi pour en connaître les mesures par le détail si vous le souhaitez.

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

**Mme De Bue (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour sa longue réponse. Je crois que c'était utile d'avoir plus de précisions sur ce projet et, effectivement, on prendra connaissance avec intérêt de votre planète... de votre plaquette.

*(Rires)*

Je crois que c'est un projet important tant pour le secteur de la construction, vous l'avez souligné. On sait combien ce secteur est fragile et doit bénéficier de certaines mesures, notamment dans le cas du dumping social, mais aussi pour le patrimoine. Je pense que l'on n'a pas suffisamment investi, pas nécessairement, en briques dans notre patrimoine, mais aussi affectivement dans notre patrimoine.

Je suis toujours frappée quand on va en France, par exemple, la fierté qu'ont les Français... Quand on voit dans le plus petit village, dans le moindre petit recoin de France, les pierres, les monuments sont toujours restaurés et il y a comme – c'est ancré dans leur mentalité – un amour du patrimoine. Je pense que cette alliance va générer cela aussi pour notre patrimoine wallon.

Je ne dis pas que l'on ne fait rien, mais on pourrait être plus fiers et plus ambitieux. Je me réjouis donc de ce projet qui me semble bien articulé puisqu'il y a d'autres niveaux de pouvoirs qui sont concernés et impliqués dans le projet et qu'il faut effectivement y aller pas à pas en fonction des budgets et des moyens. J'ai aussi bien pris note de votre volonté d'ouverture, en tout cas dans le financement, parce que vous ne saurez pas tout financer avec les budgets qui sont les vôtres au niveau public. Il y a aussi une ouverture par rapport à du financement privé qui pourrait être bénéfique pour l'intérêt général de la Wallonie. Merci en tout cas.

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

**Mme Kapompole (PS).** - C'est effectivement un projet ambitieux, tellement important pour notre Région, peut-être pas pour la planète, mais en tout cas pour notre Région déjà.

*(Rires)*

Ce serait déjà pas mal pour notre Wallonie. Je voudrais souligner des éléments qui me semblent importants dans les réponses apportées par M. le Ministre et qui doivent être beaucoup plus connus par l'ensemble des citoyens wallons, c'est la densité du secteur en termes d'emplois et la nécessité de travailler

très concrètement dans le cadre du patrimoine sur la lutte contre le dumping social. Je pense que, même en termes de communication, dans le plan, cela pourrait être très intéressant à valoriser, parce que je crois que c'est peu connu.

Je voudrais aussi insister sur la transversalité du travail réalisé au niveau du Gouvernement. C'est vrai que c'est important pour moi, et vous l'avez bien démontré, de voir à quel point les différents ministres se sont impliqués dans le projet, que c'est un véritable projet de gouvernement à porter ensemble et aussi à différents niveaux de pouvoirs, comme l'a souligné ma collègue. Là aussi, c'est peut-être, je ne vais pas dire une forme de projet-pilote, mais par rapport à notre maturité institutionnelle, comme on en parle souvent, l'occasion de démontrer que l'on peut réussir quelque chose ensemble.

Je voudrais terminer sur un élément que je n'avais pas du tout développé à la base, mais qui me semble aller de soit vu les compétences que vous assumez au niveau du Gouvernement, à savoir – et vous avez parlé par exemple du Bac en architecture – la nécessité de sensibiliser aussi à l'accessibilité par rapport aux personnes en situation de handicap.

Cela peut être l'occasion, parce que l'on va être à la source des formations, des personnes qui seront amenées à travailler sur ces dossiers-là. On le sait, à l'heure actuelle, toute une série de bâtiments souffrent de cet aspect-là, en tout cas par rapport à l'accessibilité, parce qu'il n'y a pas de vision dès le départ. Vu que vous avez ces compétences-là en matière d'égalité des chances et je d'action sociale, en général, cela pourrait être aussi un élément porteur au niveau de la communication et du suivi de ce dossier.

Je vous remercie beaucoup et je reviendrai, puisque le cahier des charges est en cours pour la plateforme collaborative, le plan de communication doit seulement être passé, donc on reviendra sans doute avec toute une série de questions pour continuer le suivi avec vous. Merci.

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

**QUESTION ORALE DE MME SALVI À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
PROTECTION DU PATRIMOINE CLASSÉ  
PRIVÉ »**

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

La parole est à Mme Salvi pour poser sa question.

**Mme Salvi** (cdH). - Monsieur le Ministre, notre Région est riche d'un important patrimoine immobilier. Si une partie de celui-ci appartient à des autorités publiques, un pourcentage encore plus important appartient à des privés.

Afin d'aider ceux-ci à subvenir aux importants frais d'entretien de ces biens, la Wallonie a mis en place toute une série d'aides financières. Même si je n'ai pas participé aux débats précédents, je partage complètement l'échange de vues sur les différentes propositions que vous venez de formuler dans le cadre de l'alliance patrimoine-emploi pour justement pouvoir développer des modes de financement alternatif. Vous avez parlé du mécénat d'entreprise, du *fundraising* ou de la révision des régimes de droits de succession. Effectivement, à travers un plan ambitieux comme celui-là, j'ose espérer que de nouvelles sources de financement, de nouvelles orientations pourront demain être empruntées, que ce soit par le secteur public ou par le secteur privé.

Cependant, force est de constater que par manque de moyens ou, ce qui est plus grave, de manière volontaire certains propriétaires privés laissent à l'abandon des biens classés. Ce manque d'entretien met en péril un certain nombre d'entre eux.

Pour illustrer mon propos, je voulais citer un exemple, le cas de l'amicale Solvay dans l'arrondissement de Charleroi qui a un magnifique bâtiment classé. Il date de 1937. Il possède une piscine, un restaurant, un casino, un ensemble qui est connu par des personnes de l'arrondissement de Charleroi, mais bien au-delà. Aujourd'hui, on a un véritable problème avec ce bâtiment. Bon nombre de citoyens s'en émeuvent, que ce soit à travers les réseaux sociaux, à travers la presse et autres. Pourquoi ? Tout simplement parce que l'on ne parvient pas à mettre la main aujourd'hui sur les propriétaires du bien pour pouvoir leur donner une espèce d'injonction de conscientisation et de maintien d'un bâtiment, aujourd'hui classé au patrimoine wallon.

À travers les différentes démarches que vous entreprenez, aujourd'hui, avec cette prise de conscience de l'importance de la défense du patrimoine en Wallonie, à travers le futur Code du patrimoine, envisagez-vous de mener une réflexion sur la mise en place de mesures en vue de permettre aux autorités publiques de disposer d'outils pour forcer, si nécessaire, un privé à entretenir un bien classé ? Parce qu'aujourd'hui j'ai l'impression que les autorités communales sont très largement dépourvues. Ou alors, il faudrait pouvoir réfléchir à des expropriations et ce genre de choses.

Je me demandais si, indépendamment de ces mesures extrêmes, il n'y avait pas là un lieu de réflexion

à avoir, des actes à poser au niveau de l'autorité wallonne pour permettre, justement, aux autorités locales, à un moment, de se saisir de ce genre de dossier.

À défaut de réaction des propriétaires privés, ne conviendrait-il pas de permettre aux autorités publiques de récupérer la gestion du bien par négligence ? Parce qu'à un certain moment des bâtiments de ce type qui sont également l'histoire d'un siècle, de les voir dépérir de cette façon, pour les amateurs de vieilles pierres, cela fait vraiment mal aux tripes. Je sais que vous pouvez aussi être sensible à ce type de réflexion. J'aurais souhaité avoir cet échange avec vous et éventuellement des réponses à mes questions.

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, les monuments classés sont répartis, on le sait trop peu, pour moitié chez les propriétaires privés et pour moitié chez les propriétaires publics.

On peut considérer que les monuments présentant des besoins d'entretien ou de restauration représentent 25 % environ du parc des immeubles classés.

Pour les monuments laissés à l'abandon par leurs propriétaires, un dispositif existe déjà en partie et devrait être renforcé dans le cadre du Code du patrimoine qui est en cours de rédaction.

Si actuellement une approche collaborative d'aide a été privilégiée par rapport aux sanctions, celles-ci existent in fine. Vous verrez, et je vais vous en faire le développement, à la lumière de ce que je vais vous dire, il y a une nécessité manifeste de pouvoir améliorer le dispositif à l'occasion du futur Code du patrimoine.

Chaque monument classé fait l'objet d'une fiche d'état sanitaire réalisée ou en cours. Les monuments en péril, au nombre de 200 environ lors de la création de l'institut du patrimoine wallon en 1999, sont prioritaires. Ce qui a conduit à l'établissement de la liste d'une centaine de monuments dont doit s'occuper l'IPW.

La fiche d'état sanitaire actualisée tous les cinq ans identifie donc les actes et les travaux à réaliser pour entretenir et restaurer le monument. Quels sont les pathologies et les remèdes avec une priorisation, un délai d'action et une estimation budgétaire ? Sauf exception motivée, le propriétaire a cinq ans pour mettre en œuvre d'une manière globale les recommandations de cette fiche d'état sanitaire.

Pour la plupart de ces interventions, il peut d'ailleurs bénéficier de subsides.

Si l'on constate que les mesures n'ont pas été prises, la fiche d'état sanitaire est actualisée en invitant le propriétaire de manière plus affirmée à entamer des

actes et des travaux nécessaires. Dans le cas où rien n'a été mis en œuvre, les subsides sont minorés de 10 %. Si après cinq années supplémentaires, l'on constate que rien n'a été fait et que le monument est en péril, à défaut d'entretien ou de travaux, pendant 10 ans, cela conduit irrémédiablement à menacer un immeuble, qu'il soit classé ou non. La réglementation actuelle prévoit soit que l'on réalise une partie des travaux en les confiant aux communes ou aux provinces en récupérant les montants investis auprès du propriétaire, soit que l'on exproprie ce bien pour cause d'utilité publique.

Cette expropriation est faite au profit de l'IPW qui, dans ce cas, a la mission de restaurer, voire réaffecter si nécessaire ce monument et le remettre sur le marché immobilier. Il faut néanmoins constater que, depuis la création de l'IPW, ce dernier mécanisme n'a pas été mis en œuvre, suite notamment à deux questions préjudicielles posées à la Cour constitutionnelle à propos d'une maison à pans de bois à Vielsalm, il y a une quinzaine d'années.

Dix ans, cela peut paraître très long quand on attend une intervention du propriétaire avant d'envisager de réaliser les frais pour son compte, mais d'un autre côté j'imagine, mais je me documenterai davantage, que c'est lié au délicat équilibre constitutionnel entre le droit de propriété et le droit à la préservation d'un héritage collectif.

Toujours est-il qu'en synthèse, pour traiter des cas évoqués par votre question, la réglementation existe, mais doit être reformulée et est sans doute renforcée pour permettre une action plus efficace de la part des acteurs du paysage structurel du patrimoine.

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

**Mme Salvi** (cdH). - J'attendais une chute, Monsieur le Ministre. Il me disait que la réglementation doit être reformulée, donc vous allez dans mon sens, donc j'attendais : quand s'y attelle-t-on ? Quand s'en occupe-t-on ? Puisque, justement, vous avez pris à bras-le-corps le dossier du patrimoine avec cette alliance qui me paraît importante, mais vous le dites vous-même et à juste titre. Laisser dépérir un bâtiment pendant plus de 10 ans, il ne faut pas espérer après 10 ans pouvoir encore le récupérer ou offrir quelque chose, d'autant plus que quand on étudie un peu la qualité des matériaux qui sont parfois utilisés, ce n'est pas toujours des matériaux qui peuvent durer dans le temps. On a plein d'exemples de bâtiments en tête.

Si je me réjouis qu'une réglementation existe, reconnaissons vous et moi qu'aujourd'hui il faut aller beaucoup plus loin, beaucoup plus vite pour éviter que d'ici 10 ou 15 ans on perde des pans importants de notre patrimoine classé.

Je vous invite à pouvoir, comme vous l'avez fait pour les questions précédentes, aller vite aussi sur ce

type de dossier parce que, comme vous l'avez également souligné, même si cette procédure existe, elle n'a jamais été appliquée. Ce qui veut dire que cela se sait aussi dans le milieu et que l'on peut donc faire tout ce que l'on veut, danser sur nos têtes, il n'y a quand même pas de résultats à l'affaire.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - L'ambition est de clôturer le Code du patrimoine et ses arrêtés d'exécution pour la fin de cette année 2016. Sachant que cela fait déjà plus d'un an que l'on travaille dessus, c'est un peu le CoDT du patrimoine. Cela demande beaucoup de travail préalable et de modifications lourdes, mais cela devrait être bouclé fin de cette année 2016 a priori.

**Mme Salvi** (cdH). - Je me réjouis de passer de longues heures en commission pour pouvoir l'approuver.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Vous ne serez pas déçue.

**QUESTION ORALE DE MME VIENNE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
CONSOMMATION D'ANTIDÉPRESSEURS DANS  
LES STRUCTURES D'HÉBERGEMENT POUR  
PERSONNES ÂGÉES »**

**Mme la Présidente**. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la consommation d'antidépresseurs dans les structures d'hébergement pour personnes âgées ».

La parole est à Mme Vienne pour poser sa question.

**Mme Vienne** (PS). - Monsieur le Ministre, en 2006, le Centre fédéral d'expertise révélait les résultats d'une étude sur la consommation de médicaments dans les maisons de repos et les maisons de repos et de soins. Ces résultats démontraient que les médicaments les plus consommés étaient les psycholeptiques, les benzodiazépines et les antipsychotiques pour 68 % des résidents, les laxatifs 50 % et les antidépresseurs 46 %.

Le Centre fédéral d'expertises mettait en exergue que 43 % des résidents de MRPA/MRS âgés de plus de 65 ans consommaient des antidépresseurs combinés, pour un résident sur quatre, à la consommation de benzodiazépines ou d'antipsychotiques.

Or, vous le savez, les traitements antipsychotiques chez les personnes âgées altèrent leurs fonctions cognitives.

En 2013, la Belgian Psychotropics Experts Platform a été créée afin de parvenir à une utilisation plus appropriée des psychostimulants, des benzodiazépines, des antidépresseurs et des antipsychotiques. Les missions de cette plateforme sont la sensibilisation, la rédaction et l'implémentation de lignes directrices et de recommandations, la stimulation de la recherche et le monitoring.

La compétence relative à ces institutions vous est revenue et je souhaiterais aborder les points suivants : les pistes d'action qui ont été recommandées, comme favoriser la formation et soutenir les intervenants de soins ou encore élaborer des lignes directrices sur la politique des troubles du comportement.

Pourriez-vous nous dévoiler vos intentions quant aux éventuelles campagnes de sensibilisation ou de formation à destination du personnel ?

Quelles sont vos lignes directrices ?

Pourriez-vous nous donner votre plan d'action global de lutte contre cette surconsommation chez nos aînés institutionnalisés ?

Pourriez-vous, par la même occasion, nous détailler les effets de la réforme sur l'implication de la Wallonie dans le fonctionnement du BelPEP ?

**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'arrêté royal du 9 mars 2014 qui est venu modifier l'arrêté royal du 21 septembre 2004 fixant les normes pour l'agrément spécial comme maison de repos et de soins contient des dispositions relatives à la prescription de médicaments et au rôle du médecin coordinateur et conseiller.

Le texte arrête, en effet, toute une série de tâches que le médecin coordinateur et conseiller doit assumer, en concertation avec l'infirmière en chef.

Parmi les tâches liées aux soins, le législateur fédéral a prévu l'organisation, je cite, de la prescription, la fourniture, la délivrance, la conservation et la distribution de médicaments en concertation avec les pharmaciens.

Cette disposition ainsi que l'ensemble de l'arrêté royal de mars dernier est entré en vigueur le 20 avril 2014. Depuis cette date, un juste équilibre entre les fonctions de chacun doit être établi sachant que la politique en matière de médicaments et l'art de guérir restent une compétence exclusive du Fédéral. En d'autres termes, l'acte de prescription qui est de la responsabilité du seul médecin prestataire relève de l'art de guérir et est donc de la compétence du Fédéral.

Par ailleurs, le règlement d'ordre intérieur des maisons de repos prévoit les modalités d'organisation de l'activité médicale dans le respect strict du libre choix de son médecin par le résident. C'est donc aussi le rôle du médecin traitant d'agir pour éviter les polymédications et les prescriptions abusives de psychotropes.

Il n'y a, a priori, aucune raison d'avoir plus besoin d'antidépresseurs, d'antipsychotiques ou de tranquillisants à l'âge avancé, mais c'est parfois une réponse à des problèmes que l'on maîtrise mal ou que l'on comprend mal comme les questions existentielles de fin de vie, forcément plus nombreuses en maison de repos, sans doute parce que l'on voit partir les autres, parce que l'on sait que l'on ne déménagera plus ou parce que l'on n'a plus de projet de vie, de responsabilité et que l'on s'ennuie. On observe donc une augmentation de la consommation de ces substances avec l'âge.

Le problème est que non seulement cette pratique ne résout pas vraiment la difficulté, mais en plus elle peut faire prendre des risques à la personne : risque de chute, risque de désorientation accrue, de dénutrition.

Des recherches menées aux États-Unis mettent en évidence qu'un renfort de personnel dans les maisons de repos fait chuter la prise de ce type de médicaments. Mais comment augmenter le nombre de personnels sans augmenter les coûts à charge de la collectivité et/ou les prix qui sont déjà considérés comme élevés en institution ?

Des outils permettant d'améliorer la coordination des soins autour des résidents sont progressivement mis en place. Il s'agit notamment des dossiers individualisés de soins qui commencent à être informatisés. C'est déjà le cas dans 44 % des maisons de repos dont le logiciel est rendu accessible aux médecins traitants, qui peuvent y compléter la partie médicale.

Le BelRAI est un projet commandité par le Service public fédéral Santé publique pour l'enregistrement uniforme et informatisé en ligne de données de clients provenant de différents contextes de soins. Il comporte un chapitre relatif aux médicaments et comprend un logiciel qui, sur la base d'algorithmes, permet de juger de la qualité des prescriptions, notamment le risque d'incompatibilité entre médicaments, les risques de surdosage. Ce système une fois mis en place, conjugué à la tarification à l'unité qui est de mise depuis le 1er janvier 2015 dans les maisons de repos, devrait permettre de développer à l'avenir des campagnes de sensibilisation sur la base d'éléments objectifs.

D'autres mesures sont mises en place en matière de politique de qualité dans l'accueil et l'accompagnement des résidents. En améliorant le bien-être des résidents, elles ont vocation à faire diminuer la consommation de médicaments psychotropes ou antidépresseurs. Il s'agit notamment du projet de vie. Cet outil évolutif doit exister dans chaque maison de repos ; il constitue la

carte de visite propre à l'établissement qui doit notamment comporter des dispositions relatives aux mesures prises dans le but de respecter la personnalité des résidents, d'apaiser le sentiment de rupture éprouvé par eux et leur famille lors de l'entrée en maison d'hébergement.

Signalons aussi la présence de référents accueil déjà dans 64 % des maisons de repos, dont le rôle est également de rendre plus facile et moins traumatisante l'entrée en maison de repos.

Enfin, concernant la Belgian Psychotropics Expert Platform, le BelPEP, il s'agit d'une initiative fédérale. Elle n'a pas de raison d'avoir vu son fonctionnement modifié par la sixième réforme de l'État puisqu'elle est constituée d'experts dans les domaines concernés. Elle n'accueille pas de représentants des autorités.

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

**Mme Vienne (PS).** - Je vais simplement remercier M. le Ministre. C'est un sujet qui est particulièrement sensible, notre qualité de vie dans quelques années est en cause. Je remercie M. le Ministre de ses réponses.

#### **QUESTION ORALE DE MME VIENNE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA PRÉVENTION CONTRE LES NOUVELLES DROGUES »**

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

La parole est à Mme Vienne pour poser sa question.

**Mme Vienne (PS).** - Monsieur le Ministre, l'Organe international de contrôle des stupéfiants, l'OICS, a répertorié, début 2014, 388 nouvelles drogues, également connues sous le nom de *legal highs* soit 11 % de plus qu'en 2013.

D'après l'OICS, ces nouvelles substances sont élaborées à grande vitesse dans des laboratoires à partir de substances autorisées par la loi.

Le législateur fédéral a apporté des modifications légales en adoptant la loi du 7 février 2014 modifiant la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes, de manière à améliorer l'efficacité et la flexibilité de la loi concernant

l'évolution rapide des NPS, *novel psychoactive substances*.

Le Fonds de lutte contre les assuétudes relève concrètement de vos compétences depuis le 1er janvier 2015. Ce fonds vise notamment à informer des dangers liés à la consommation et à l'accoutumance aux produits pouvant engendrer une assuétude, ainsi qu'à réduire la consommation de ces produits, particulièrement chez les jeunes.

En 2015, vous annonciez que la concertation avec le Gouvernement fédéral se concrétisait par la présence wallonne au sein de la Cellule générale de politique drogues découlant de la Conférence interministérielle santé et des groupes de travail qui ont été récemment créés pour travailler sur différentes thématiques.

Monsieur le Ministre, étant donné les éléments alarmants rapportés par l'OICS, je souhaiterais aborder les points suivants. Durant cette période que vous appelez transitoire, quelles sont vos intentions quant à la prévention auprès de nos jeunes concernant ces nouvelles substances ? Pourriez-vous nous donner votre avis sur la nécessité d'une mise en place urgente d'un plan d'action spécifique concernant ces NPS ?

La Cellule générale de politique drogues a été mise en place par l'accord de coopération en 2002 entre entités fédérale et fédérées pour une politique de drogue globale et intégrée. Pourriez-vous nous préciser si cet accord a été revu et rediscuté et dans quels termes ?

**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 question que vous soulevez concernant les nouvelles substances psychoactives est importante, puisque régulièrement de nouvelles substances sont découvertes et mises en circulation.

La prévention et l'information de la population sont donc très importantes et entrent dans le cadre des missions des associations bénéficiant de subventions wallonnes. Ces associations sont bien conscientes de l'enjeu et interviennent à ce titre très régulièrement.

Je puis vous assurer que ces associations sont très attentives à l'apparition de ces nouvelles substances et veillent à être informées de leur composition et de leurs effets. Elles sont aidées en cela par des services tels qu'Infor-Drogues ou encore Eurotox ; Eurotox d'ailleurs qui diffuse chaque fois que nécessaire un message alerte concernant les nouvelles substances.

Des campagnes spécifiques concernant les nouvelles substances psychoactives prennent progressivement place au sein des campagnes plus globales.

Par ailleurs, nous pouvons nous réjouir du travail qu'effectue régulièrement la Cellule générale de politique drogues dont les groupes de travail se penchent sur des problématiques spécifiques. L'accord entre les entités fédérées et fédérale est toujours d'application, c'est pourquoi les groupes de travail et la Cellule générale de politique drogues préparent ainsi de manière rigoureuse les conférences interministérielles de la santé.

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

**Mme Vienne (PS).** - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

#### **QUESTION ORALE DE MME SALVI À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES MESURES PRÉVENTIVES À UNE ÉVENTUELLE ÉPIDÉMIE DE GRIPPE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les mesures préventives à une éventuelle épidémie de grippe ».

La parole est à Mme Salvi pour poser sa question.

**Mme Salvi (cdH).** - Comme on le dit, Madame la Présidente, il vaut mieux prévenir que guérir.

Monsieur le Ministre, dans la semaine du 18 au 24 janvier, l'Institut de santé publique a comptabilisé 129 consultations pour des symptômes grippaux.

Quand on parle d'épidémie en Région wallonne, le seuil de 144 consultations pour 100 000 habitants doit être dépassé durant au moins deux semaines consécutives et au moins 20 % des échantillons doivent être positifs.

On pouvait donc considérer que la Belgique était proche du seuil épidémique de la grippe. Ma question est assez simple et absolument pas polémique, je voulais simplement que vous puissiez nous informer sur la manière dont la Wallonie se prépare lorsqu'elle approche du seuil d'épidémie.

De quelle manière les campagnes de prévention sont-elles prévues auprès de la population, en particulier auprès des personnes les plus à risques, à savoir les personnes de 65 ans et plus et les personnes de 15 ans et plus qui souffrent d'une maladie chronique spécifique ?

De quelle manière cette campagne se met-elle en œuvre ?

Quels budgets sont-ils actuellement prévus pour mener à bien les actions de prévention dans ce domaine ?

**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 grippe est une maladie virale très contagieuse provoquée par des virus de type influenza A et B. Elle donne lieu chaque année à des phénomènes épidémiques.

Pour la deuxième semaine consécutive, premièrement, le nombre de consultations pour syndromes grippaux a dépassé le seuil épidémique fixé et, deuxièmement, 20 % des échantillons analysés étaient positifs pour un virus influenza. C'est pourquoi l'Institut de santé publique a déclaré qu'une épidémie de grippe est installée en Belgique. Pour obtenir ces données, l'ISP se base notamment sur les échantillons récoltés au travers du réseau des médecins vigies, soutenu en partie par la Région Wallonne au travers du marché public Matra. Nous sommes donc au début du phénomène épidémique et ne savons pas encore à l'heure actuelle comment il va se développer.

Pour se protéger contre cette infection, il est conseillé notamment à la population générale de se laver régulièrement les mains, de réduire les contacts avec les personnes malades et de se faire vacciner, particulièrement pour les personnes à risque telles que les personnes susceptibles de développer de graves complications. Pensons aux personnes âgées de plus de 65 ans, aux femmes enceintes, aux jeunes enfants avec une pathologie sous-jacente, les personnes vivant sous le même toit que celles que je viens de décrire ainsi que le personnel du secteur de la santé ou autres groupes professionnels.

Les recommandations de vaccination sont mises à jour chaque année par le Conseil supérieur de la santé sous forme d'avis. Cet avis est consultable sur le site et a été édité en juillet de l'année dernière. Il est relayé aux médecins généralistes par la cellule de surveillance des maladies infectieuses de l'AViQ.

Une campagne de sensibilisation auprès des personnes âgées ou des personnes à risque en général n'aurait pas d'utilité aujourd'hui puisqu'en effet la vaccination est recommandée chaque année entre mi-octobre et mi-novembre, soit avant que ne commence réellement la circulation des virus provoquant la grippe.

Il faut compter environ 15 jours entre le moment de la vaccination et le moment où l'on est protégé contre la grippe saisonnière pour permettre le développement des anticorps. Dès lors, les prochaines campagnes de vaccination contre la grippe seront prêtes et seront

diffusées à partir de fin septembre 2016. Elle visera notamment les publics à risque que j'ai évoqués juste avant.

En outre, il est important de rappeler que les antibiotiques ne servent à rien en cas de grippe, car ils agissent contre les bactéries et non contre le virus.

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

**Mme Salvi** (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse complète.

**QUESTION ORALE DE MME DOCK À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
DISPOSITIF IMPULSEO ET LA PÉNURIE DE  
MÉDECINS GÉNÉRALISTES »**

**QUESTION ORALE DE MME DOCK À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
DISPOSITIF ASSISTEO ET LA MÉDECINE  
GÉNÉRALE EN ZONE RURALE »**

**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 Dock, sur « le dispositif Impulseo et la pénurie de médecins généralistes » ;
- de Mme Dock, sur « le dispositif Assisteo et la médecine générale en zone rurale ».

La parole est à Mme Dock pour poser ses questions.

**Mme Dock** (MR). - Monsieur le Ministre, depuis le 1er juillet 2014 et suite à la sixième réforme de l'État, Impulseo relève de la compétence des entités fédérées. Ce dispositif, qui se divise en trois volets, vise à aider les jeunes médecins généralistes à s'installer ainsi qu'à remédier à la pénurie de médecins généralistes, principalement en zone rurale. En 2015, une convention avait été conclue afin que le Fonds de participation, qui a toujours géré le dispositif Impulseo, continue de le gérer. Pour 2016, vous avez annoncé qu'une convention serait conclue entre le SPW, le Fonds de participation et la SOWALFIN pour continuer la gestion d'Impulseo.

Avez-vous conclu cette convention ? Si oui, quelles en sont les modalités ? Quelles sont les responsabilités de chacun ? Pour combien de temps a-t-elle été conclue ?

Vous avez plusieurs fois regretté que le fonds Impulseo n'ait jamais fait l'objet d'une évaluation auparavant et vous avez annoncé vouloir en mettre une en place. À quel type d'évaluation pensez-vous ? Quelle

en serait la fréquence ? Qui procédera à cette évaluation ?

En octobre dernier, vous avez communiqué les chiffres relatifs au nombre de dossiers introduits dans le cadre des trois volets d'Impulseo. Il manquait néanmoins une partie des chiffres de 2014. Combien de dossiers ont été introduits en 2014 dans le cadre d'Impulseo II et III ? Pouvez-vous me communiquer le nombre de dossiers introduits en 2015 ? Comment ces chiffres depuis la création d'Impulseo sont-ils ventilés géographiquement par province en Région wallonne ?

Impulseo est le dispositif qui permet d'octroyer des primes et des prêts aux médecins généralistes dans les zones qui connaissent une pénurie. Il est divisé en trois volets qui comportent chacun leurs conditions particulières.

Impulseo I vise à aider les jeunes médecins généralistes à s'installer et à encourager l'installation dans les zones en pénurie. Impulseo II permet de financer partiellement l'engagement d'un employé assistant un groupement de médecins généralistes. Impulseo III, quant à lui, permet de couvrir partiellement le salaire d'un employé assistant un médecin généraliste et une partie des frais de télésecrétariat médical.

Dans le cadre de votre plan médical pour les zones rurales, vous avez admis que le fonds Impulseo, et particulièrement les prêts qu'il peut offrir, ne remportait pas le succès escompté et que vous réfléchissiez à la mise en place d'un nouveau dispositif, Assisteo. Si j'ai bien compris, Assisteo viserait à déléguer certaines tâches de soins que les médecins généralistes font d'habitude eux-mêmes à du personnel infirmier, par exemple.

Vous avez annoncé mettre en place un groupe de travail pour réfléchir aux évolutions possibles d'Impulseo, et ce, au début de l'année 2016. Ce groupe de travail a-t-il été mis en place ? Comment est-il composé ? Quels sont ses objectifs et son agenda ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, pour l'année 2016, une convention a en effet été conclue afin que le dispositif Impulseo soit géré pour le compte de la Wallonie par le Fonds de participation qui est en liquidation, gestionnaire, historique du dispositif. Ladite convention a pour objet de permettre à la Région wallonne, le mandant, d'agir par le biais du Fonds de participation qui accomplira en son nom propre, mais pour le compte de la Région wallonne. Cette phrase ne veut rien dire.

La convention définit dans ce cadre les modalités selon lesquelles le Fonds de participation est chargé de

la gestion journalière des interventions Impulseo découlant des demandes introduites en 2015 et 2016, ainsi que les modalités relatives au financement et au contrôle de cette gestion journalière. Elle prévoit, en outre, que le Fonds de participation s'engage à fournir annuellement à la Wallonie un rapport relatif aux demandes traitées ainsi qu'à la gestion courante et contentieuse des interventions dans le cadre du package Impulseo et au défraiement et à la gestion courante des accompagnements Impulseo I. Une version succincte de ce rapport sera communiquée mensuellement. À partir de 2017, c'est l'AViQ qui gèrera pleinement le dispositif.

En 2014, concernant l'évaluation du dispositif, 320 dossiers Impulseo II et III ont été introduits et 443 dossiers en 2015.

En ce qui concerne la répartition par province, la question a déjà été posée, mais comme l'application informatique utilisée ne permet pas d'obtenir ces chiffres facilement, le directeur général du Fonds de participation nous a fait savoir que les personnes spécialement qualifiées pour ce travail sont nécessaires. Or, tous les informaticiens qui géraient ce dispositif ont été transférés en 2015 dans le cadre de la sixième réforme de l'État. Actuellement, une seule personne reste en charge des dossiers administratifs.

Par ailleurs, les prêts sont très peu sollicités par les médecins : 31 demandes seulement en 2015. Ils génèrent une gestion administrative spécifique et assez lourde et apportent peu de plus-value en cette période de taux particulièrement bas auprès des banques.

C'est la raison pour laquelle je souhaite poursuivre l'évaluation du dispositif par une étude universitaire qui permettra de mieux connaître l'évolution du nombre de médecins aidés, mais également sur un volet plus qualitatif, puisque les mesures Impulseo II et III doivent permettre aux médecins de déléguer des tâches administratives.

Par ailleurs, une évaluation de type *ex ante* sera également effectuée pour piloter les évaluations ultérieures.

L'évolution du dispositif et les thématiques que vous évoquez font partie intégrante de la note d'orientation sur la réorganisation de la première ligne de soins qui sera prochainement présentée par mes soins au Gouvernement wallon. Je pense que l'on commence la semaine prochaine les concertations avec les opérateurs du secteur.

En ce qui concerne plus particulièrement le dispositif Assisteo que vous mentionnez, il est vrai qu'il a été évoqué en guise de soutien complémentaire au dispositif Impulseo actuel, afin d'intervenir dans les charges salariales de l'infirmier qui assisterait le médecin généraliste.

Actuellement, ce projet est en analyse en sein de mon cabinet. Une première réunion de travail est fixée au 7 mars avec le secteur. Cette mesure fait partie d'un plan global. Elle s'articulera avec d'autres actions allant notamment dans le sens du développement de la médecine générale en zone rurale, comme le soutien du FEADER au niveau de l'implantation de maisons médicales, par exemple.

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

**Mme Dock (MR).** - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour la précision de vos réponses. En effet, 31 demandes, c'est peu. Je trouve intéressant de poursuivre l'évaluation par une étude. Je suis curieuse de découvrir le plan annoncé. Je rappelle qu'il s'agit d'un sujet d'importance.

La médecine générale est en première ligne pour notre santé. On doit impérativement lutter rapidement contre cette pénurie qui, en zone rurale, devient un vrai fléau. Je suis ravie de voir que des mesures sont prises. Je continuerai à suivre ce dossier et à jouer mon rôle de contrôle parlementaire en suivant la mise en place et l'efficacité des mesures.

**QUESTION ORALE DE MME VIENNE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ÉTAT  
DES LIEUX DU PLAN MALADIES RARES »**

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

La parole est à Mme Vienne pour poser sa question.

**Mme Vienne (PS).** - Monsieur le Ministre, en Belgique, une maladie rare ou une maladie orpheline touche moins d'une personne sur 2 000. Cela fait quand même entre 60 000 à 100 000 personnes concernées.

Le plan belge relatif aux maladies rares a été adopté en février 2014. Je voulais vous poser quelques questions à ce sujet.

Quelle part la Wallonie va-t-elle prendre dans les mesures déclinées ? Même si le plan est fédéral, la Région a des actions à mener.

Avez-vous reçu du Fédéral l'état des lieux du plan Maladies rares ? Pourriez-vous nous présenter le résultat de l'analyse des points concernant notamment les centres d'expertise et la mise en place de réseaux européens de référence ?

En ce qui concerne la transcription dans la réglementation wallonne de l'arrêté royal fixant, pour les hôpitaux et autres établissements de soins, les normes auxquelles une fonction « maladies rares » doit répondre pour être agréée et le rester, où en sommes-nous de cette retranscription ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vous remercie de votre question qui aborde un sujet souvent moins bien connu du grand public. Bien que les maladies rares touchent un faible nombre de patients, elles les touchent gravement et de façon très handicapante et il s'agit souvent de jeunes et très jeunes enfants. Je pense d'ailleurs que c'était le 29 février la journée spéciale pour les maladies rares. C'est dans ces domaines que la solidarité dans les soins de santé doit plus que jamais être indispensable et qu'elle prend tout son sens, même si c'est paradoxalement là aussi qu'elle est souvent la plus compliquée à mettre en œuvre.

Comme je l'ai déjà signalé lors de mes réponses antérieures sur la même problématique, le plan belge pour les maladies rares, qui a été adopté sous la précédente législature par le ministre fédéral de la Santé publique, se décline en 20 actions, lesquelles doivent toutes être concrétisées pour l'année 2017 au plus tard.

La majorité de ces actions relèvent de l'État fédéral. L'action 9 – Fonction « maladies rares » - relève, pour sa part, de la compétence des entités fédérées. Comme vous le soulignez, l'arrêté royal du 25 avril 2014 fixant les normes auxquelles une fonction « maladies rares » doit répondre pour être agréée et le rester a été transféré aux entités fédérées dans le cadre de la sixième réforme de l'État et ce transfert a été automatique sur la base de la loi spéciale du 6 janvier 2014. Il n'est dès lors pas indispensable de le transcrire de façon spécifique dans la réglementation wallonne. Si je devais le faire, je devrais passer par la procédure spécifique de contrôle par la Cour des comptes avec avis de l'INAMI, voire du Centre fédéral d'expertise des soins de santé, le KCE, pour s'assurer qu'il n'y a pas d'impact sur le budget de l'État fédéral.

Il m'appartient donc notamment d'agréer le ou les hôpitaux wallons qui rencontreraient lesdites normes. Dans l'état actuel, aucun hôpital wallon au sens relevant de la compétence de la Région wallonne n'a introduit de dossier d'agrément.

À cet égard, il faut savoir qu'une des conditions requises pour l'obtention d'un agrément consiste, pour l'hôpital, à disposer d'un centre de génétique humaine agréé. Or, je ne connais pas d'hôpitaux wallons en mesure de remplir cette disposition. Ce sont donc les hôpitaux universitaires, relevant quant à eux de la Fédération Wallonie-Bruxelles, qui sont au premier chef

concernés. Le texte ouvre néanmoins la possibilité qu'une fonction supplémentaire « maladies rares » puisse être agréée dans un hôpital général qui aurait signé un accord de collaboration avec un hôpital disposant d'un centre de génétique humaine.

Je serai particulièrement attentif à la concrétisation de cette possibilité ainsi qu'à la constitution des réseaux « maladies rares » qui permettra de mettre en contact les prestataires de soins et les centres d'expertise sur l'ensemble du territoire, afin d'orienter au mieux le patient atteint d'une maladie rare, et ce, dans un objectif de continuum de soins et de pluridisciplinarité.

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

**Mme Vienne (PS).** - Je remercie M. le Ministre de l'attention qu'il porte à cette problématique parce que, même si le nombre de patients n'est pas important, ce sont des patients qui sont lourdement affectés. Le fait de pouvoir se soigner dans un environnement de proximité est un gros avantage et j'espère que des hôpitaux wallons demanderont des agréments dans les mois qui viennent.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
RECHERCHE LIÉE AUX CAUSES DES DÉCÈS  
INFANTILES »**

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

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

**M. Stoffels (PS).** - En m'excusant auprès de M. le Ministre ainsi qu'auprès des collègues pour ce petit retard.

Monsieur le Ministre, lorsque l'on consulte les statistiques officielles publiées par le Gouvernement fédéral, on constate que, comparé à 1958, le nombre de bébés mort-nés et de décès infantiles a chuté, mais que depuis 2000 le nombre de bébés mort-nés varie d'année en année, mais avec une tendance à l'augmentation, passant de 490 en 2000 à 600 en 2012-2013.

Pour ce qui concerne les décès infantiles, la situation est heureusement inverse : on observe également des variations d'une année à l'autre, mais une tendance à la baisse passant, en chiffres arrondis, de 560 en 2000 à 450 pour 2012-2013.

Pour l'année 2013, on constate, en Wallonie, 208 cas de mortinatalité, concept repris dans l'arrêté royal du

17 juin 1999 défini comme suit : « mort fœtale avec poids de naissance supérieur ou égal à 500 grammes ou âge gestationnel d'au moins 22 semaines, ou taille d'au moins 25 centimètres ».

Quand on y ajoute la mortalité infantile en Wallonie pour la même année, on arrive à 355 drames que vivent les familles face à un bébé mort-né ou décédé peu après la naissance. Ce qui est exprimé dans une forme statistique doit évidemment être compris sur le plan humain.

Ces chiffres m'inspirent les questions suivantes.

Avez-vous chargé l'Observatoire wallon de la santé d'étudier et de développer des recherches sur les liens de cause à effet permettant d'expliquer le phénomène décrit ?

Plus particulièrement, ne serait-il pas indiqué de rechercher d'éventuelles causes environnementales, s'il y en a, qui expliqueraient – au moins pour une partie – les observations faites ?

**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, depuis le transfert vers la Wallonie des compétences relatives à l'enregistrement des données de naissances et de décès, l'Observatoire wallon de la santé a la possibilité d'analyser de manière approfondie ces données.

Une première publication commune entre l'Observatoire wallon de la santé et le Centre d'épidémiologie périnatale, le CEpiP, sur les naissances de droit en Wallonie a été réalisée en 2014. Celle-ci concernait les données entre 2008-2010 et sera mise à jour cette année pour les données 2011-2014.

En Wallonie, la mortinatalité a, en effet, augmenté entre 2008 et 2009, puis s'est stabilisée entre 2009 et 2012 et semble désormais diminuer légèrement. L'augmentation entre 2008 et 2009 s'explique dans une très grande mesure par un meilleur enregistrement de ces décès qui avant n'étaient enregistrés par les maternités que si la naissance avait eu lieu plus de six mois après la conception, conformément à la circulaire du ministère de la Justice du 10 juin 1999.

Après sensibilisation dans les maternités par le CEpiP, l'enregistrement se fait désormais, comme vous l'avez mentionné, pour tous les fœtus nés sans vie avec poids de naissance supérieur ou égal à 500 grammes, ou un âge gestationnel d'au moins 22 semaines, ou une taille d'au moins 25 centimètres.

L'augmentation de la mortinatalité depuis 2008 concerne essentiellement les enfants mort-nés extrêmement prématurés, 22-23 semaines d'âge

gestationnel, étant donné qu'aucune évolution n'est observée entre 2008 pour les naissances à partir de 28 semaines de gestation.

Pour ce qui est de la pollution, une récente étude faite aux États-Unis semble, en effet, montrer que l'exposition à de très hautes concentrations de particules fines augmenterait le risque de mortinatalité, mais que cette augmentation reste modeste. De telles recherches ne sont guère réalisables à l'échelle de la Wallonie, car elles nécessitent de grands échantillons. Comme vous l'avez mentionné, la mortinatalité en Wallonie ne concerne, et c'est déjà trop, qu'environ 200 décès par an, ce qui est très insuffisant d'un point de vue statistique.

Il nous faudra donc sur ce point nous référer à la littérature internationale pour évaluer l'impact possible de la pollution sur la mortinatalité et la mortalité néonatale.

Les analyses préliminaires en Wallonie montrent que cette mortinatalité touche particulièrement les mères de moins de 20 ans et de plus de 35 ans ainsi que les femmes originaires d'Afrique du Nord et d'Afrique subsaharienne. Ces analyses montrent aussi un risque accru pour les femmes en surpoids ou en sous-poids, souffrant de diabète ou d'hypertension ainsi que pour les femmes qui ont peu d'instruction et/ou qui vivent seules. Ceci démontre une fois encore l'importance des inégalités sociales dans tous les domaines de la santé et particulièrement dans le domaine de la santé périnatale.

La mortalité infantile, et spécialement la mortalité néonatale précoce qui concerne les décès dans les sept jours qui suivent l'accouchement et représente près de la moitié de la mortalité infantile, sera elle aussi analysée, maintenant que l'observatoire dispose des données concernant les décès.

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

**M. Stoffels** (PS). - Je tiens à remercier M. le Ministre pour toutes les informations qu'il a données et qui témoignent que la Région wallonne s'est dotée d'un outil qui peut effectivement repérer avec beaucoup plus de systématisme une problématique qui était à peine découvrable il y a encore des années d'ici.

Je me pose d'ailleurs la question – et c'est une question que j'adresse directement au ministre ainsi qu'à la commission – s'il n'est pas utile d'inviter l'Observatoire de la santé dans notre commission pour pouvoir bénéficier des travaux qu'ils ont réalisés et à nous d'en tirer les conclusions politiques qu'il faut en tirer. Pas pour critiquer ou pour pousser le travail du Gouvernement dans un sens ou dans un autre, mais pour être correctement informés avec des données qui nous permettent de cibler les politiques en matière de santé-environnement qu'il faut absolument mettre en place.

**Mme la Présidente.** - En tant que présidente de la commission, je proposerais de prendre note de votre

proposition et vous invite, si vous en avez l'occasion, à la formuler officiellement, pour que j'en fasse la proposition officielle aux membres de la commission lors d'une prochaine commission.

### **QUESTION ORALE DE MME MOINET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES CONSÉQUENCES DU TTIP SUR LA POLITIQUE WALLONNE DE LA SANTÉ »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Moinnet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les conséquences du TTIP sur la politique wallonne de la santé ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

**Mme Moinnet** (cdH). - Monsieur le Ministre, la semaine dernière, le Collège national des mutualités tirait une nouvelle fois la sonnette d'alarme au sujet du TTIP, toujours en négociation au niveau européen. Pour le CIN, les mutualités et les services d'intérêt général doivent explicitement être exclus du champ d'application du TTIP, car ce dernier met en péril les soins de santé tels qu'ils sont régulés en Belgique.

Parmi les pratiques américaines qui inquiètent légitimement les mutualités, on peut pointer :

- l'autorisation de la vente de médicaments sur Internet, la publicité directe pour les produits pharmaceutiques délivrés sur ordonnance ;
- l'extension de la durée des brevets au-delà des 20 ans actuels et renforcement du monopole des marques ;
- le risque de recours des entreprises contre les politiques de prévention et de promotion de la santé qui iraient justement à l'encontre des intérêts commerciaux, recours qui seraient rendus possibles par le très contesté système de règlements des différents états investisseurs, l'ISDS.

Ces pratiques inquiètent tant elles sont en totale contradiction avec les objectifs poursuivis par nos politiques de santé publique et le fonctionnement de notre système de soins de santé. On n'imagine dès lors pas qu'elles puissent nous être imposées à la suite de la conclusion du TTIP.

Nous avons mené beaucoup d'auditions dans la Commission chargée de questions européennes. Nous avons également voté, en mai 2015, une résolution dans laquelle nous demandions au Gouvernement wallon d'agir auprès du Gouvernement fédéral afin de continuer à soutenir une position selon laquelle les

acquis de l'Union dans des domaines tels que la santé, de la sécurité sociale, ces compétences ne seraient pas négociables et les négociations ne peuvent en aucun cas conduire à un abaissement du niveau de ces normes.

Mes questions, Monsieur le Ministre, seront les suivantes : avez-vous pris connaissance de la dernière position du CIN sur le TTIP ?

J'aurais souhaité connaître votre réaction par rapport à cette position et vous entendre à propos des conséquences que le TTIP pourrait engendrer s'il venait à être conclu, au niveau de la politique wallonne de la Santé.

En tant que ministre wallon de la Santé, de quelle marge de manœuvre disposez-vous dans ce dossier ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, l'Union européenne et les États-Unis négocient, depuis juillet 2013, l'instauration d'un accord de libre-échange global, mieux connu sous le fameux nom de TTIP. En ratifiant le TTIP, l'Union européenne et les USA souhaitent promouvoir la circulation des marchandises et des services entre les deux principaux blocs commerciaux du monde, notamment par la suppression des tarifs douaniers et l'harmonisation de plusieurs normes techniques, standards et procédures d'accord, ainsi que la mise en place d'une justice arbitrale pour le règlement des litiges. Dès lors, un bien ou un service mis sur le marché d'un côté de l'Atlantique devra pouvoir l'être de l'autre côté sans être soumis à de nouvelles contraintes administratives, réglementaires ou techniques. Cependant, l'accord porte sur des matières plus vastes que le commerce et vise la société dans sa globalité. Il faudra donc rester vigilant par rapport au secteur de la santé dans cet accord de libre-échange.

Le douzième cycle de négociations commerciales entre l'Union européenne et les États-Unis a eu lieu à Bruxelles du lundi 22 au vendredi 26 février dernier. Les négociateurs se sont penchés sur les trois principaux éléments de l'accord : l'accès aux marchés, la coopération réglementaire et les règles. La Commission a tenu une conférence de presse à l'issue des négociations le vendredi 26 février dernier après-midi.

J'ai bien pris connaissance de l'avis actualisé rendu par le Collège intermutualiste national qui représente tous les assurés sociaux belges, soit plus de 11 millions de personnes. Leur avis est donc particulièrement important.

Plusieurs points ressortent de cet avis nous intéressent plus particulièrement, car ils peuvent toucher de près ou de loin mes compétences.

L'assurance maladie et les services de santé doivent être exclus du marché transatlantique. En effet, le droit européen reconnaît l'importance de soins de santé accessibles et de qualité. Les règles du marché intérieur ne s'appliquent, de ce fait, pas aux services publics et aux services sociaux d'intérêt général. Dans le cas de la Belgique, cette règle s'applique tant pour l'assurance maladie obligatoire que pour les activités des mutualités dans le cadre de l'exécution de l'assurance maladie obligatoire et de l'organisation de l'assurance complémentaire. Les mutualités belges demandent dès lors aux négociateurs de leur apporter la garantie explicite que le TTIP ne touchera pas à l'actuelle législation européenne relative à l'organisation de l'assurance maladie et des soins de santé.

Une politique aussi des médicaments dans l'intérêt du patient puisque ces dernières années, d'importantes étapes ont été franchies pour garder le budget des médicaments sous contrôle. Le CIN met en évidence les conséquences de la conclusion de cet accord, notamment une menace pour la transparence obligatoire des études cliniques, l'introduction de la publicité directe au consommateur pour les médicaments sur prescription ou encore l'assouplissement des règles liées à la vente de médicaments sur Internet.

Troisième enjeu, la garantie du respect des politiques de promotion de la santé et de prévention puisque, comme vous le savez, les politiques de promotion de la santé et de prévention sont essentielles à l'amélioration de la santé publique. Le CIN nous met en garde en ce que le TTIP pourrait pousser les multinationales à attaquer la politique de prévention des autorités nationales pour la simple raison que celle-ci risquerait d'avoir un impact négatif sur leurs résultats financiers. Pareille évolution pourrait non seulement avoir des conséquences désastreuses sur la santé publique, mais également sur la pérennité financière des soins de santé.

Les négociations se déroulent à huis clos et, malgré les avancées récentes, de nombreux documents de négociation sont tenus secrets. Néanmoins, le processus de concertation impose qu'avant chaque Conseil européen, le positionnement de la Belgique soit défini en réunion de la Direction générale européenne où sont représentées les Communautés et Régions. Une fois les négociations achevées, la Commission européenne présentera les résultats au Conseil de l'Union européenne. Celui-ci devant statuer à l'unanimité, si un pays dit non, le traité ne sera pas ratifié. Si le traité est qualifié de traité mixte, il devra également être ratifié par les 28 Parlements nationaux. Spécificité belge, le traité devra être ratifié par le Parlement fédéral et par les parlements régionaux et communautaires. Il n'y a pas, à l'heure actuelle, de position arrêtée par la Wallonie concernant le TTIP, mais nous pourrions être entendus. Il ne faudra accepter d'aboutir que dans la mesure où les avancées permettent de sauvegarder des équilibres réels entre les populations concernées.

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

**Mme Moinnet** (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse très complète. Le CIN a soulevé des craintes légitimes qui doivent, pour bon nombre d'entre elles, être des impératifs politiques si nous voulons que le TTIP ne compromette pas les fondements de notre sécurité sociale et l'accessibilité de nos soins de santé.

L'exclusion de l'assurance maladie et des services de santé des négociations, des garanties sur les brevets et le budget des médicaments ou encore la révision de l'ISDS qui risquerait d'entraver la souveraineté des pouvoirs publics sur les politiques de santé, figurent parmi les conditions sans lesquelles nous ne pourrions pleinement souscrire au TTIP.

Je suis également satisfaite d'entendre que vous êtes et que vous resterez vigilant quant à la défense de nos acquis en matière de santé. Je vous en remercie.

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

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

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

**M. Stoffels** (PS). - Monsieur le Ministre, le Gouvernement fédéral a décidé de mettre en place une taxe sur les produits sucrés qui, de l'avis des experts, a pour seul but de remplir les caisses de l'État.

En effet, ce type de taxe n'a aucun impact sur les comportements alimentaires, contrairement aux informations de meilleure qualité et plus détaillées qui devraient influencer les choix des consommateurs. Cette taxe sur les aliments gras va surtout toucher les milieux les plus défavorisés ; c'est d'ailleurs la principale raison de son fiasco au Danemark. Quarante pour cent des personnes défavorisées sont en situation de surpoids – je suis un des experts parmi ceux-là – avec un IMC entre 25 et 30 ou en obésité – je ne sais pas si je dois me déclarer expert avec un IMC supérieur à 30.

Pourquoi les personnes les moins éduquées ne mangent-elles pas sainement ? Parce que c'est moins cher. Pourtant, même avec un budget limité, il est possible de manger sainement. Donc, le prix n'explique pas tout.

Des économistes de l'Université Erasmus d'Amsterdam se sont penchés sur le problème : « C'est principalement un manque de connaissances de l'impact

négligé des graisses, du sel et de l'apport calorique des aliments sur la santé qui poussent à faire ces choix et pas les prix. C'est donc bien d'informations détaillées et de meilleure qualité qu'ils ont besoin et non pas d'une taxe qui ne sera pas efficace ».

D'après ces chercheurs, une taxe sur les aliments nuisibles pour la santé devrait atteindre aux alentours de 200 % pour espérer avoir un infime impact sur le comportement des consommateurs moins éduqués.

La Wallonie est compétente en matière de prévention santé et donc pour agir afin de modifier le comportement des consommateurs dans le sens d'une meilleure protection de la santé.

Vous annonciez, fin 2015, à ma collègue Mme Pécriaux, la mise en œuvre d'un nouveau plan wallon Nutrition-Santé.

Monsieur le Ministre, entre-temps, ce plan est-il bouclé ? Quand pourrions-nous en prendre connaissance ? Des mesures plus spécifiques aux publics fragilisés y sont-elles incluses ?

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

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, l'alimentation et l'activité physique sont des enjeux majeurs de la santé publique selon l'OMS. On retrouve l'association de ces enjeux dans la plupart des plans, par exemple « manger bouger » en France. Ainsi, l'alimentation est toujours plus que la nutrition, elle concerne les modalités de l'organisation sociale – la production, la consommation – et de la vie des groupes sociaux, pensons à leurs habitudes culturelles. L'alimentation, c'est à la fois des nutriments, des calories, des modes de préparation et de consommation. Il en va de même de l'activité physique. À l'exemple de la marche de sport ou en déambulation, c'est aussi un rapport au territoire et une inscription dans la vie sociale si l'on est au sein de son quartier ou dans un club de marche par exemple.

La plateforme de l'Union européenne relative à l'alimentation, l'activité physique et la santé énonce une série de recommandations, qui s'entrecroisent, pour combattre les tendances actuelles en matière d'alimentation et d'activité physique : information du consommateur et étiquetage, éducation, promotion de l'activité physique, contrôle du marketing et de la publicité, composition et portions de nourriture. La plateforme vise différentes lignes politiques comme l'environnement, l'éducation et la recherche.

Les questions d'alimentation et d'activité physique concernent un large panel de disciplines allant des sciences de l'homme aux sciences de la nature en passant par les sciences de la vie.

Un plan doit remplir différentes fonctions pour prétendre à une efficacité. La méthodologie mise en place est participative afin que le plan puisse exister comme une politique de fond intégrée et mobilisatrice pour les années à venir entre 10 ans à 15 ans d'horizon.

Le premier enjeu est de mettre en place un plan qui œuvre à la fois sur les déterminants structurels, qu'ils soient économiques, sociaux, sanitaires ou géographiques et les ressources individuelles ou collectives, spécifiques, transversales qui permettent à la population d'agir sur ses pratiques alimentaires et ses pratiques du mouvement. Le défi est de ne pas se laisser enfermer dans une vision biomédicale, exclusivement orientée santé de l'alimentation et de l'activité physique.

Le deuxième enjeu est d'entraîner une adhésion et un large soutien des objectifs préconisés dans le plan pendant toute la durée de celui-ci.

Le plan doit reposer sur la transcription d'une volonté politique, une articulation entre des politiques existantes et une forme et également un système de relations entre les parties prenantes.

La construction participative du plan sera coordonnée par l'APES-ULg, service communautaire de promotion de la santé qui procédera d'allers et retours entre concertation collective et formalisation.

Plusieurs étapes seront nécessaires à la construction et au suivi du Plan wallon de l'alimentation et de l'activité physique, à savoir la rédaction d'une note d'orientation, la recherche des articulations avec les politiques existantes, l'élaboration du contenu du plan, l'élaboration de modalités d'animation, de gestion et de régulation du plan.

Comme je vous l'annonçais, un important travail des acteurs de terrain avait été réalisé sous la législature de Mme Fonck. Ce travail pratique déclinait tant des mesures en matière de nutrition que d'attitudes saines. Les acteurs sont chargés d'actualiser ce travail et de pouvoir mettre en œuvre les lignes d'action qu'il contient.

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

**M. Stoffels (PS).** - Je tiens à remercier M. le Ministre pour les multiples informations qu'il vient de nous donner. Il va falloir que je consacre un peu de temps pour les éplucher dans le détail, avant de pouvoir réagir de façon circonstanciée par rapport aux informations. Je vous remercie déjà pour les pistes de réflexion avancées.

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

**QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'ENCADREMENT DE LA SANTÉ  
CONNECTÉE OU DE L'E-SANTÉ »**

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

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

- de Mme Leal Lopez, sur « l'encadrement de la santé connectée ou de l'e-santé » ;
- de Mme Kapompole, sur « le développement de l'e-santé ».

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

**Mme Leal Lopez (cdH).** - Monsieur le Ministre, il faut constater que le marché des applications et des objets connectés de santé connaît actuellement une croissance exponentielle. Cette croissance est alimentée par un réel engouement pour des services de santé numériques accessibles en tout temps et en tous lieux et amplifiée par l'ingéniosité des concepteurs de solutions, voire entretenue par les investissements du secteur du numérique dans de tels projets dits e-santé.

L'e-santé doit être considérée non comme une fin, mais comme un ensemble de moyens permettant d'améliorer l'accès aux soins, la qualité des prises en charge, l'autonomie des patients. Son déploiement doit être fondé sur une stratégie partagée par l'ensemble des acteurs.

Les médecins, l'ensemble des professionnels de santé et les décideurs politiques ne peuvent évidemment pas ignorer ce monde émergent, ni vouloir s'en tenir à distance.

De tout temps, les médecins se sont en effet adaptés aux avancées des sciences et des technologies en se les appropriant pour améliorer la pratique de leur art.

Mais il ne s'agit pas pour autant de céder à la fascination technologique au point de méconnaître les menaces qui pourraient en découler sur les libertés individuelles et collectives.

Monsieur le Ministre, en tant que ministre wallon de la Santé, je souhaiterais savoir comment vous vous positionnez relativement au développement de ce type de service que l'on qualifie, pas toujours à bon escient, de service e-santé ou projet innovant dans le secteur de l'e-santé. De quelle manière et de quelle marge de

manceuvre disposez-vous pour accompagner, encadrer, voire réguler, lorsque cela s'avère nécessaire, le déploiement du monde numérique de la santé sur notre territoire ? Je vous remercie d'avance, Monsieur le Ministre, pour les informations et pour vos réponses.

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

**Mme Kapompole (PS).** - Monsieur le Ministre, récemment, *L'Écho* titrait « l'e-santé en phase d'atterrissage en Wallonie ».

Au travers du WeLL, c'est-à-dire le Living Lab wallon en matière, d'e-santé – un Living Lab est un lieu d'expérimentations qui questionne les principaux utilisateurs et, dans ce cas-ci évidemment, surtout les patients sur de nouveaux outils, de nouvelles façons de faire et en lien avec les nouvelles technologies – il semblerait qu'il y ait au moins 13 nouvelles applications médicales pour smartphones notamment développées par différentes entreprises de type *spin-off* universitaires ou start-up dans des parcs scientifiques qui seraient mises sur les marchés dans les prochains mois, les prochaines années.

Je voudrais saluer le tissu créatif wallon pour son dynamisme et adresser quelques questions surtout sur l'insertion, la prise en charge de ce nouveau type d'applications par le monde médical.

Dans le cadre d'ailleurs de la prochaine réforme de l'accès aux soins de première ligne, c'est vrai que ces nouvelles applications nous questionnent. Vont-elles permettre d'établir un diagnostic en l'absence de la présence physique d'un docteur ? Dans l'affirmative, c'est vrai que cela suscite toute une série de questionnements par rapport à la désertion massive plutôt dans certaines zones rurales.

Comment peut-on inclure ces applications dans le travail essentiel qui est effectué par les services de télévigilance ?

Je sais aussi qu'une phase test a été réalisée en collaboration avec le Living Lab, WeLL, et un assureur français qui permettrait de développer une offre de télémédecine spécifiquement adaptée aux maladies chroniques. Là aussi, on en a discuté en commission récemment, toute une série de rencontres se font avec le cabinet de Mme la Ministre de la Santé au niveau fédéral par rapport à tous ces projets pilotes en matière de maladies chroniques. Quels liens peut-on faire entre ces applications et ce que l'on pourrait mettre en œuvre, en Wallonie, au niveau wallon ?

Je voudrais terminer via l'approche liée à la santé mentale parce qu'il y a un projet spécifique du Réseau santé de Namur visant à utiliser ce type d'application sur smartphone pour aider les patients-usagers du réseau de santé mentale à recouvrer la santé le plus rapidement possible en utilisant ce type d'outil innovant.

Je me demandais, par rapport à toute la politique Santé mentale et notamment la santé mentale des jeunes, ce que vous en pensiez ainsi de l'intérêt et du soutien que vous pouviez porter ou non à ce type d'initiatives qui semble quand même poser question, mais qui est à la fois prometteur. 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. - Mesdames les députées, vos questions abordent des sujets stratégiques dans le développement des soins de santé.

Tout d'abord, permettez-moi de distinguer l'e-santé de la santé connectée. Il s'agit, en effet, de deux concepts différents. L'e-santé correspond au développement des Techniques de l'information et de la communication, les TIC, en faveur de l'échange de données de santé, entre professionnels. C'est en tout cas le sens qui a été donné par la Conférence interministérielle de la Santé dans le cadre du plan eHealth appelé maintenant depuis sa révision fin de l'année dernière, le plan e-Santé.

Il s'agit là d'accroître la qualité des soins de santé tout en réduisant les charges tant administratives, par exemple le principe de l'*only once*, c'est-à-dire le principe de collecte unique des données dans les bases de données ou encore de l'encodage unique, que la question des coûts des prestations de santé, par exemple pour ne pas refaire un examen déjà réalisé. C'est donc l'efficacité, augmenter l'efficacité au coût optimal, qui est recherchée.

Je peux vous garantir qu'en la matière toutes les dispositions sont prises pour donner un cadre juridique et éthique à l'e-santé, tant au niveau fédéral qu'au niveau régional, et ce, chacun dans ses compétences.

À mon initiative, vous vous en souviendrez, le Parlement wallon a adopté un décret visant à reconnaître une plateforme wallonne d'échange de données de santé électronique dont l'arrêté d'exécution vient de revenir du Conseil d'État. Ce décret a pour objectif de soutenir l'échange de données entre professionnels de la santé, en identifiant distinctement de tout service public ou acteur assurantiel, le « coffre-fort » des données que chaque patient confie à son médecin dans le cadre de la relation thérapeutique.

À l'occasion de la présentation du projet de décret en commission, j'avais déjà pu rappeler le contexte législatif, tout comme la législation sur le droit des patients, la législation sur la protection de la vie privée et la législation sur les professionnels de santé. Je me réfère donc aux travaux parlementaires.

Cette même plateforme sera le hub – pour simplifier, la plateforme et le canal sécurisés – par lequel les données de santé transiteront entre un professionnel de

la santé et un autre dans le cadre d'une relation thérapeutique avec un patient.

La « santé connectée », quant à elle, renvoie à la multitude d'appareils connectés qui permettent au patient de suivre son état de santé, au cours de ses activités, ou encore de disposer d'aide aux soins comme, par exemple, le pilulier électronique. Agoria a identifié que 165 000 applications mobiles de santé sont aujourd'hui disponibles alors qu'il y en avait à peine 17 000 il y a trois ans.

Il s'agit là d'un véritable marché, notamment à vocation économique, et il y a des initiatives tant au niveau fédéral qu'au niveau de la Wallonie. Pour cette dernière, le secteur de la santé y participe par l'intermédiaire de sa présence dans le Conseil du numérique. Ainsi, il a également participé aux Assises du numérique, tout comme mon cabinet et l'administration en charge de la santé.

La santé est un facteur de développement socioéconomique, personne ne le niera. C'est ainsi également que l'administration en charge de la santé collabore avec la DGO6 compétente pour l'économie, l'innovation et la recherche en présentant à celle-ci et aux acteurs socioéconomiques le cadre général de la santé ou de l'allongement de la vie. L'objectif de cet échange d'informations est de permettre à chacun de développer ses activités de manière cohérente afin de soutenir les acteurs économiques wallons et que les développements économiques répondent à des besoins de santé publique.

Ceci dit, ces développements doivent être régulés, sinon nous risquons des dérives. Selon le livre vert de la Commission européenne, 9 des 20 applications de santé les plus utilisées transmettent des données à l'une des principales sociétés recueillant des informations sur l'utilisation que les gens font des téléphones portables.

Une régulation est donc nécessaire, comme je viens de le dire. L'e-santé, et désormais la m-santé pour les applications mobiles en santé, doivent être considérées non comme une fin, mais comme un ensemble de moyens permettant d'améliorer l'accès aux soins, la qualité des prises en charge et l'autonomie des patients dans un objectif d'*empowerment*, c'est-à-dire la capacité de mobiliser ses propres ressources pour rester en santé ou pour se soigner.

On y travaille. Par exemple, le plan e-Santé prévoit le plan d'action 19 au sujet des applications mobiles en santé comme les smartphones. L'objectif est notamment, je cite, de créer, convenir et coordonner entre tous les niveaux de pouvoir un cadre pour les actions en matière de *mobile health* afin de pouvoir les implémenter de façon la plus efficiente, large et administrativement simple possible.

Toujours en matière de régulation et d'encadrement, je serai également attentif au risque de fracture digitale qui aggraverait encore les inégalités sociales de santé. Il est donc important de travailler dans une vision d'e-inclusion. Je veux également veiller à ne pas se retrouver confronté à un paradoxe de l'isolement, avec des malades parfaitement surveillés à distance, mais isolés socialement. Dans les soins de santé, le contact direct entre le patient et son thérapeute reste indispensable. De même qu'à côté de l'anamnèse, l'examen clinique par un professionnel est indispensable.

Permettez-moi donc de conclure par les mots suivants : ni résistance au changement ni fascination technologique, mais usage responsable et pragmatique.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses et surtout pour avoir pris le temps de faire la différence entre l'e-santé et la santé connectée. En effet, l'e-santé, comme vous l'avez dit, est un échange entre professionnels et permet une efficience, une simplification et une cohérence des données. Mettre en place un cadre est tout à fait nécessaire. Je me réjouis de savoir que le décret revient du Conseil d'État.

Je me souviens aussi vous avoir interrogé lors d'une question orale sur la sécurité du « coffre-fort » de données. C'est super important que cela soit sécurisé. Vous venez justement de parler d'un exemple où la plupart des données partent chez un opérateur. On suivra de près ce dossier intéressant et passionnant.

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

**Mme Kapompole** (PS). - Je serai particulièrement sensible, pour avoir la chance d'avoir des équipes très motivées en la matière au sein de l'hôpital dans lequel j'exerce des responsabilités à Mons, sur l'*empowerment*. C'est une façon de remettre véritablement le patient au cœur des préoccupations. C'est la façon dont il faut voir les choses.

Vous avez évoqué l'enjeu essentiel, à savoir le *big data* et l'utilisation de toutes ces données, la façon dont on peut à la fois être dans cette logique d'évolution, mais être très prudent par rapport à l'utilisation.

J'ai aussi une vraie difficulté et cela revient régulièrement sur la communication qui doit être apportée autour de tous ces sujets pour qu'ils puissent être pris en main, être utilisés de façon pertinente par les différentes équipes, notamment en milieu hospitalier. Là, on est encore loin du compte par rapport à l'information à donner, qui doit être diffusée pour, justement, empêcher la fracture numérique, amener plus de cohésion sociale et pour aller vers les meilleures

solutions possible. On est dans des logiques, parfois, où l'on se dit que les applications mobiles sur smartphone sont les plus pertinentes, le nec plus ultra, par exemple à l'intérieur de l'hôpital.

Or, il s'avère que cela serait peut-être mieux d'avoir un travail sur des bornes plus particulièrement. L'adéquation entre les besoins et ce qui est mis en place n'est pas toujours facile à réaliser. C'est pour cela que je souligne toujours l'importance d'un travail comme celui réalisé par le Living Lab wallon, où l'on est dans un lieu d'expérimentation, où l'on questionne vraiment le patient, l'utilisateur sur les avancées, pour trouver des choses qui répondent à ces besoins.

Je remercie M. le Ministre pour ses réponses et je reviendrai avec toute une série de questions sur le sujet dans les prochaines semaines.

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

**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 DES ENFANTS  
ORPHELINS »**

**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 des enfants orphelins ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

**Mme Durenne (MR).** - Monsieur le Ministre, dans le cadre de la réforme du système d'allocations familiales, vous avez annoncé remettre à plat le système actuel et prendre en compte les nouvelles réalités dues à l'éclatement des familles, par exemple. On oublie ce modèle d'avant-guerre, un modèle stable, on passe maintenant à des modèles plus diversifiés.

Il existe des cas plus particuliers, mais qui ont et auront une grande importance sur la manière dont le Gouvernement et cette réforme aborderont les allocations familiales. Sont-elles considérées comme le revenu de l'enfant ou, au contraire, une allocation aux parents parce qu'ils ont des enfants ? Cela est sensiblement différent évidemment.

Si je viens vers vous aujourd'hui, c'est parce qu'un cas de figure m'interpelle et ne rentre pas dans le paradigme actuel qui consiste à considérer l'allocation familiale comme le revenu de l'enfant et non des parents. Ainsi, un enfant dont l'un des deux parents décède lui confère le statut d'orphelin et obtient donc, à

ce titre, une allocation majorée. Pourtant, dans le cas où le parent restant se remarie ou devient cohabitant légal, l'enfant voit la majoration de ses allocations abandonnée s'opposant de facto au principe de revenu de l'enfant.

De tels cas doivent être considérés dans le cadre de la réforme des allocations familiales. Comment M. le Ministre conçoit-il le système ? Est-il normal d'avoir une réduction de la majoration dans ce cas bien précis ? L'enfant restant malheureusement toujours orphelin du parent décédé.

Qu'en sera-t-il à l'avenir ?

Qu'en est-il pour les enfants dont la majoration a été retirée, mais qui pourrait revoir le jour dans le cadre de la nouvelle mouture ? Recevront-ils les majorations non payées ?

**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 taux majoré orphelin, tel que nous le connaissons aujourd'hui, vient de la représentation familiale qui prévalait à la moitié du siècle dernier.

Une famille se composait des deux parents et, si l'un des deux disparaissait, une compensation financière était versée jusqu'à ce que l'auteur survivant se remette en ménage, ce qui rétablissait l'équilibre familial.

Aujourd'hui, les paysages familiaux ont bien évolué et reflètent des réalités différentes pour les enfants. Quelles différences existe-t-il entre un orphelin de père et un enfant élevé par sa mère célibataire monoparentale ?

On peut également se poser des questions sur la situation des parents séparés lorsqu'un des parents n'intervient plus dans l'éducation de ses enfants. Le problème est complexe et on peut trouver autant de réalités différentes que d'enfants susceptibles d'induire des réflexions et des conclusions qui seraient contradictoires.

C'est pourquoi la question a été posée précisément dans le cadre de l'étude sur le futur modèle afin de documenter le sujet et de pouvoir alors, en connaissance de cause, me forger une opinion en vue de la proposition du futur régime d'allocations familiales.

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

**Mme Durenne (MR).** - Monsieur le Ministre, comme on l'a déjà dit à maintes reprises – d'ailleurs, M. Onkelinx, ce matin, a fait la demande d'avoir un débat – c'est un sujet à travail titanesque, comme vous le

dites, avec beaucoup de cas de figure, de cas particuliers qui peuvent se présenter à nous.

Vous l'avez dit à plusieurs reprises aussi, une étude, un marché public de services relatifs à cette étude pour un montant de 275 000 euros, si je ne me trompe pas, a été lancé. Je ne l'avais pas dit dans ma question, mais j'aurais souhaité, et je le ferai probablement par écrit, avoir le cahier spécial des charges parce que l'on n'en a pas eu connaissance, donc je vous adresserai par écrit la question pour pouvoir avoir le cahier spécial des charges.

*(Réaction d'un intervenant)*

Non, je ne l'ai pas. Je le pose par écrit ou vous me l'envoyez ?

*(Réaction de M. le Ministre Prévot)*

Vous voulez bien me l'envoyer, vous prenez note, merci.

De toute façon, comme le travail est titanesque, il faut consulter tous les acteurs de terrain, toutes les options possibles qui seront mises sur la table. Maintenant, il faut continuer à garantir le paiement des allocations, c'est primordial.

Je sais, Monsieur le Ministre, avec votre poids, pas au sens propre, mais au sens figuré, cela, je ne peux pas parce que cela ne l'est pas, au sein de Gouvernement wallon, je sais qu'à plusieurs reprises vous nous avez fait part de votre volonté d'avoir une politique égalitaire en matière d'allocations familiales, politique qui rejoint celle de mon groupe. J'espère donc que nous arriverons à cette conclusion-là grâce à votre « poids » au sein du Parlement wallon et non en fonction des revenus des parents.

Je vous remercie, je reviendrai vers vous plus tard puisque c'est un sujet qui nous occupera encore pendant plusieurs commissions.

**QUESTION ORALE DE M. ONKELINX À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
LABEL CAP'HANDÉO »**

**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 « le label Cap'Handéo ».

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

**M. Onkelinx (PS).** - Monsieur le Ministre, pour une fois que j'ai la patience d'attendre, parce qu'en général vous êtes fort sollicités, je vais vous poser ma question.

En France, plusieurs associations de défense des personnes en situation de handicap ont créé un label qui s'appelle « Cap'Handéo ».

Les labels Cap'Handéo visent à garantir une qualité de service pour les personnes en situation de handicap, en proposant un réseau d'experts spécialement formés pour l'accompagnement des personnes avec un handicap.

Concrètement, Handéo s'engage à contrôler les agences de services à la personne et les prestataires de transport ou volontaires, afin qu'ils répondent aux exigences et aux besoins des personnes présentant un handicap. Ce contrôle s'effectue en collaboration avec les acteurs de ces secteurs et les personnes handicapées, sur base de cahiers des charges établis par Handéo, qui garantit une intervention à domicile sécurisée et adaptée au handicap.

Plusieurs associations en Wallonie dénoncent le manque de services adaptés aux besoins des personnes présentant un handicap.

Existe-t-il des expériences similaires en Wallonie, tel que je viens de l'exposer en ce qui concerne la France ?

Envisagez-vous de sensibiliser et de renforcer la formation des prestataires de soins et d'aide à domicile aux spécificités du 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. - Monsieur le Député, Handéo a été créé en 2007, en France, et vise une meilleure connaissance des besoins en aide humaine pour les personnes en situation de handicap vivant à domicile.

Une meilleure prise en compte de leur attente se traduit par l'adaptation des prestations ainsi qu'une lisibilité accrue de l'offre pour les utilisateurs de services à la personne.

L'association Handéo est devenue à la fois un espace de coopération et de coconstruction ; un centre de ressources dédié à l'aide humaine, ainsi que l'outil domicile des associations, fédérations et unions nationales représentant les personnes handicapées et leurs familles en France.

Le label ainsi créé s'applique à deux grandes catégories de services : le service de mobilité et les services d'aide à la personne.

L'objectif de ce label est d'aider les personnes handicapées et leurs familles à trouver un service d'aide à domicile adapté à leur projet de vie et qui leur permette de vivre la vie la plus ordinaire possible. C'est

aussi un moyen pour les services prestataires d'acquiescer une meilleure visibilité.

Aujourd'hui, nous savons que le maintien à domicile des personnes qui le souhaitent nécessite un renforcement des services d'aides à domicile. C'est un des enjeux de l'assurance autonomie, une augmentation importante des services et des prestations des aides familiales ou encore des aides-ménagères sociales.

Par la suite, lorsque l'offre de services aura été augmentée, une labellisation pourrait éventuellement être envisagée, mais il est aujourd'hui trop tôt pour déjà imaginer les contours des critères ou les référentiels de qualités qui permettraient l'obtention de pareils labels wallons.

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

**M. Onkelinx (PS).** - Je remercie M. le Ministre pour les réponses. Effectivement, on va rester attentifs à l'évolution du dossier autonomie et maintien à domicile. C'est vrai que c'est un peu tôt, parce que tout se met en place pour le moment, tout doucement, mais sûrement. On va rester attentifs et je ne manquerai évidemment pas de vous requestionner quand les choses se seront mises en place, en tout cas vous questionner si les choses ne se mettent pas en place de façon optimale dans les délais que l'on estime raisonnables. Merci.

**QUESTION ORALE DE MME DURENNE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE  
TEMPS D'ÉCHANGE DANS LES MAISONS DE  
REPOS (MR) »**

**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 « le temps d'échange dans les maisons de repos (MR) ».

La parole est à Mme Durenne pour poser sa question.

**Mme Durenne (MR).** - Monsieur le Ministre, selon une étude, les seniors ne recevraient que 120 secondes par jour de temps d'attention, d'échanges verbaux. Ce chiffre, au-delà de la statistique, montre clairement que la sociabilité de l'être humain qui vieillit est mise à mal.

Certains seniors n'ont plus de famille ou ont une famille qui ne vient plus leur rendre visite très souvent. Le seul contact social et humain qu'ils peuvent alors avoir se trouve au sein du home. En regard de cela, le temps consacré aux échanges paraît très faible.

Il va sans dire qu'un tel manque d'attention est facteur de sentiment de solitude parmi les personnes âgées.

Par rapport à ce fait, certains homes ont mis en place des ateliers de massages ou de relecture de l'actualité de la semaine, et cetera, rendant ainsi une certaine dignité et considération aux personnes âgées.

M. le Ministre connaît-il la situation pour la Wallonie ? Combien de maisons de repos offrent ce type de services à leurs résidents ?

Faut-il avancer vers une meilleure sensibilisation des maisons de repos, tous types confondus, à la solitude des personnes âgées et aux possibilités d'y remédier ?

Ne conviendrait-il pas que chaque maison de repos propose un programme basé sur ce type de faits, afin d'y remédier et de prévenir cette solitude certaine des personnes âgées ?

**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, sauf erreur de ma part, vous citez dans votre question des chiffres fondateurs de l'approche « humanitude » qui mentionne que « les personnes âgées ne reçoivent en moyenne que 100 à 120 secondes de parole par jour et 10 secondes de regards ».

L'étude magnétophone réalisée de 83 à 85 mettait en effet en avant que le temps moyen de communication verbale directe avec un patient grabataire en institution est inférieur à 120 secondes par 24 heures.

Avant de répondre à votre question, j'aimerais souligner deux points. Le premier est que ces données sont présentées par les fondateurs d'une méthode qui propose une approche des soins dispensés aux seniors. Il paraît donc normal que ces chiffres interpellent le secteur afin que celui-ci fasse appel à cette formation. La seconde est que cette étude a été menée il y a 20 ans. Si l'honorable membre a en sa possession des données plus récentes et relatives à nos établissements en Wallonie, je ne peux que l'encourager à me les transmettre.

En Wallonie, le Code wallon de l'action sociale et de la santé édicte les normes réglementant les établissements d'accueil et d'hébergement pour aînés. L'article 337 du Code précité stipule que ces derniers sont tenus, notamment, de favoriser la participation des aînés à la vie sociale, économique et culturelle. Le point 10 de l'article 359 mentionne également que chaque établissement doit disposer d'un projet de vie, et ce, afin de répondre aux besoins des résidents, de leur assurer un bien-être optimal et maintenir leur autonomie.

Vous faites référence, dans votre question, à des ateliers de massages ou de lecture de l'actualité, activités qui rendent une certaine dignité et considération aux personnes âgées et vous posez la question du nombre de maisons de repos offrant ce type d'activités à leurs résidents. Des données de cet ordre pourront être portées à la connaissance de l'honorable membre dès la parution du rapport bisannuel des établissements d'accueil et d'hébergement pour aînés, rapport basé sur les données 2014 et actuellement en cours de rédaction par les agents de mon administration.

Je me permets cependant de vous informer que, selon les données récoltées, presque tous les établissements organisent au moins des activités festives ou manuelles dans 99 % et 95 % des établissements. Les activités dites manuelles sont organisées dans les établissements presque deux fois par semaine. Viennent ensuite les activités sportives plus d'une fois par semaine et culturelles une fois par semaine. Un nombre important de structures organise des activités festives ou culturelles en dehors des établissements, cinq à six fois par an, ce qui encourage nos aînés à rester également acteurs de et dans la société.

Comme vous pouvez le constater, des activités de tout type sont organisées au sein de nos institutions pour aînés. De plus, les inspecteurs de la Direction des aînés sont également attentifs, lors de leur visite, aux dispositions spécifiques prises par les maisons de repos afin de répondre à l'isolement social des résidents.

L'honorable membre proposait dans sa question que chaque maison de repos propose un programme spécifique afin de prévenir la solitude des personnes âgées. Des outils que sont le projet de vie de l'établissement et les activités organisées au sein des maisons de repos existent déjà. Outre l'organisation de telles activités, il y a avant tout l'importance de leur finalité. Il est en effet nécessaire d'offrir des activités correspondant aux attentes des résidents, et ce, dans le cadre d'une vie quotidienne et sociale.

Nos maisons de repos accueillent des résidents de catégories de dépendance différentes avec des besoins qui leur sont propres. Outre le projet de vie institutionnel, général à l'ensemble des acteurs de la maison de repos, il convient de mettre en place un accompagnement centré sur la personne. Un projet personnalisé, propre à chaque résident et basé sur ses besoins, attentes, souhaits et désirs doit être mis en place. Ce projet de vie individuel, pour lequel le résident ou son représentant légal doit avoir la possibilité de donner son avis, comprend le projet de soins, mais doit également inclure le projet de vie sociale, en ce compris le projet que l'on pourrait appeler « projet d'animation ».

Un outil répondant à cette finalité est déjà à la disposition du personnel dans les maisons de repos. En effet, le dossier individuel de soins ne doit pas être

considéré comme un document formel, mais bien comme un outil permettant de garder une trace, d'adapter l'accompagnement et de prendre en compte toutes les dimensions du projet individualisé : soins, vie quotidienne, vie sociale.

J'invite donc les gestionnaires des maisons de repos à utiliser à bon escient les outils présents dans notre réglementation et à réaliser leur propre évaluation de ces paramètres au sein de leur institution. Quel est le pourcentage de résidents ayant un projet de vie individualisé ? Quel est le pourcentage de résidents qui ont un projet de vie individualisé et qui ont donné leur avis sur sa mise en œuvre ? Quel est le pourcentage de résidents satisfaits des activités collectives à finalité sociale qui sont proposées ? Quel est le pourcentage de résidents isolés ?

Voilà une démarche qualité qui doit être initiée dans le chef d'un gestionnaire soucieux des services qu'il apporte à ses résidents.

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

**Mme Durenne (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre pour cette réponse complète, mais par la question je voulais vraiment attirer l'attention que la maison de repos est en général la dernière maison et qu'il y a beaucoup de personnages qui se retrouvent seuls. Il est donc très important de les accompagner par de simples gestes. C'est au quotidien. Il est vrai que, même si cela date d'il y a 20 ans, c'est d'actualité aujourd'hui que le temps passé aussi, que ces 120 secondes ou deux minutes ; c'est toujours trop peu finalement pour l'accompagnement des personnes.

Il y a le projet de vie, un projet de vie individuelle et, comme vous l'avez dit, il faut encourager les gestionnaires de maisons de repos à mettre en place les différents projets, à soutenir les différentes activités qu'ils peuvent avoir, que ce soit des activités culturelles, que ce soit des activités festives. J'encourage beaucoup aussi les activités intergénérationnelles. Dans les communes, on travaille beaucoup avec le contact des enfants, donc des échanges très riches, très constructifs lorsque l'on peut amener les enfants au sein des maisons de repos pour construire certains projets. Voir finalement le visage, le sourire, cette joie qui se retrouve sur le visage des personnes âgées lorsque les enfants viennent leur rendre visite, et c'était surtout sur cela que je voulais insister.

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

**QUESTION ORALE DE MME KAPOMPOLE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
PRÉSENCE D'ANIMAUX DOMESTIQUES DANS  
LES MAISONS DE REPOS »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la présence d'animaux domestiques dans les maisons de repos ».

La parole est à Mme Kapompole pour poser sa question.

**Mme Kapompole (PS).** - Monsieur le Ministre, s'il y a bien quelque chose qui amène un sourire sur le visage d'une personne en maison de repos et même dans d'autres situations, c'est l'animal, c'est l'animal domestique.

Pouvez-vous faire le point sur ce type d'initiative, parce qu'il semblerait qu'il existe plusieurs projets pilotes en Wallonie, notamment l'accueil des animaux ? On le sait, il faut quand même élargir le débat aux règles en matière d'accueil d'animaux domestiques au sein des structures d'hébergement pour personnes âgées. Qu'en est-il des règles sanitaires ?

Je trouve que ce type d'expérience devrait se développer à l'avenir et pas uniquement, d'ailleurs, en maison de repos. Un séjour hospitalier pourrait être aussi l'occasion pour certaines personnes, en tout cas au cours de ce séjour hospitalier, il me semblerait qu'il serait intéressant de permettre aux personnes d'avoir un lien avec leur animal domestique. Parfois l'hospitalisation, même si l'on essaye qu'elle soit la plus courte possible, dure un certain temps et, dans le processus de guérison, tout ce qui peut amener à se sentir mieux mentalement et affectivement doit être encouragé. J'étais intéressée par ce que vous avez développé en termes de projet de vie individualisé, qui inclut un projet de vie sociale et qui, pour moi, devrait donc inclure les animaux domestiques.

**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 présence d'animaux, qui peut déboucher sur la zoothérapie, est une pratique largement utilisée aux États-Unis et au Canada depuis plus de 20 ans. Les avantages de cette pratique ne semblent d'ailleurs plus à démontrer dans ces deux pays, surtout dans le traitement de différents troubles du comportement chez l'enfant ou la dépression chez la personne âgée hébergée en institution ou non. Cependant, contrairement à la croyance populaire, la seule présence d'un animal ne fait

pas la thérapie proprement dite, ce n'est pas l'animal qui est le thérapeute, mais bien l'intervenant humain.

La visite animalière est l'activité la plus connue à ce jour et consiste en la visite d'un intervenant accompagné d'un animal. Ceci dit, sur le terrain, les inspecteurs de la Direction des aînés ont très peu rencontré ce type d'activité. Tout au plus, certains gestionnaires acceptent qu'un résident intègre leur établissement accompagné de son animal de compagnie ; l'animal accompagne le résident qui doit alors s'en occuper.

Cependant, force est de constater que l'une des très grandes préoccupations du personnel des institutions, c'est l'hygiène. On craint que l'animal n'apporte des germes, qu'il ne salisse le cadre de vie des pensionnaires.

L'annexe 120 du Code réglementaire wallon de l'action sociale et de la santé, en son chapitre II, point 6.2, prévoit que : « les animaux autorisés, conformément aux dispositions du règlement d'ordre intérieur, ne peuvent en aucun cas avoir accès ni aux cuisines, ni aux locaux où sont conservés les aliments, ni à la salle à manger, ni aux locaux de soins et de préparation des médicaments ». Il revient donc à chaque institution d'inscrire dans son ROI si elle accepte, en les identifiant ou non, les animaux domestiques dans son établissement.

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

**Mme Kapompole (PS).** - Ce que j'aurais voulu savoir, c'est s'il y a vraiment des projets pilotes concrets en Wallonie concernant ce type d'hébergement. À ma connaissance, non.

Cela vaudrait la peine d'y réfléchir en mettant en place l'encadrement dont vous avez parlé, puisque pour toute une série d'endroits, que ce soit pour une maison de repos ou un autre lieu de soins, c'est inacceptable d'avoir des animaux. Dans la cuisine, les lieux de soins, il y a toute une série de précautions à prendre.

Avec un encadrement spécifique, cela vaudrait la peine d'être creusé. Je vais me renseigner.

**QUESTION ORALE DE MME KAPOMPOLE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
STÉRÉOTYPES VÉHICULÉS PAR LE  
MARKETING »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les stéréotypes véhiculés par le marketing ».

La parole est à Mme Kapompole pour poser sa question.

**Mme Kapompole (PS).** - Monsieur le Ministre, je suis toujours assez interpellée par les images sexistes qui peuvent être utilisées de façon massive par les grandes enseignes. Le dernier cas en date est de la maison Dandoy, célèbre biscuiterie bruxelloise, qui s'était illustrée par une image qui en avait choqué certains.

Par contre, j'ai été aussi étonnée par les réactions provoquées par une image, celle-là diffusée par Adidas, où l'on sentait que l'imagerie générale, qui pouvait faire penser à un couple lesbien, était mal vécue, mal perçue, avec beaucoup de réactions sur les réseaux sociaux. J'ai été interpellée par l'utilisation de ces clichés pour faire vendre, susciter le buzz, comme on dit.

Qu'en est-il alors des messages à faire passer ? Qu'en est-il de l'esprit critique à avoir ?

Je voudrais savoir si vous, dans le cadre des compétences que vous avez en matière d'Égalité des chances, vous constatez une augmentation des clichés dans le cadre des messages marketing qui sont actuellement diffusés. Quelles mesures pourrions-nous prendre pour forger de façon pertinente les consciences citoyennes, pour avoir du recul par rapport à ces images d'un côté comme de l'autre et peut-être veiller à ne pas encourager, d'une part, un sexisme ordinaire et, d'autre part, une marque d'intolérance forte qui peut se développer sur les réseaux sociaux ?

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

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, en ce qui concerne les publicités sexistes, il ne me revient tout d'abord pas de réguler les messages marketing des sociétés privées, le jury d'éthique publicitaire ayant cette charge en Belgique.

Il existe aussi, depuis 2014, une loi qui définit le sexisme comme « tout geste ou comportement qui a manifestement pour objet d'exprimer un mépris à l'égard d'une personne en raison de son appartenance sexuelle ou de la considérer comme réduite essentiellement à sa dimension sexuelle et qui entraîne une atteinte grave à sa dignité ». Mais l'incrimination ne vise pas les groupements pris abstraitement, par exemple les femmes en général. La loi évoque un mépris à l'égard d'une personne, c'est-à-dire que la victime doit pouvoir être identifiable.

Pour en revenir à mes compétences, j'attirerai votre attention sur les plans que nous avons présentés au niveau intrafrancophone et fédéral, respectivement en juillet et en novembre 2015 pour lutter contre les violences sexistes et intrafamiliales. À titre d'exemple, j'épinglerai quelques mesures de ces plans qui touchent

aux stéréotypes et au sexisme. La Wallonie, en partenariat avec la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Cocof, s'est engagée à soutenir, dans les écoles, des programmes d'éducation à la vie relationnelle, affective et sexuelle. C'est en effet dès le plus jeune âge qu'il faut veiller à prévenir des comportements sexistes, inégalitaires et lutter contre les stéréotypes.

Parallèlement, la Fédération Wallonie-Bruxelles, compétente en la matière, mène un travail important sur les manuels scolaires. Dans le secondaire, la Wallonie soutient également des actions de sensibilisation au sexisme au travers des subventions octroyées, notamment à l'association « Touche pas à ma pote ».

Je me réjouis par ailleurs de recevoir, cette année encore, les résultats d'une enquête subventionnée par la Wallonie et menée par l'association Jump qui entend mesurer, en quelque sorte, l'ampleur du sexisme en Wallonie et formuler des recommandations à cet égard.

Je profite aussi de l'occasion que vous me donnez pour rappeler que la Wallonie reste également attentive à la question du genre et à l'égalité entre les hommes et les femmes de manière générale, en mettant en œuvre le décret du 11 avril 2014 dit Gender Mainstreaming. On aura l'occasion d'en parler si vous êtes partie prenante, pas plus tard que ce jeudi, à l'occasion de la Commission pour l'égalité des chances entre les hommes et les femmes.

Comme vous le savez, la finalité de ce décret est d'intégrer la dimension de genre dans tous les domaines et à tous les niveaux des processus de prise de décision politique. De cette manière, la Wallonie dispose d'un outil législatif permettant de lutter contre les stéréotypes en lien avec le sexisme.

Afin d'amorcer le processus et en application du décret, le Gouvernement wallon a, pour ce qui le concerne, approuvé le 26 février 2015 un plan Genre, dans lequel chaque ministre wallon a présenté deux objectifs stratégiques pour intégrer la dimension de genre dans ses politiques.

Les avancées enregistrées dans ce cadre, ainsi que les différentes démarches entamées jusqu'à présent, font par ailleurs l'objet d'un rapport intermédiaire que je vais commenter jeudi. Ce rapport, tel que prévu à l'article 5 du décret Gender Mainstreaming, doit être approuvé au Gouvernement wallon lors de sa séance de ce 3 mars. J'aurai le plaisir de le transmettre au Parlement aussitôt et même, comme je viens de l'évoquer, de le présenter l'après-midi même en commission au sein de cette assemblée. Je ne peux donc que vous inviter à partager cet échange de vues avec moi ce jeudi.

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

**Mme Kapompole (PS).** - Merci pour l'invitation, Monsieur le Ministre, mais cela ne va pas être possible.

Nous continuerons de toute façon ce dialogue. Vous l'avez démontré à souhait avec votre réponse, à l'heure actuelle il y a des choses mises en place, à la fois au niveau de la Fédération Wallonie-Bruxelles, à la fois au niveau wallon. On voit que c'est vraiment une politique volontariste du Gouvernement wallon.

Dans la mesure de ses possibilités, comme vous l'avez dit, l'aspect réglementation publicitaire ou audiovisuelle, c'est encore à d'autres niveaux de pouvoir. Je ne pense pas que ce soit de votre ressort d'aller, à un moment donné, tirer la sonnette d'alarme chez telle enseigne ou telle entreprise privée.

Ce qui me semblerait particulièrement intéressant, c'est ce qui va se passer avec Jump, c'est d'avoir une évaluation. Toute une série de programmes est mise en place, mais leur impact réel et les modifications réelles que cela engendre, on ne le perçoit pas encore suffisamment. Cela va donc être intéressant d'avoir cette présentation. Je me ferai un plaisir de lire attentivement le compte rendu de la Commission pour l'égalité des chances entre les hommes et les femmes au niveau du Parlement wallon puisque je sais que vous allez présenter ce jeudi quelque chose qui m'intéressera particulièrement ?

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

## ORGANISATION DES TRAVAUX

*(Suite)*

### *Interpellations et questions orales retirées*

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

- Mme Pécriaux, sur « la formation des jeunes conducteurs » ;
- Mme Trotta, sur « la mise en œuvre du label BackSafe » ;
- Mme Pécriaux, sur « le traitement des héroïnomanes par diacétylmorphine » ;
- M. Daele, sur « la pauvreté infantile » ;
- Mme Bonni, sur « la pauvreté infantile » ;
- Mme Pécriaux, sur « les recommandations du Conseil de l'Europe relatives aux gens du voyage » ;
- Mme Morreale, sur « la ligne « Écoute violences conjugales » » 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 16 heures 20 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

Mme Jenny Baltus-Möres, MR  
M. François Bellot, MR  
M. Christophe Collignon, PS  
M. Jean-Luc Crucke, MR  
Mme Valérie De Bue, MR  
Mme Virginie Defrang-Firket, MR  
Mme Magali Dock, MR  
M. Benoît Drèze, cdH  
Mme Véronique Durenne, MR  
M. Philippe Henry, Ecolo  
Mme Joëlle Kapompole, Présidente  
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH  
Mme Isabelle Moinnet, cdH  
Mme Savine Moucheron, cdH  
M. Alain Onkelinx, PS  
M. Maxime Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine  
M. André-Pierre Puget, Indépendant  
Mme Véronique Salvi, cdH  
M. Edmund Stoffels, PS  
Mme Christiane Vienne, PS  
M. Jean-Paul Wahl, MR

## ABRÉVIATIONS COURANTES

APES-ULg	unité pluridisciplinaire au sein de l'École de Santé publique de l'Université de Liège
ASBL	Association Sans But Lucratif
AViQ	Agence pour une Vie de Qualité
AWSR	Agence wallonne pour la Sécurité routière
BCCA	Belgian Construction Certification Association
BelPEP	Belgian Psychotropics Expert Platform
CARA	Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules
CCTB	Cahier des charges-type Bâtiments
CEpiP	Centre d'Epidemiologie Perinatale
CIN	Collège intermutualiste national
Cocof	Commission communautaire française
CoDT	Code du Développement Territorial
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DGO2	Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
DGO6	Direction générale opérationnelle de l'Économie, de l'Emploi et de la Recherche
FEADER	Fonds européen agricole pour le développement rural
FEDER	Fonds européen de développement régional
FOREm	Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi
GPS	Global Positioning System
I.P.W.	Institut du patrimoine wallon
IBSR	Institut Belge pour la Sécurité Routière ASBL
IFAPME	Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises
IMC	Indice de masse corporelle
INAMI	Institut national d'assurance maladie-invalidité
ISDS	Investor-State Dispute Settlement (mécanisme de règlement des différends investisseurs-États)
ISP	Institut scientifique de Santé publique
KCE	Centre fédéral d'expertise des soins de santé
MRPA	maison de repos pour personnes âgées
MRS	maison de repos et de soins
NPS	novel psychoactive substances
OICS	Organe international de contrôle des stupéfiants
OMS	Organisation mondiale de la Santé
P.M.E.	petite et moyenne entreprise
PIB	produit intérieur brut
RAVeL	Réseau Autonome Voie Lente
RER	Réseau Express Régional
ROI	règlement d'ordre intérieur
RTBF	Radio-Télévision belge de la Communauté française
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SOWALFIN	Société wallonne de financement et de garantie des petites et moyennes entreprises S.A.
SPF Économie	service public fédéral Économie
SPI	Agence de développement économique pour la Province de Liège
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
TGV	Train à Grande Vitesse
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
TPE	très petites entreprises
TRITEL	Transport, infrastructures et télématiques

TTIP Transatlantic Trade and Investment Partnership (Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement)  
USA United States of America