

PARLEMENT WALLON

SESSION 2015-2016

COMPTE RENDU AVANCÉ

Séance publique de commission*

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

Mardi 10 mai 2016

*Application de l'art. 161 du règlement

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1	
<i>Organisation des travaux</i>	1	
<i>Examen de l'arriéré</i>		
Intervenants : Mme la Présidente, M. Daele, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, M. Fourny.....	1	
<i>Rapport d'information du Sénat concernant le suivi de la mise en œuvre de la Plateforme d'action de la quatrième Conférence mondiale des Nations unies sur les femmes (Pékin) - Demande de réunion conjointe de la Commission pour l'égalité des chances entre les hommes et les femmes</i>	2	
<i>Organisation des travaux</i>		
Intervenants : Mme la Présidente, Mmes Salvi, Leal Lopez.....	3	
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites</i>	3	
<i>Projets et propositions</i>	4	
<i>Projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération du 24 mars 2016 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 (Doc. 450 (2015-2016) N° 1) ;</i>		
<i>Interpellation de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le bilan du prélèvement kilométrique après un peu plus d'un mois de mise en œuvre » ;</i>		
<i>Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la rencontre avec Satellic » ;</i>		
<i>Question orale de M. Onkelinx à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les maladies de jeunesse de la redevance kilométrique » ;</i>		
<i>Question orale de M. Fourny à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les suites de l'action intentée par une centaine de transporteurs contre la taxe kilométrique ».....</i>		4
<i>Désignation d'un rapporteur</i>		
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Salvi.....	4	
<i>Exposé de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine</i>		
Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	4	

Discussion générale

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Crucke, Onkelinx, Puget, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, MM. Fourny, Daele.....	6
<i>Examen et vote de l'article unique</i>	28
<i>Vote sur l'ensemble</i>	28
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	28
<i>Projet de décret relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes (Doc. 459 (2015-2016) N° 1) ;</i>	
<i>Proposition de résolution relative à la régionalisation du transport exceptionnel en Wallonie, déposée par MM. Crucke, Jeholet et Dodrimont (Doc. 460 (2015-2016) N° 1) ;</i>	
<i>Rapport sur la politique du transport exceptionnel en Wallonie réalisé par M. Fourny, Député wallon, à la demande de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine</i>	28
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Leal Lopez.....	28
<i>Exposé de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	29
<i>Exposé de M. Fourny, auteur du rapport sur la politique du transport exceptionnel en Wallonie, réalisé à la demande de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Fourny.....	29
<i>Exposé de M. Crucke, coauteur de la proposition de résolution</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke.....	33
<i>Exposé de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine (Suite)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	34
<i>Reprise de la séance</i>	36
<i>Projet de décret relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes (Doc. 459 (2015-2016) N° 1) ;</i>	
<i>Proposition de résolution relative à la régionalisation du transport exceptionnel en Wallonie, déposée par MM. Crucke, Jeholet et Dodrimont (Doc. 460 (2015-2016) N° 1) ;</i>	

Rapport sur la politique du transport exceptionnel en Wallonie réalisé par M. Fourny, Député wallon, à la demande de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine

Discussion générale

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Crucke, Daele, Onkelinx, Puget, Mme Leal Lopez, M. Stoffels, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....37

Examen et vote des articles.....43

Vote sur l'ensemble..... 44

Confiance au président et au rapporteur..... 44

Proposition de résolution visant à renforcer la lutte contre l'homophobie et à ouvrir le don de sang aux hommes ayant des relations sexuelles avec des hommes, déposée par M. Lefebvre (Doc. 199 (2014-2015) N° 1).....44

Discussion générale (Suite)

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

Examen et vote des amendements

Intervenants : Mme la Présidente, Mmes Salvi, De Bue..... 49

Vote sur l'ensemble..... 50

Confiance au président et au rapporteur..... 50

Interpellations et questions orales.....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'aménagement du carrefour des Quatre Bras à Bois-de-Villers »

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

Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le projet d'autoroute E420 au sud de Charleroi »

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

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les lenteurs administratives impactant la ZAE Polaris de Beloeil et Péruwelz »

Intervenants : M. le Président, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 52

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

Patrimoine, sur « l'A8 et les problèmes de circulation à hauteur de Halle »

Intervenants : M. le Président, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 54

Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'entretien du réseau routier »

Intervenants : M. le Président, M. Stoffels, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 55

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la mise à gabarit de l'Escaut »

Intervenants : M. le Président, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 57

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

Intervenants : M. le Président, Mme Defrang-Firket, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 58

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le chaînon manquant dans le contournement de Lessines »

Intervenants : M. le Président, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 59

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

Intervenants : M. le Président, M. Hazée, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 59

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'affectation de la ferme de l'Abbaye de Villers-la-Ville »

Intervenants : M. le Président, Mme De Bue, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 60

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les travaux nécessaires à la rénovation de la synagogue d'Arlon »

Intervenants : M. le Président, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 62

Question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le Plan wallon de l'alimentation et de l'activité physique »

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

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

Intervenants : M. le Président, Mme Pécriaux, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 65

Question orale de M. Evrard à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les futures synergies entre l'assurance-dépendance wallonne et l'assurance-dépendance luxembourgeoise »

Intervenants : M. le Président, M. Evrard, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 66

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

Intervenants : M. le Président, Mme Trotta, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 68

Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la concertation des Régions pour la distribution de comprimés d'iode »

Intervenants : MM. le Président, M. Stoffels, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 70

Question orale de M. Onkelinx à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la formation des professionnels aux notions de l'accessibilité »

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

Question orale de Mme Trotta à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le plan Autisme »

Intervenants : M. le Président, Mme Trotta, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 72

Question orale de Mme Trotta à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les difficultés rencontrées par les services de médiation de dettes »

Intervenants : M. le Président, Mme Trotta, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 74

Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la création d'emplois dans les services d'aide à domicile »

Intervenants : M. le Président, M. Stoffels, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 76

Question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'avenir du projet « Housing First » »

Intervenants : M. le Président, Mme Pécriaux, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	77
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les enfants en situation de pauvreté »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Stoffels, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	77
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les difficultés rencontrées par les aides-familiales »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Stoffels, Mme Bonni, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	79
<i>Question orale de M. Onkelinx à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'utilisation du système de visiocommunication en Wallonie »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Onkelinx, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	80
<i>Question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la lutte contre les discriminations dans la sphère professionnelle »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Pécriaux, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	81
<i>Organisation des travaux (Suite).....</i>	82
<i>Interpellations et questions orales retirées.....</i>	82
<i>Liste des intervenants.....</i>	83
<i>Abréviations courantes.....</i>	84

Présidence de Mme Kapompole, Présidente

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- *La séance est ouverte à 9 heures 22 minutes.*

Mme la Présidente. - La séance est ouverte.

Chers collègues, je vous propose de démarrer nos travaux.

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 ?

La parole est à M. Daele.

M. Daele (Ecolo). - Madame la Présidente, j'aurais une remarque à formuler par rapport à l'ordre des travaux.

J'avais sollicité M. le Président du Parlement et vous-même, Madame la Présidente, par rapport à la participation de cette commission à la mission, qui se déroulera du dimanche 22 mai au mardi 24 mai à Genève. Le programme comprend la participation aux événements des Assemblées mondiales de la santé et du fret ferroviaire, mais également des rencontres sur les thématiques des salles de consommation. J'avais marqué mon intérêt particulier par rapport à la thématique de l'assistance sexuelle pour les personnes en situation de handicap.

Le groupe Ecolo et les députés indépendants ne sont pas invités à participer à cette mission. Néanmoins, Madame la Présidente, j'avais marqué mon intérêt, en vous rappelant la proposition de résolution qui vise à une meilleure prise en compte de la vie affective et sexuelle des personnes handicapées, dont je suis l'auteur et que nous avons votée à l'unanimité lors de la précédente législature. Celle-ci avait notamment abouti à la création d'un centre de ressources handicap et sexualité en Wallonie.

Au titre de député de référence sur le sujet, j'avais exprimé la demande d'être invité à participer à cette mission au même titre et dans les mêmes conditions que mes collègues des groupes politiques reconnus. J'avais reçu une réponse de M. le Président du Parlement qui

disait : « Si vous voulez participer, il faut payer ».

Cet état de fait n'est pas nouveau. On sait que cette règle est absolument scandaleuse puisque l'on crée deux types de députés : les 68 députés membres de groupes politiques reconnus, qui ont accès aux missions, qui ont la possibilité de faire leur job à 100 %, qui ont accès à la totalité de l'information à travers ces missions ; à côté, on a sept députés qui sont membres d'un groupe politique non reconnu ou qui sont indépendants et qui n'ont accès aux missions que moyennant le paiement. Tout en sachant que les groupes politiques reconnus ont déjà des moyens supplémentaires que n'ont pas les sept membres des groupes politiques non reconnus ou indépendants. Ils n'ont donc pas accès à 100 % des informations et n'ont pas possibilité de faire 100 % de leur job.

Au-delà du scandale de cette règle, on est aujourd'hui face à l'absurdité d'un système où le député de référence sur le sujet, c'est-à-dire la vie affective et sexuelle des personnes handicapées, ne peut participer à une mission sur ce même sujet. De plus, je n'ai pas la possibilité de mettre l'expérience que j'ai acquise à travers tout le travail que j'ai effectué sous la précédente législature au profit du Parlement, puisque c'est bien là ma demande. Il ne m'est pas autorisé d'enrichir le travail de mes collègues qui partiront à cette mission et d'enrichir le travail qui y sera mené.

Madame la Présidente, je vous demande de solliciter une nouvelle fois le Bureau – puisque j'ai ici simplement reçu une réponse de M. le Président qui m'informait d'une règle – pour questionner cette règle qui montre aujourd'hui un visage complètement absurde au-delà du scandale qui est déjà dénoncé préalablement. En tout cas, aujourd'hui on a un nouvel exemple qui fait que cette règle est absolument absurde. Je vous sollicite, Madame la Présidente, pour pouvoir relayer ce point de vue et questionner non pas uniquement M. le Président, mais l'ensemble du Bureau à ce sujet.

Mme la Présidente. - Monsieur le Député, j'entends votre point de vue et je le respecte tout à fait. Comme vous l'avez signalé, vous avez reçu la réponse de M. le Président. Il faut savoir que la question a également été abordée lors de la dernière Conférence des présidents en présence de M. Hazée, qui vous l'a sans doute rapporté. Il en est ressorti que la règle est de respecter ce qui a été convenu à la base.

Ce que je voudrais également vous signaler, c'est

que la mission est maintenant largement organisée ; cela risquerait sans doute de créer quelques difficultés de la modifier à l'heure actuelle. Je vous engage néanmoins – vous en avez tout à fait le droit – à solliciter à nouveau le Bureau. Je le ferai suivant votre demande et je relayerai vos propos. Toutefois, il serait sans doute utile de le solliciter à nouveau, comme vous l'avez suggéré, sachant que lors de la Conférence des présidents, des membres du Bureau étaient présents et que la décision a été unanimement entendue par chacun et chacune de celui-ci.

Je voulais juste donner ces éléments-là. Je ne sais pas si d'autres collègues souhaitent ajouter quelque chose, tout en entendant bien votre demande et les difficultés que cette décision vous occasionne.

M. Daele (Ecolo). - Je vous remercie pour le relais que vous ne manquerez pas de faire lors de la prochaine conférence des Présidents, étant entendu que je solliciterai à nouveau personnellement le président et vous savez que je suis têtu et que je ne lâcherai pas l'affaire.

Mme la Présidente. - C'est tout à votre honneur.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Oserais-je un commentaire juste un petit peu ironique – hors procès-verbal ? Je crois savoir quel était le groupe qui détenait la présidence antérieurement et qui a proposé la modification du règlement. On ne peut pas l'avoir souhaité et ensuite regretter d'en être la victime...

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

M. Daele (Ecolo). - Oh, Monsieur le Ministre, vous savez bien que lorsque cette décision a été prise, 75 membres du Parlement étaient membres de groupes politiques reconnus et que cette décision a été prise parce que certains groupes voulaient envoyer plus de députés que leur quota.

Depuis que cette décision a été prise, il y a maintenant des membres de groupes politiques non reconnus et des membres indépendants pour qui le quota est de zéro. Ce nouvel état de fait doit impliquer un changement de règles puisque le règlement doit évoluer par rapport à la réalité de la composition du Parlement. Dès lors, à situation différente, règles différentes ; c'est bien ce que je pointe aujourd'hui.

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

M. Fourny (cdH). - Je ne peux pas partager le point de vue. Nous nous sommes expliqués de la chose en conférence des Présidents. Le règlement du Parlement a été voté à l'unanimité moins le groupe Ecolo – il est vrai – voici quelques mois, en début de législature. Ce règlement prévoit l'existence de groupes reconnus lorsqu'ils sont au moins au nombre de cinq. En deçà, ce sont des groupes non reconnus avec toutes les

incidences que cela comporte. C'est le règlement et nous ne faisons que respecter le règlement de cette assemblée.

Il n'y a aucune raison de modifier ce règlement à géométrie variable, en fonction des besoins, à défaut de quoi il n'y a plus besoin de règlement. La règle est commune pour tous, elle doit trouver à s'appliquer pour tous. On ne vous empêche pas de venir en mission, on dit simplement que compte tenu du fait que vous n'êtes pas un groupe reconnu, vous devez assumer les frais afférents à ce déplacement, ce qui est prévu par notre règlement depuis toujours.

M. Daele (Ecolo). - Mais lorsque le règlement est injuste, le règlement se change.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Pour terminer, Madame la Présidente, cessons l'hypocrisie. Ce règlement a été voté et convenu comme tel avec un seuil minimal pour les groupes, notamment parce qu'à l'époque tout le monde considérait qu'il fallait restreindre les possibilités de disposer d'un groupe de l'extrême droite s'il y avait encore des parlementaires qui s'en prévalaient. Cela a été fait par toutes les familles politiques, en connaissance de cause.

Après, c'est difficile de modifier toujours tout en fonction de la nature des partis politiques qui composent au final les groupes qui ne sont pas reconnus.

Cela n'engage que moi.

Mme la Présidente. - J'entendais aussi l'argument relatif au travail qui a été réalisé dans le domaine. Ce que je proposerais, c'est que dans le dossier qui sera transmis aux différents participants et participantes à la mission, les éléments relatifs à la résolution et au rapport puissent être annexés pour que l'on ait quand même tous les enrichissements du travail qui a été réalisé par les parlementaires sous la précédente législature.

Rapport d'information du Sénat concernant le suivi de la mise en œuvre de la Plateforme d'action de la quatrième Conférence mondiale des Nations unies sur les femmes (Pékin) - Demande de réunion conjointe de la Commission pour l'égalité des chances entre les hommes et les femmes

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle le rapport d'information du Sénat concernant le suivi de la mise en œuvre de la plateforme d'action de la quatrième Conférence mondiale des Nations unies sur les femmes (Pékin) - Demande de réunion conjointe de la Commission pour l'égalité des chances entre les hommes et les femmes.

J'ai été saisie d'une demande de réunion conjointe

par la Présidente de la Commission pour l'égalité des chances entre les hommes et les femmes.

Je vous proposerais le jeudi 9 juin, à 14 heures pour une réunion conjointe avec la Commission de l'égalité des chances entre les hommes et les femmes pour entendre ce rapport. Seriez-vous d'accord pour cette date ?

Parfait, c'est fixé avec M. le Ministre.

Organisation des travaux

Mme la Présidente. - Mme Leal Lopez a proposé la visite des Marronniers. Je propose cette visite à la date du vendredi 24 juin prochain, si cela vous convient. Au niveau de l'agenda, cela risque d'être assez chargé, puisqu'il y aura l'ajustement budgétaire ; on sait très bien comment se terminent à chaque fois nos sessions.

La parole est à Mme Salvi.

Mme Salvi (cdH). - Y a-t-il une obligation à faire cette visite avant la fin des travaux ? Ne peut-on pas reporter cette visite au mois de septembre ou au début du mois d'octobre ?

Mme Leal Lopez (cdH). - Si c'est trop chargé, alors oui.

Mme la Présidente. - S'il y a un consensus, nous ferons cette visite formulée pour la rentrée parlementaire. Il en sera fait ainsi.

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

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

- Mme Lambelin, sur « la liaison entre le ring de Bruxelles et la E411 » ;
- Mme Dock, sur « l'inclusion de tous les usagers de la route dans les campagnes de sécurité routière en Wallonie » ;
- M. Destrebecq, sur « les établissements labellisés « BackSafe » » ;
- Mme Dock, sur « l'efficacité de l'utilisation de l'argent public wallon dans la restauration du patrimoine sénégalais » ;
- M. Arens, sur « la sauvegarde des publicités murales peintes » ;
- Mme Dock, sur « la visibilité des politiques de prévention contre le diabète via les courses cyclistes professionnelles » ;
- M. Puget, sur « le retour des tiques en Wallonie » ;
- Mme Vienne, sur « les places pour personnes en situation de grande dépendance » ;

- M. Daele, sur « le plan Autisme » ;
- Mme Morreale, sur « la prise en charge du handicap et l'accompagnement des familles » ;
- M. Drèze, sur « l'intégration des personnes handicapées dans le circuit du travail privé » ;
- Mme Morreale, sur « l'accessibilité des chiens d'assistance aux lieux publics » ;
- Mme Salvi, sur « l'emploi des travailleurs handicapés dans les provinces, communes, CPAS et associations de services publics » ;
- M. Lefebvre, sur « la promotion de la diversité sexuelle au sein des centres pour réfugiés » à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sont transformées en questions écrites.

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT À L'ACCORD DE COOPÉRATION DU 24 MARS 2016 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 (DOC. 450 (2015-2016) N° 1)

INTERPELLATION DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
BILAN DU PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE
APRÈS UN PEU PLUS D'UN MOIS DE MISE EN
ŒUVRE »

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
RENCONTRE AVEC SATELLIC »

QUESTION ORALE DE M. ONKELINX À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
MALADIES DE JEUNESSE DE LA REDEVANCE
KILOMÉTRIQUE »

QUESTION ORALE DE M. FOURNY À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
SUITES DE L'ACTION INTENTÉE PAR UNE
CENTAINE DE TRANSPORTEURS CONTRE LA
TAXE KILOMÉTRIQUE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération du 24 mars 2016 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 (Doc. 450 (2015-2016) N° 1) ainsi que l'interpellation et les questions orales à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine :

- de M. Crucke, sur « le bilan du prélèvement kilométrique après un peu plus d'un mois de mise en œuvre » ;
- de M. Crucke, sur « la rencontre avec Satellic » ;

- de M. Onkelinx, sur « les maladies de jeunesse de la redevance kilométrique » ;
- de M. Fourny, sur « les suites de l'action intentée par une centaine de transporteurs contre la taxe kilométrique ».

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. - Nous devons désigner un rapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à Mme Salvi.

Mme Salvi (cdH). - Je propose Mme Leal Lopez comme rapporteuse.

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

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

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Juste une question de méthodologie, préalablement, parce que le projet d'accord de coopération qui est proposé, à travers ce projet de décret, de valider, est assez formel. Je ne pense donc pas qu'il va faire, intrinsèquement, l'objet de beaucoup de discussions, contrairement à la nature des questions et interpellations qui sont jointes et qui, elles, m'amèneront à faire par le détail un topo sur la situation de ce dossier particulièrement délicat.

Je pense que c'est surtout ce volet-là qui intéresse à la fois les parlementaires et nos amis de la presse.

Méthodologiquement, je peux juste évoquer d'abord le seul projet de décret, sauf à considérer qu'il pose lui-même problème – ainsi ce sera réglé – et puis on poursuivra en faisant toutes les questions et interpellations et les réponses qui y sont liées. Sinon, on va noyer dans le volet « actualité du dossier » cet élément qui est somme toute formel.

Cela peut être un seul rapport, mais on le fait en deux temps.

Mme la Présidente. - D'abord le projet, on vote, et puis on développe. Si tout le monde est d'accord.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Si tout le monde est d'accord là-dessus. Parfait.

Comme évoqué, le projet de décret qui porte ici assentiment à l'accord de coopération envisagé entre la

Flandre, la Wallonie et Bruxelles-Capitale, vise à mettre sur pied le fameux organe de conciliation qui est obligatoire – je dis bien « obligatoire » – dans le cadre européen qui est relatif à toute la mise en œuvre de ce service européen de télépéage et tous les aspects techniques qui y sont connexes.

Tous les États membres, en vertu de la décision 2009-750-CE, sont tenus de désigner un organe ou une instance de conciliation dès lors qu'il y a au moins un secteur du service européen de télépéage dans l'État membre – ce qui est le cas en Belgique depuis le 1er avril dernier, vous vous en souviendrez. Cet organe doit être mis sur pied pour permettre la conciliation entre les percepteurs de péages – en l'occurrence, les percepteurs de péage en Belgique sont la Région flamande, la Région bruxelloise et la SOFICO pour ce qui concerne la Wallonie – et les prestataires européens de service de télépéage qui ont conclu ou qui négocient des conventions avec les percepteurs de péages, en l'occurrence ici la SOFICO pour ce qui concerne la Wallonie.

L'organe de conciliation est prévu très clairement dans l'accord de coopération du 31 janvier 2014 qui est relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass. Il restait néanmoins à désigner et à organiser cet organe.

Rappelons que cet organe est habilité à examiner en particulier si les conditions contractuelles appliquées par les percepteurs de péage aux différents prestataires sont non seulement non discriminatoires, mais qu'ils reflètent également, de manière équitable, les coûts et les risques des parties au contrat. Pour donner des mots plus simples derrière ces termes plus techniques, à travers la mise sur pied de cet organe de conciliation, on permettra, concernant la Wallonie, de vérifier les interactions et, le cas échéant, offrir des voies de médiation s'il devait y avoir des litiges quelconques entre Satellic et Axxès qui sont, jusqu'à présent, les deux services européens de télépéages et de prestataires en la circonstance, qui ont déjà pu être reconnu et, d'autre part, la Région quelle qu'elle soit, au travers de Viapass.

L'enjeu est aussi de pouvoir attribuer cette mission dans une démarche de simplification administrative. Plutôt que de créer un « brol » de plus, un organe nouveau, le chemin qui a été suivi par les trois Régions est d'utiliser leurs médiateurs respectifs – le médiateur de la Flandre, celui de la Wallonie qui est également celui de la Communauté française au demeurant et le médiateur bruxellois. Ce sont des personnes dont le background professionnel est précisément celui d'être dans une démarche de conciliation à l'égard de plaintes et de médiations pour trouver des solutions. Ils siègeront ensemble en tant qu'organe de conciliation unique, lorsqu'ils seront saisis par l'une des parties concernées qui estimerait devoir porter à sa connaissance un litige

ou un différend quelconque.

Les Parlements des trois Régions doivent donc désigner leur médiateur. Rappelons que le médiateur est une émanation du Parlement et pas un organe du Gouvernement. L'idée est donc, à travers cet accord de coopération, que le médiateur de la Région wallonne puisse aussi être pleinement reconnu comme membre de cet organe de conciliation et pouvoir poser les actes utiles lorsque, dans le cadre de la mise en œuvre du péage kilométrique, des litiges pourraient apparaître entre les prestataires de services et/ou l'entité interrégionale Viapass.

Le texte a été soumis au Conseil d'État. On a apporté quelques modifications en fonction du retour que nous avons eu du Conseil d'État. À titre illustratif, rappelons que cette demande de conciliation est payante. On avait prévu, initialement, 10 000 euros comme coût de saisine de cet organe de conciliation. Le Conseil d'État a estimé que c'était un peu cher ; on a donc diminué de moitié, en le fixant à 5 000 euros. L'objectif à travers cela est d'éviter que, pour un oui ou un non, une saisine s'organise de cette structure de conciliation et pour lutter contre toutes les demandes intempestives qui, à l'instar de ce que l'on connaît devant nos tribunaux, ne feraient que les noyer, évitant dès lors que l'essentiel soit traité prioritairement par rapport à l'accessoire. Il est évident que ce montant pourra aussi être adapté dans le futur si nécessaire, mais à ce stade, sur base des remarques du Conseil d'État, on l'a fixé à 5 000 euros.

Quant à la manière dont l'accord de coopération prévoit la clé de répartition, les frais spécifiques ne devront pas être assumés de manière particulière, puisque l'on ne crée pas un nouvel organe. Supposons que Axxès ou Satellic contestent quelque chose par rapport à Viapass et décident de saisir ce comité de conciliation, les trois médiateurs vont se réunir. Si la nature du litige pour lequel ils sont saisis requiert une expertise particulière qui échappe aux médiateurs – puisqu'ils ne sont pas tous profilés pour être des experts du secteur des poids lourds ou des techniques qui y sont liés –, les frais sont prévus aussi en répartition. Les coûts sont intégralement pris en charge à la demande de la partie qui opère la saisine. Si, par contre, la désignation d'un expert se fait à la demande de plusieurs parties, les coûts seront alors répartis de manière équitable. Si c'est à la demande de l'organe de conciliation que cette expertise est sollicitée, les coûts seront pris en charge selon la clé de répartition qui est la même que pour Viapass, c'est-à-dire 54 % pour la Région flamande, 40 % pour la Région wallonne et 6 % pour Bruxelles-Capitale.

Voilà qui clôture ce bref projet de décret qui vise à porter assentiment à l'accord de coopération conclu avec la Flandre et la Région bruxelloise, qui répond de la sorte au prescrit européen. Je vous remercie.

Discussion générale

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

M. Crucke (MR). - Cet accord de coopération ne porte pas à grande discussion. Je dirais même qu'il est plus que temps que ce texte passe au Parlement, pour autant qu'il ne soit pas déjà trop tard. Le fait de l'amener maintenant, en dernière minute, avec une forme d'urgence, prouve bien ce que nous disons depuis le début dans ce dossier, c'est qu'il y a une difficulté qui était liée à la problématique de la concurrence et des règles de concurrence entre un opérateur qui a été privilégié depuis le début par les Régions, à savoir Satellic. Un deuxième – il y aura un troisième et un quatrième – est Axxès. On sait aujourd'hui qu'Axxès est présent sur le marché aussi.

Si cet organisme avait été, comme le prévoit la directive, mis en place dès le début – on peut se demander pourquoi cette directive n'a pas été respectée dans ce paramètre-là – aujourd'hui, sans doute que cet organisme serait déjà saisi en termes de médiation par Axxès.

Monsieur le Ministre, il y a déjà une plainte aujourd'hui – pas devant cet organe, puisque l'on va seulement le créer – devant le Conseil de la concurrence. Pouvez-vous nous dire où en est le traitement de cette plainte ? Quelle est l'évolution de ce dossier ?

Vous avez confirmé ici le caractère obligatoire de l'institution. J'aimerais que l'on s'entende sur « caractère obligatoire ». Cela veut-il dire que c'est bien la création de l'organisme qui est obligatoire de par la directive européenne ? Ou est-ce que tout litige avant qu'il ne puisse être dépendant d'un autre organisme, c'est-à-dire la justice, doit passer par le système de médiation mis en place ? Qu'est-ce qui est facultatif ou ne l'est pas ? Si je vous pose la question, c'est parce que le Conseil d'État lui-même se pose la question. Il suggérait aux trois gouvernements de saisir la Commission européenne. Cela n'a pas été le choix des gouvernements. C'est un choix que vous pouvez opérer, mais que l'on ait la clarté sur la chose. Aujourd'hui, un organisme qui souhaite saisir la justice peut-il le faire nonobstant l'organisation de cette médiation ?

Par rapport au délai de six mois, faut-il attendre ce délai de six mois avant de pouvoir saisir la justice ou cela peut-il interférer sur le fonctionnement de la médiation ? Tout cela n'est pas précisé.

Par rapport au médiateur, j'aime toujours quand le Gouvernement donne des conseils qui doivent être respectés. Quand on lit le texte, il n'est pas dit que ce sont les médiateurs wallon, bruxellois et flamand qui doivent être les personnes ressources. Il y a une logique et je ne pense pas que ce Parlement – je vais rester

prudent – ferait le choix d'une autre solution. Le Gouvernement vient nous dire : « C'est le Parlement qui doit désigner et le Parlement désignera les médiateurs ». Le Parlement fera encore ce qu'il veut, même si je considère que c'est une bonne suggestion.

En même temps, il y a quand même un retour de manivelle dans ce dossier qui est assez surprenant. Ce même Parlement à qui l'on a, non pas refusé la lecture des conventions, mais que l'on a placé dans des conditions quasiment inadmissibles sur le plan intellectuel.

Pour ces conventions, je vous le rappelle, Madame la Présidente, j'ai passé quelques après-midi ici, c'est cela les conventions, c'est un paquet, c'est plusieurs farces, en français, en anglais, et cætera. Donc ce même Parlement à qui on a mis des bâtons dans les roues pour voir ces conventions – qui d'ailleurs aujourd'hui n'ont pas tous les documents qui sont ici, mais je ne vais pas anticiper par rapport à l'interpellation de tout à l'heure – il est bon par contre pour désigner les médiateurs. Magnifique, on fait ce que l'on veut avec un Parlement, quand on n'a pas envie de lui dire bonjour, on ne dit pas bonjour, si on a envie, on le fait et voilà. C'est bien dommage, c'est bien dommage que cela se passe comme cela, parce que je pense que l'on est capable de comprendre une série de choses dans une convention qui font aujourd'hui problème, par rapport à ce qu'il se passe sur le terrain.

Quatrième observation, sur le coup, effectivement, j'ai vu que l'on a changé entre l'avant-projet et le projet, on est passé de 10 000 euros en termes de saisines à 5 000 euros. Il me semble que ce que dit le Conseil d'État, mais peut-être que votre marque supplémentaire sur le coût des experts ou la charge du coût d'éventuels experts répond à cela – mais je n'en suis par certain donc je me permets de vous poser la question, Monsieur le Ministre – c'est que dans une justice payante – critère intéressant – dans une « médiation » payante – à mon avis vous allez donné des idées à d'autres en faisant cela – le paiement doit être proportionnel au service. Il y a un critère de proportion. Il n'est pas normal que si l'on saisit les médiateurs pour quelque chose qui ne demande pas de grande réflexion, pas de grande analyse, dans ce cas-là les coûts de 10 000 euros qui étaient initialement prévus peuvent apparaître comme complètement disproportionnés, par contre si l'on demande aux médiateurs un service qui impose à la fois des recherches, une instruction, éventuellement un recours des experts, là cela peut être beaucoup plus onéreux.

La réponse à la proportion que demande le Conseil d'État est-elle le coût d'éventuels experts ? Si ce n'est pas cela, comment répondez-vous au Conseil d'État par rapport à cette mesure ?

Que les choses soient claires, on ne va pas aller voter contre cet accord de coopération, cela n'a pas beaucoup de sens, la directive l'impose, elle est là, mais

on ne va pas voter pour non plus. Parce que quand on voit comment cela fonctionne aujourd'hui sur le terrain, nous aurions aimé, au groupe libéral, que ce soit fait en heure et en temps. Donc, chat échaudé craignant d'eau froide, on s'abstiendra.

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

M. Onkelinx (PS). - En deux mots, et sans surprise bien sûr, vous dire que, étant donné qu'il s'agit d'un accord qui est rendu obligatoire par l'Union Européenne, que cela découle aussi d'une volonté d'ouverture à la concurrence, je trouve qu'il est aussi temps d'y arriver et que la marge de manoeuvre de notre Parlement n'est pas importante, à ce niveau-là.

Mais je trouve aussi, et je voulais le souligner à ce niveau-là – c'est pour cela que je prends la parole – que le fait d'avoir imaginé, avec les trois Régions, de mettre le service de médiations, qui sont des services qui sont vraiment spécialisés dans la médiation, je trouve cela bien. Ce sont des services qui sont des émanations des Parlements et je trouve que c'est encore mieux. Cette volonté démocratique supplémentaire de contrôle est importante.

Pour toutes ces raisons, notre vote sera favorable – c'est sans surprise – même si l'on y reviendra après, il est évidemment des questions qui se posent malgré tout par rapport au démarrage de cette redevance kilométrique, mais comme on a décidé qu'on le ferait après, on le fera après, mais d'ores et déjà je trouve que cette accord de coopération est une avancée, très sincèrement. Quand le processus aura fait toutes ses petites maladies, je pense que c'est un truc qui va tourner et l'on parlera du reste après, mais en tout cas, en ce qui nous concerne, vote favorable.

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

M. Puget (Indépendant). - Merci, Madame la Présidente, évidemment cet accord est obligatoire. Le contenu est rédigé par le Gouvernement. On voit que l'on s'est fait épingler pour une somme de 10 000 euros par le Conseil d'État, on a aussi des notions financières qui ne sont pas justes, qui ne collent pas à la réalité, c'est une chose.

La deuxième chose effectivement dans ce dossier – je pense que mes collègues vont y revenir tout à l'heure et j'y reviendrai certainement aussi – est que l'on avance petit à petit et l'on attend que les problèmes soient sur le terrain avant de les résoudre. Effectivement, comme mon collègue, M. Crucke, l'a dit tout à l'heure cela aurait de l'être mis en place auparavant et je pense qu'il y aura encore d'autres choses qui devront être mises en place par la suite, chaque fois qu'il y aura des problèmes on va – ici c'était obligatoire – créer des choses, mais on y reviendra tout à l'heure. Je pense que le contenu nous en incombe, même si c'est obligatoire. Le contenu, vous en êtes responsable, Monsieur le Ministre, le Parlement

en sera responsable lors du vote.

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

Mme Leal Lopez (cdH). - Monsieur le Ministre, vous pouvez vous douter que le groupe cdH votera favorablement, parce que c'est une avancée, c'est un organe qui va permettre de régler un maximum de problème par conciliation, notamment tout ce qui relève des problèmes de « mauvais fonctionnement ».

On se réjouit également de l'avis du CESW, et je le cite : « Le CESW se félicite de la mise en place de l'organe de conciliation en question vu les risques de contentieux susceptibles d'apparaître dans le cadre de la mise en oeuvre de prélèvement kilométrique ».

En plus, d'autres aspects sont particulièrement positifs à souligner : la création d'un nouvel organe, mais sans multiplier les coûts ni multiplier les structures, comme vous l'avez souligné – cet aspect-là est super important ; l'instauration de bonnes pratiques entre les États membres. Là, j'avais quelques petites questions. Concrètement, comment cela va-t-il se passer. Combien d'organes sont-ils concernés en Europe ? À quelle fréquence cet échange entre les États membres devrait-il avoir lieu et sous quel format ? Pour les questions un peu plus techniques sur la taxe kilométrique, je reviendrai plus tard dans 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. - Oui, merci, Madame la Parlementaire, Messieurs les parlementaires pour les commentaires. Certains m'amènent à penser que tout le monde n'a pas compris quel était le contenu du décret, singulièrement, quand certains disent : « Il est plus que temps, parce que l'on a l'impression » – je crois que c'était les propos de M. Puget - « que l'on attend d'être confronté aux difficultés pour mettre en place un organe ». Cet organe n'a pas vocation à régler les problèmes qui concernent le fonctionnement des boitiers, des OBU et tutti quanti. Donc, si on l'avait mis sur pied il y a trois semaines, cela n'aurait rien changé ou offert comme nouvelle opportunité.

C'est un organe qui a pour vocation, comme l'impose la décision européenne, à offrir un lieu d'arbitrage, de médiation pour des litiges qui concernent des closes contractuelles, qui sont donc passées entre les prestataires de services et les percepteurs de péage. Et c'est une faculté – pour répondre à M. Crucke – qui est offerte.

Donc, l'obligation européenne porte bien sur la mise sur pied de l'organe, pas sur l'obligation d'y recourir avant saisine de toute autre juridiction, comme cela, c'est clair. On a la capacité de pouvoir se tourner vers les tribunaux si on le souhaite, il n'y a pas d'obligation

d'étape préalable par la médiation, maintenant chacun reconnaîtra que c'est souvent une étape qui n'est pas à négliger si l'on veut pouvoir converger vers une solution davantage discutée, négociée à moindre coût, ce qui est beaucoup moins certain lorsque l'on s'embarque dans la saisine des tribunaux, mais c'est une faculté qui est offerte.

J'entends aussi dire : « On a volontairement traîné, on aurait pu venir il y a quelques semaines, plus tôt, et cetera ». On n'aurait pas pu mettre – de toute manière, cela n'aurait pas eu d'intérêt – sur pied avant même que des litiges potentiels sur les aspects contractuels ne voient le jour et ces aspects de litiges contractuels ne pouvaient voir le jour avant que les *Domain Statement* soient publiés et Monsieur Crucke, dans l'art habile qui est le vôtre, d'essayer de faire prendre une souris pour un mammouth, vous expliquez qu'en gros, on est en retard, on a empêché la concurrence, et cetera. Modestement, je rappellerai que, de toutes les Régions du pays, c'est la Wallonie qui a été la première, via la SOFICO, à faire cette publication des *Domain statement*.

Alors, je le dis pour l'anecdote, cela s'est fait probablement insuffisamment tôt par rapport à vos souhaits, c'est une chose, mais croire que l'on a été mauvais élève de la classe, comme vous essayez systématiquement de le faire dire, permettez-moi de temps à autre de ne pas vouloir exclusivement être pointé du doigt comme un cancre.

(Réactions dans l'assemblée)

Oui, apparemment j'utilise mal mon génie.

Vous posez la question du délai de six mois. C'est un délai maximum, c'est-à-dire que le service de télépéage, le prestataire, a la capacité, endéans maximum six mois à partir de la survenance des faits, de saisir l'organe de conciliation. On estime qu'après, cela ne vaut pas la peine d'aller saisir le comité pour quelque chose qui a eu lieu il y a un an et demi. C'est un délai maximum de saisine.

Vous évoquez le médiateur, c'est celui-ci qui est mobilisé ou ses services. Ce n'est peut-être pas lui intuitu personæ, mais c'est en tout cas le service de médiation.

Quant au coût de 5 000 euros, c'est un maximum qui est fixé, mais il est évident, comme on l'a évoqué, que pour respecter ce principe de proportionnalité, soit la nature du litige est assez basique, auquel cas d'ailleurs, on s'étonnerait que des prestataires de cette nature avec leur armée d'avocats saisissent les médiateurs, *quod non*, si c'était même le cas, ce serait maximum 5 000 euros. Si, au contraire, la nature du litige contractuel est d'une technicité qui nécessite instruction et donc recours à l'expertise, j'ai pu préciser la manière dont le coût allait se répercuter auprès de la partie

demanderesse : soit si c'est un prestataire de service de télépéage ; soit entre eux s'ils sont plusieurs à faire cette saisine ; ou encore directement auprès de l'opérateur Viapass, si c'est lui qui est à la demande des expertises complémentaires pour l'instruction.

On est dans une démarche qui vise à offrir un outil additionnel pour permettre de régler des litiges, je le répète, de nature contractuelle entre deux interlocuteurs. Cela n'a pas vocation à être un organe qui règlera les problèmes que rencontrent aujourd'hui les transporteurs par rapport à Satellic ou par rapport à Access, demain. Ne confondons pas les choses et donc ne faisons pas croire que le calendrier d'aujourd'hui est inapproprié par rapport au vécu des six dernières semaines.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour les précisions apportées, notamment par rapport au caractère facultatif de sa réponse et aux remarques du Conseil d'État. Monsieur le Ministre, vous ne m'avez pas répondu pour le dossier qui aujourd'hui se trouve sur les bancs du Conseil de la concurrence.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est juste, c'est un oubli. Vous savez que ce n'est pas un organe régional, je crois que c'est un organe fédéral et je ne doute pas que vous serez plus vite avisé que je ne le suis du traitement du dossier. Je n'en ai aucune information à ce stade.

M. Crucke (MR). - Je pensais que vous suiviez le dossier attentivement.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Dans le respect des niveaux de pouvoir.

M. Crucke (MR). - Oui, c'est clair.

Dans ce que vous dites, il y a une chose sur laquelle je peux marquer mon accord, c'est sur la publication et le *Domain Statement*. C'est vrai que cet organisme tel que vous le créez aujourd'hui ne pouvait pas être utile tant que les *Domain Statement* n'étaient pas publiés. Là-dessus, nous sommes d'accord., mais c'est le seul point sur lequel nous sommes d'accord, parce que rien n'empêchait les régions justement de publier plus tôt les *Domain statement*. Dans ce cas, vous deviez être en accord avec la directive, c'est également passer cet accord de coopération plus tôt. Cela aurait évité, à mon avis, une polémique supplémentaire.

Deux remarques complémentaires, Madame la Présidente. En entendant les collègues – j'ai envie de débattre un peu aujourd'hui – un pour le PS et un pour le cdH.

J'entends M. le Ministre qui dit que l'accord de coopération est une avancée. Oui, mais on aurait pu

avancer plus vite. C'est bien d'avancer, mais c'est l'escargot. Je ne veux pas ici être un mammoth comme le ministre, mais ici c'est l'escargot. On aurait pu avancer plus vite. Pourquoi n'avez-vous pas joint votre saut au mien pour demander au ministre d'avancer plus vite ? On aurait pu le faire ensemble, si on l'avait fait ensemble, peut-être qu'effectivement il aurait écouté. J'ai essayé pendant des mois de lui demander d'avancer plus vite, cela n'a pas réussi. Vous maintenant, vous dites : « Je suis content, c'est une avancée ». Lapalisse aurait dit la même chose. C'est une avancée, de temps en temps il faut peut-être suivre ses dossiers pour que cela avance un peu plus vite.

J'entends le cdH qui se réjouit de l'avis du Conseil économique et social de Wallonie. Madame Leal Lopez, je suppose que vous vous réjouissez aussi de l'avis des médiateurs.

(Réaction de Mme Leal Lopez)

Que disent les médiateurs ? Je vais vous le lire, parce que je ne suis pas certain que vous l'avez lu : « Les deux médiateurs sont d'avis que la réglementation globale actuelle de l'accord de coopération redevance kilomètre devrait être complétée pour répondre à la lacune suivante : la réglementation ne contient pas de mécanisme explicite de traitement des plaintes, par exemple en ce qui concerne les plaintes des poids lourds à l'égard de propres prestataires de services chargés des prélèvements kilométriques. Par conséquent, les médiateurs proposent d'organiser un système cohérent et transparent de traitement des plaintes pour l'ensemble du système du prélèvement kilométrique. Les médiateurs proposent donc d'insérer dans l'accord de coopération le nouvel article rédigé comme suit ». Ils rédigent même l'article, il n'y a plus qu'à le prendre. Magnifique ! Ce sont les médiateurs qui le disent *in tempore non suspecto*.

Que disent-ils ? Cela rejoint ce qui a été dit par M. Puget, parce que vous avez, avec votre intelligence perspicace également, Monsieur le Ministre, directement soulevé le lièvre. Ils disent que ce n'est pas suffisant d'organiser un organe de médiation pour les conflits contentieux contractuels – ce dont on parlait bien ensemble – il faut une machine supplémentaire. La machine supplémentaire, c'est quoi ? Ce sont toutes les plaintes qui, pour l'instant, partent vers les tribunaux flamands, je vous rassure, vous n'en entendez pas parler dans la jurisprudence wallonne, parce que ce sont les tribunaux flamands qui sont saisis – Satellic a son siège en Flandre. C'est quand même merveilleux. Un transporteur wallon aujourd'hui doit recourir aux Flamands pour avoir un jugement. Je n'ai jamais vu cela ! Quand j'entends ces gaillards, je ne sais plus quoi leur répondre à la limite.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Ne répondez plus.

M. Crucke (MR). - Si, je vais continuer à répondre, c'est sûr.

(Rires)

Que disent les médiateurs ? Il faut créer un organisme en plus et il n'est pas créé. J'aimerais que le cdH dise à son ministre – puisque moi il ne m'écoute pas – de suivre l'avis des médiateurs. Mettez sur place un organisme de médiation wallon dans lequel on pourra saisir l'organe intelligent qu'est le médiateur également. C'est ce qu'ils disent, pourquoi n'avez-vous pas répondu à cela ?

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

M. Crucke (MR). - Je l'ai fait intentionnellement. Je me suis dit : « Je ne vais en parler directement, parce que je vais voir s'il vient dessus ou pas ». Vous esquiviez en pensant que l'on ne l'avait pas vu, qu'on l'avait oublié, que cela allait rester dans le frigo. Non, parce que là, dès que vous avez reçu cela, vous auriez pu saisir vos collègues flamands pour dire : « On a mal travaillé jusqu'à maintenant, mais j'en ai marre de me faire engueuler par M. Crucke au Parlement. J'aimerais bien que l'on avance un peu de manière intelligente ». On parle des compteurs intelligents dans une autre commission pour l'instant ; on aurait pu mettre un système intelligent sur pied.

Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait ? Maintenant, si le cdH est d'accord de m'appuyer là-dessus, pas de problème, on peut même mettre une résolution, on la signe, on la fait voter – on aime bien l'urgence dans ce Parlement de temps en temps. Allez-y.

M. Fourny (cdH). - Je vais vous répondre, Monsieur Crucke, pour vous dire que, dans le genre des mauvaises idées, c'est celle qu'il ne faut vraiment pas suivre. Un, l'objet est circonscrit dans l'organe qui est créé, on l'a dit, uniquement aux opérateurs et c'est une faculté. C'est d'ailleurs la première question que vous avez posée de savoir si c'est obligatoire ou pas. Deux, imaginez un peu que l'on crée une structure indépendante, qui recueille les milliers de plaintes, que vous allez soutenir avec M. Reul, l'UPTR, et faire en sorte de constiper cette nouvelle structure qui n'a aucune vocation juridictionnelle, qui n'a aucun pouvoir juridictionnel, qui n'a aucun pouvoir décisionnel, cela n'a strictement aucun sens. Il y a un litige, on le fait trancher par la justice, celle-ci est compétente et c'est elle qui rend une décision.

Il appartient éventuellement aux transporteurs, s'ils souhaitent porter une demande devant la justice de manière non conflictuelle, d'utiliser ce qui existe encore, à savoir la procédure de conciliation qui est le pendant de la médiation qui est ici envisagée à un autre niveau. C'est vraiment le plus mauvais système.

Par point de comparaison, Monsieur Crucke, on a déjà eu l'occasion d'en discuter en matière de logement. Souvenez-vous la fameuse loi qui avait été modifiée voici six ou sept ans où en matière de logement, on avait imposé, préalablement à toute procédure de contentieux locatif, la procédure de conciliation. Pour après, ensuite, aboutir à la procédure contentieuse. Résultat des courses, les propriétaires – dont vous êtes fréquemment proche – se sont évidemment plaints de ce que cela induisait des retards extrêmement importants et une inefficacité terrible du point de vue de la procédure, du point de vue judiciaire. La loi a fort heureusement été modifiée pour supprimer cette étape de la conciliation.

Ici, c'est le même principe. C'est une vraie fausse mauvaise idée ou une vraie fausse bonne idée – c'est comme vous l'entendez – mais c'est le mécanisme dans lequel on ne tombera pas, parce que celui-ci ne peut être pratiquement admis et réalisé ou entendu. Il y a une procédure judiciaire, celui qui souhaite encore faire de la médiation ou de conciliation peut encore le faire dans ce contexte, mais ce sont les tribunaux qui sont amenés à trancher.

Enfin, Monsieur le Député, mon cher collègue avocat, vous connaissez aussi le Code judiciaire. On saisit les tribunaux là où on le souhaite. Il y a des critères pour saisir les tribunaux. Si d'aucuns ont fait choix du siège social de la société pour assigner celle-ci devant les tribunaux de langue néerlandophone, c'est leur choix, mais il y a aussi d'autres critères, dont le lieu de naissance des obligations, le lieu de constat de certaines obligations.

Donc, il y a possibilité, me semble-t-il aussi, de saisir les tribunaux wallons. Mais on ne va pas faire une leçon de droit, on a déjà eu l'occasion hier, dans un autre dossier, d'en faire une. Je pense qu'une redite serait inutile de ce point de vue.

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

M. Crucke (MR). - Abasourdi ! Je suis abasourdi par ce que je viens d'entendre. D'abord, on n'est plus à une contradiction près au sein du cdH, j'ai bien compris.

Mme Leal Lopez me dit : « Oui, je soutiens un médiateur – je l'ai lu – je suis avec eux ». Moi aussi. Et puis, M. Fourny prend la parole, il *slipe* : « C'est une mauvaise idée ». Il va plus loin, cela n'a aucun sens. Et alors, il ajoute un élément qui est peut-être intéressant. Parce qu'il dit que cela n'a aucun sens « parce que de toute façon cet accord devant la médiation, cela n'a aucune force juridictionnelle ».

Si je comprends bien, et je vais poser une question au ministre, si je comprends bien, Monsieur le Ministre, les opérateurs, lorsqu'ils vont saisir les médiateurs, cela n'a aucun sens, cela n'a aucune force juridictionnelle. C'est perdre son temps, je cite M. Fourny. Puisque, si cela n'a pas de sens pour les opérateurs, cela n'a pas de

sens pour les transporteurs ; mais si cela a du sens pour l'un, cela a un sens pour l'autre.

J'essaie simplement de rester rationnel, logique. Vous savez bien qu'il y a des choses auxquelles je ne crois pas et d'autres auxquelles je crois. Je crois en la raison, j'essaie de rester rationnel. On me dit : « Cela n'a pas sens, mais cela a bien un sens pour les opérateurs qui vont aller, peut-être, s'amuser là-bas ». Allez ! Sincèrement, moi, je pensais que l'on avait évolué, même chez nous, de manière à ce que, avant de saisir les tribunaux, l'on puisse si on le souhaite, par le biais de la médiation, tenter de résoudre et de trouver des solutions. Je pensais que c'était possible.

Et je pensais que, comme le médiateur le suggérait, depuis le 26 janvier 2016 – puisque cela a été communiqué le 26 janvier 2016 – l'on pouvait également mettre sur pied cet organisme, organisme qui, effectivement, n'a pas une compétence juridictionnelle.

(Réaction d'un intervenant)

Je n'ai jamais dit le contraire. Mais c'est souvent comme cela que l'on trouve des accords, vous savez. Si vous devez systématiquement aller devant les tribunaux pour trouver des accords....

M. Fourny (cdH). - Vous venez de faire la question et la réponse. C'est ainsi que l'on trouve des accords.

M. Crucke (MR). - C'est parce que vous êtes avocat, M. Fourny. C'est ce que vous voulez. Je comprends bien votre intérêt.

M. Fourny (cdH). - C'est la voie médiane pour trouver des accords. Vous venez de le dire vous-même en posant la question. C'est justement l'intérêt de cet organe-là, pour ce qui concerne les opérateurs, mais on ne peut pas le démultiplier pour l'ensemble des transporteurs, tout le monde l'aura bien compris, et j'imagine que cette procédure qui est moins contentieuse et qui est moins belliqueuse qu'une procédure judiciaire sera plus efficace pour aboutir à un accord que de passer par une procédure qui, elle, va être introduite, forcément, à Bruxelles en raison du siège, notamment des opérateurs, et avec un délai de traitement au niveau des tribunaux qui va être d'une durée excessive par rapport aux enjeux qui seront en cours.

M. Crucke (MR). - Raison de plus pour créer l'organe. Ici, je pense que M. Fourny essaie de mettre une couche de beurre sur la tartine pour faire passer le goût du fromage, mais cela n'a pas beaucoup de sens, je vous le dis.

Sincèrement, il y avait matière à éviter du contentieux judiciaire supplémentaire et je pense que tout le monde à intérêt à ce que ce soit le cas. D'accord. Je n'ai toujours pas compris votre logique, mais il faut bien que je fasse avec.

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

Mme Leal Lopez (cdH). - Je voudrais juste rebondir sur ce que mon collègue vient de dire. En fait, j'étais d'accord – et je le soutiens encore – sur le sens même de la médiation. On ne va pas faire ici une médiation sociale, c'est une médiation de conciliation et qui vise à trouver des pistes. On ne va pas régler les problèmes techniques. Je voudrais rappeler aussi que le ministre et le Gouvernement ont reçu largement tous les transporteurs et les fédérations pour savoir quels étaient les problèmes. C'est un autre contexte, c'est un contexte technique. Ici, nous parlons de la philosophie même de cet organe qui est mis en place.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je vous remercie pour ces dix minutes.

Je ne suis pas abasourdi, pour ce qui me concerne, Monsieur Crucke. Je suis admiratif de la capacité qui est la vôtre de vous faire passer pour plus *biesse* que vous êtes réellement. Cette faculté de feindre de ne pas comprendre quelque chose, d'essayer de lever des lièvres qui n'existent pas. Un célèbre animateur, dont on taira le nom par pudeur, qui à chaque fois est un peu dans le même costume que vous, va dire : « Ce n'est pas vrai ? Oh ! C'est surprenant ce que vous dites. C'est important. C'est grave ! ». C'est exactement le même ADN. Parce que, objectivement, le plaidoyer de M. Fourny – et l'avocat que vous êtes aussi ne pourra pas en disconvenir, du moins publiquement – était remarquable de fondement.

Très clairement, je crains que les médiateurs qui ont rédigé cette suggestion l'aient fait avec beaucoup d'à-propos conceptuels. Dans le monde idéal, il serait agréable de penser une cohérence d'ensemble, mais je crains qu'il ne se soit pas encore saisi complètement de l'ampleur du dossier pour aller vers une suggestion de la sorte, parce que s'ils avaient mesuré le volume de litiges que cela pouvait générer concernant, je ne suis pas certain qu'ils auraient rédigé la même prose.

Deuxième considération, rappelons que l'on est ici dans un organe destiné à concilier des points de vue relatifs à des litiges contractuels qui vont viser une poignée d'opérateurs. Deux aujourd'hui, trois, quatre peut-être demain. Donc, j'ai assez d'une main pour les compter. Si demain, les services de médiation doivent être saisis de tous les litiges qui, peu ou prou, pourraient concerner les transporteurs directement, je crains que le Parlement ne soit saisi d'une demande d'augmentation des ressources humaines et donc du budget des services de médiation.

Soyons sérieux et ne mélangeons pas les deux

objets. Nous le savons et vous le savez, on est ici dans une démarche qui concerne uniquement des aspects contractuels. Il n'y a pas lieu de réserver une suite favorable à la suggestion, aussi généreuse soit-elle, de la part des services de médiation concernant la nécessité de les saisir pour tous les litiges qui pourraient concerner directement les usagers d'OBUS et donc les transporteurs. Il existe d'autres voies en la matière et M. Fourny a pertinemment rappelé qu'il n'y avait pas de fatalité à considérer que les seuls tribunaux néerlandophones devaient être compétents.

Il faut reconnaître que depuis que des saisines ont eu lieu avec les tribunaux francophones, cela n'a pas été au gros avantage de ceux qui ont saisi les tribunaux, dont acte – je dis bien : jusqu'à présent. Ne mélangeons pas les deux motivations et ne faisons pas, avec cet organe de conciliation, une machine destinée à traiter des litiges qui ne sont pas sa vocation.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je veux bien, comme vous le dites, être *biesse*, plus *biesse* que je n'en ai l'air, comme vous le dites, je n'ai pas de problème avec cela. Même feindre d'être plus *biesse* que je le suis, mais je ne feins rien du tout.

J'essaie d'être le porte-parole de ce que disent les médiateurs. Je dois considérer, puisque vous avez compris que j'aime la rationalité, qu'ils feignent également d'être plus *biesse* qu'ils le sont. Parce que si moi, je suis le rapporteur...

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Vous me réécoutez – et je ne doute pas que vous ferez cela avec passion – et vous verrez que j'ai simplement suggéré que les médiateurs ne devaient pas avoir nécessairement pris la mesure de la portée de leurs suggestions.

M. Crucke (MR). - Oui, je vais y venir, j'ai bien compris ce que vous avez dit.

J'ai même entendu l'argument que vous avez avancé. C'est extraordinaire l'argument que vous avez avancé. Vous dites : « S'ils avaient pu prendre connaissance du volume de litiges que cela allait représenter, les médiateurs qui vivent dans un monde de bisounours – le terme que vous employez – n'auraient sûrement pas fait cela, parce qu'ils avaient beaucoup de boulot en plus ».

Mais non, je pense qu'au contraire, c'est toute la philosophie de la médiation et je cherchais – je n'ai pas eu le temps, mais je reviendrai bien un jour là-dessus – et je suis certain que si je vais dans le programme du cdH je vais trouver un truc sur la valeur de la médiation, sur le fait qu'il faut en faire à toutes les sauces, tout le temps, et cetera. Je suis certain que je vais trouver cela. Vous pouvez le trouver chez nous aussi, il ne faut pas vous en faire.

Cela veut dire que l'on vend de la médiation et puis, au premier coup, on la met de côté. C'est ce qui est dramatique par rapport à ce que disent les médiateurs ici, qui n'ont pas réfléchi, dans un monde de bisounours. C'est aussi une manière de faire en sorte qu'il y ait un peu plus de traitement des dossiers *friendly* plutôt qu'uniquement le contentieux judiciaire. Je ne vais pas en faire un « caca nerveux », comme on dit, mais il n'y a pas pire sourd que celui qui ne veut pas entendre. C'est pour M. Fourny.

Mme la Présidente. - MM. Daele et Puget ont demandé à se joindre à l'interpellation de M. Crucke.

La parole est à M. Crucke pour développer son interpellation et poser sa question.

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, on ne peut pas dire que je ne vous ai pas annoncé les difficultés dans ce dossier *in tempore non suspecto*, comme on dit en bon latin. Il n'y a pas une journée où je ne lis pas un article dans lequel on nous fait part de ces dysfonctionnements. Vous aussi, je suppose que, le matin, quand vous vous levez, vous ne lisez plus les journaux.

Ici, ce n'est pas moi qui le relate.

Regardez, c'était avant-hier. Cela, c'est aujourd'hui. Et ceci, c'est M. Lacroix.

Avant-hier, on évoquait la famille Deronne, à Tournai, qui compte, dans sa petite entreprise, 10 camions, et qui, depuis 40 ans, travaille dans le transport, est passionnée par celui-ci, se lève tous les matins et se met tard le soir au lit, parce que le transport, c'est sa vie. Voilà ce que dit M. Deronne : « Suite à la mise en place de la taxe kilométrique, trois camions ont été arrêtés, et trois chauffeurs ont reçu leur préavis ». Bravo pour la dimension sociale ! Je l'avais dit, dans notre débat nocturne, que l'on tuerait l'emploi. « En outre, un investissement portant sur l'acquisition de trois nouveaux camions a été annulé ». Merci pour l'économie !

« La nouvelle taxe est impayable », lance Alain Deronne, en sortant sa calculette. « À hauteur de 20 centimes du kilomètre, sachant que chacun de nos camions faisait 120 000 kilomètres par an, on en aurait eu pour 26 000 euros par an par camion. La vignette coûtait 1 250 euros ». Je suis encore gentil, quand je dis que cela coûte 10 à 12 fois plus cher pour un camionneur, ici, c'est même plus. On passe de 1 250 à 26 000 euros.

Je ne suis pas contre les taxes. Vous n'avez pas affaire à un capitaliste pur et dur. Je ne suis pas contre les taxes, mais à la condition qu'elles soient payables. Qu'est-ce qu'une taxe payable ? Deux mille cinq cents euros par camion, c'est-à-dire le double de la vignette, ce qui aurait déjà été pas mal comme augmentation. Cela ne sert à rien de parler très longtemps, c'est comme

cela, on sent bien que c'est la fin, malheureusement, pour lui.

Mais aujourd'hui, on évoque quelqu'un qui est propriétaire d'un véhicule.

(Réaction d'un intervenant)

Non, pas à Frasnes-lez-Anvaing, c'est encore un Tournaisien. Il faut croire qu'on leur en veut. Vous avez vu que le cdH n'est pas toujours d'accord avec vous à Tournai, ce n'est pas facile.

Le véhicule en question n'a pas l'OBV : 1 000 euros ! Il a, en effet, le malheur d'avoir une Land Rover, le gaillard. Cela ne pèse pas 3,5 tonnes, je vous rassure. Il a reçu 1 000 euros à payer. Je veux bien que cela fasse rire tout le monde ici, mais il faut quand même vous dire que quand on reçoit cela dans sa boîte aux lettres, on se demande si le système est encore crédible.

Heureusement – je dis heureusement, et je crois qu'il n'a plus le choix, je ne lui en veux pas, je dis à M. Lacroix : « Je ne t'en veux pas, je connais les problèmes budgétaires, et cetera » – M. Lacroix a fini par comprendre que ce n'était plus tenable, que l'on ne pouvait pas continuer à dire : « Il y a 0,03 % d'erreur ou 0,01 % d'erreur ». Non, il a compris, à force de recevoir les courriels de tout le monde, et cetera, des tribunaux.

Il nous fait ce que j'appelle un aveu. J'apprécie cela, parce que tout le monde peut se tromper. Je vous rassure, Monsieur le Ministre, cela m'arrive parfois aussi, même si, vous, vous avez plus de difficulté à le reconnaître. « Il est rapidement apparu à mes services que les données transmises par voie électrique par Satellic ne permettaient pas d'assurer le fait que chaque créance soit considérée comme liquide, exigible et certaine ».

Mon estimé confrère, M. Fourny, sait ce que cela veut dire en termes de droit. Si une créance n'est pas liquide, exigible et certaine, on ne peut pas en exiger le paiement, et l'on revient à la case départ. « Je dois bien relever », dit toujours M. Lacroix, « que pour pallier une carence du système développé par Satellic, mon administration doit mettre en œuvre des procédures complémentaires de filtrage au niveau de ses propres applications informatiques », ce qu'il déplore, évidemment.

Ici, c'est vraiment le monde à l'envers. Non seulement le système ne fonctionne pas, mais la Région wallonne doit, en plus, effectuer un certain nombre de travaux sur le plan informatique, pour pouvoir répondre à ce qu'on lui demande ou lui envoie.

Je ne sais pas si l'on avait imaginé cela au départ. Dites-moi que vous ne l'aviez pas imaginé. Si vous me dites que vous aviez prévu cela au départ, je ne vous crois pas. Je pense que vous pensiez, au départ, que cela

allait aller comme sur des roulettes. Ici, ce ne sont, toutefois, pas des roulettes, mais des camions qui roulent. Cela, c'est tous les jours.

Une autre mauvaise nouvelle est à déplorer. Vous allez me dire : « Ce n'est pas moi l'argentier, c'est M. Lacroix, il n'a qu'à se débrouiller avec son budget, je vais les dépenser sur les routes par le biais de la SOFICO ». Très bien. Il me revient, Monsieur le Ministre, qu'à la SOFICO, la recette journalière aujourd'hui, sur la moyenne des 38, 40 jours est de 608 000 euros, pour être très précis, par jour. Regardez votre budget, pour vos routes, pour le plan travaux, vous aviez besoin d'une recette de 1 200 000 euros par jour, on en est loin.

Vous me confirmerez ou vous m'infirmez. Je ne vous demande pas de me dire autre chose. Il y a une réunion budgétaire jeudi et vendredi, et j'imagine bien ce que cela va être : M. Lacroix, à qui l'on dit : « Vous deviez avoir 1 200 000 euros par jour, et ce n'est plus que la moitié que vous avez ». Il va falloir faire des choix peut-être.

Ce qui est plus dramatique dans cette histoire, quand on regarde le budget qui était celui de la SOFICO – cela devient triste à en pleurer – dans votre budget, vous estimiez que la recette était de quatre fois plus que ce que l'on avait auparavant avec l'Eurovignette. Aujourd'hui, ce ne sera pas quatre fois plus, ce sera deux fois plus, sur base des résultats journaliers, sur base de ce que le conseil d'administration de la SOFICO, lui-même, a dû constater. Le transporteur que je viens de vous citer paye. Là où il payait, avant, 1 250 euros, M. Deronne paye, maintenant, 26 000 euros.

Ce n'est pas tenable, on ne peut pas continuer de la sorte. On ne peut pas continuer à ne pas être crédible sur le plan technique – on ne l'est pas, à ce jour – ni sur le plan de la légalité de la recette. Tout prouve, ici, que cela n'est pas tenable.

Toujours par rapport aux renseignements que traite la SOFICO, il me revient aussi que des transporteurs qui paieraient ne seraient pas, comme vous l'avez dit au départ, à hauteur de 18 %, des Belges, le reste étant des étrangers. On en est à 50 % en Belgique. Va-t-on faire payer les étrangers ? Non, on fait, d'abord, payer les Belges et les Wallons, ceux qui travaillaient, qui voulaient continuer à travailler. Ce sont les premiers qui vont être sacrifiés dans cette histoire, sauf à faire marche arrière. Je vous invite à faire marche arrière dans ce dossier.

Revenons à Satellic, cette dernière merveille du monde que tout le monde nous envie. Satellic, à un moment donné, M. Lacroix l'a dit hier : « J'ai demandé aux avocats de mettre en demeure, d'attaquer ». On en avait parlé également ensemble, Monsieur le Ministre. À l'époque, que me disiez-vous ? Il y a une somme, des astreintes qui sont en cours, mais on va laisser 15 jours

pour voir si le système peut corriger.

De temps en temps, je lis un peu en néerlandais, tout comme vous, et que vois-je ? Votre homologue du côté flamand, au Parlement flamand, que dit-il ? Neuf cent mille euros d'astreintes. Qu'est-ce ? Est-on dans 900 000 euros d'astreintes ? Quand ont-elles été lancées ? Qui les a lancées ? C'étaient 900 000 euros, il y a 15 jours, on en est à plus aujourd'hui, parce que le dysfonctionnement continue à courir. Où en est-on ? Peut-on faire le point ? Peut-on nous donner une date précise ? Je ne sais plus comment je dois vous le demander.

Jusqu'à présent, vous avez toujours été assez cohérent avec moi quand je vous demande quelque chose, dans la mesure du possible. Je l'admets. Ici, ce n'est pas possible. Les états budgétaires sont ce qu'ils sont. On ne peut pas demander l'impossible non plus. J'ai dû attendre trois ans pour les RN60, mais je l'ai. Ils sont en train de faire les travaux. Maintenant, ce sont les riverains qui râlent. C'est comme cela, et on fait avec.

Ce fameux PV du 30 mars, celui dans lequel – et je n'arrive pas à l'avoir, et pourtant, j'essaie – il y a des réserves substantielles par rapport au mécanisme mis en place par Satellic, quand allez-vous le communiquer au Parlement ? Quand allez-vous nous remettre ce document ? On peut lire. Je sais que, de temps en temps, vous me prenez pour un clown. Vous l'avez dit. Je peux jouer un jeu de rôle, mais ici, je ne joue pas un jeu de rôle. Ici, j'essaie simplement d'avoir un document qui me permettra d'évaluer non pas si c'était MM. Prévot et Lacroix qui avaient raison ou si c'était moi qui avais raison, mais la crédibilité du mécanisme. Cette crédibilité ne peut plus que passer que par la sortie de ce document.

Crédibilité pour qui ? Pour la Région wallonne, car si Viapass, bras armé de la Région wallonne, a, effectivement, émis ces réserves substantielles avant de lancer le système, elle aura fait son boulot. Elle viendra dire : « Attention, cela ne fonctionne pas, il y a des risques ».

En outre, je suppose – et là, on arrive dans la responsabilité politique – qu'ils en auront informé les ministres du Gouvernement?. Je veux savoir si, conscient de ce qu'il y a dans ce PV, le Gouvernement a, malgré tout, dit : « On laisse aller », avec la cacophonie qui est celle que l'on connaît aujourd'hui. Je voudrais, une fois de plus, Monsieur le Ministre, que ce PV du 30 mars nous soit communiqué.

J'ai vu qu'il n'y a pas que les petits transporteurs qui roupètent. Il y a eu des réunions. On peut peut-être faire le suivi également de ce dossier pour les petits transporteurs, mais il y a également l'Union des villes et communes de Wallonie. C'est à l'ordre du jour du conseil d'administration de ce midi. Je ne saurai, de nouveau pas parler, je serai coincé ici. Ils ne s'en plaignent pas que je ne sois pas toujours là.

L'Union des villes et communes de Wallonie, qui n'est tout de même pas suspecte d'une appartenance libérale, dit : « Maintenant, nous voulons une compensation totale et complète ». Elles ne sont pas exonérées.

Je lu des comptes rendus de conseils communaux, à Lessines, pour ne pas le citer, où c'est une belle majorité PS- cdH- MR. Vos oreilles n'ont-elles pas sifflées la semaine dernière, lors du Conseil communal de Lessines ? Il n'y en a pas un pour vous défendre là-bas.

(Réaction d'une intervenante)

Le cdH, en premier lieu !

(Réaction d'une intervenante)

Heureusement que vous êtes là ! Oui, je sais, je lis aussi ce qu'il se passe à Charleroi. Il ne faut pas vous en faire.

(Réaction d'une intervenante)

Vous avez raison, j'adore le Hainaut. J'ai toujours aimé le Hainaut. Vous savez, quand il n'y avait pas tant de parlementaires de Charleroi ici, j'étais toujours le premier à monter au créneau pour défendre Charleroi, car si l'on attaque Charleroi, on attaque le Hainaut, et si l'on attaque le Hainaut, on attaque la Wallonie. C'est mon économie circulaire, si vous voulez.

Mme la Présidente. - Cela est pris sur le temps de parole convenu.

M. Crucke (MR). - J'espère ne pas abuser de mon temps de parole non plus.

Là, l'Union des villes et communes de Wallonie dit : « Remboursez tout ! » Cela, ce n'est pas prévu dans votre budget, surtout si les recettes sont nettement moindres que ce qui est prévu. Vous n'êtes pas d'accord de les rembourser. Il faudra vous engager avec M. le Ministre Furlan. Je sais bien que l'on va me dire qu'il faut aller voir M. le Ministre Furlan pour cela. Moi, je peux passer mon temps sur cette taxe kilométrique et interroger tous les ministres du Gouvernement, même M. le Ministre-Président Magnette. Je l'ai, d'ailleurs, déjà fait. Il est rentré une fois dans le dossier, et il en est ressorti directement, disant : « Cela, ce n'est pas pour moi. Cela chauffe beaucoup de trop. Je n'ai pas envie d'en recevoir encore plus ». Je le comprends. A-t-on pu chiffrer cela ? Je suppose que l'on ne lance pas une taxe kilométrique comme cela, en se disant que les services publics vont également être saignés. Dans un gouvernement de gauche, on fait quand même un peu attention à cela. Et puis, tout à coup, on revient, et il faut rembourser. C'est vous dire jusqu'où l'on va.

Je ne parle même pas du trafic de transit. Celui qui est responsable communal aujourd'hui sait que le trafic de transit existe. S'il me dit, que dans sa commune, cela

n'existe pas, je viens contrôler avec lui, car ceux qui connaissent évitent, évidemment. On ne va donc, en plus, rien arranger, puisque le peu d'argent que l'on va recevoir – peu est toujours relatif, en fonction de ce que l'on met dans les volumes – arrangera peut-être partiellement les autoroutes, mais dégradera totalement les routes communales. Nonobstant le fait que l'on va agrandir le réseau comme vous l'avez dit, on va au-delà du réseau SOFICO. Un autre chiffre qu'il serait intéressant de connaître, c'est celui qui concerne l'utilisation du réseau SOFICO et tout ce qui ne relève pas de ce réseau. On va vite voir s'il y a du trafic de transit ou pas. En fonction de cela, vous aurez un élément vous indiquant où il se trouve.

Monsieur le Ministre, je pourrais encore être très long, mais je ne voudrais pas abuser des bonnes choses, si ce n'est qu'il y a encore un élément qui me chiffonne : celui de ces fameux 88 % par mois, car j'ai cherché à comprendre. Au départ, vous m'aviez dit qu'il n'y avait que 12 % de transporteurs wallons. Je suppose que, dans les 12 %, on ne met pas les Flamands et les Bruxellois. Chez les Bruxellois, il n'y a plus de transporteurs, de toute façon. On a compris qu'à Bruxelles, ils ne veulent pas de camions, pas de voitures et, bientôt, plus d'avions. Soit, c'est comme cela.

Ces 88 %, comment les a-t-on calculés ? Comment est-on arrivé à ces 88 % ? Je me pose d'autant plus la question que le dernier élément que j'ai en référence par rapport à ces 88 %, c'est la comptabilité de la SOFICO, qui met en exergue que « plus d'un camionneur sur deux qui paie est un Belge ». J'ai vu ces chiffres de manière furtive, car il y a des choses qui tombent du camion, mais que l'on ne veut pas trop nous laisser en mains, sinon, on va voir que c'est moi qui les ai laisser tomber du camion. C'est à hauteur de 55 %, si ma lecture est fidèle au document que j'ai vu passer, que ce serait un Belge qui paye.

Dois-je en dire plus pour que vous acceptiez de renoncer à cette taxe ad vitam aeternam ? Je ne pense pas.

Ai-je encore une chance, un jour, de vous faire plier sur ce dossier-là ? Politiquement parlant, vous savez bien aussi tout le bien que je pense de vous.

(Réaction de M. Prévot)

(Rires)

M. Crucke (MR). - Je dis la vérité. Si M. Lutgen ne l'a pas compris, je ne comprends rien.

Il fait un peu de politique aussi. Je vois bien comment cela fonctionne. Ce n'est pas mon problème. Je ne suis pas l'avocat de M. le Ministre Prévot face à M. Lutgen. Ce n'est pas mon rôle. Simplement, j'ai dit ce que j'entendais. Vous savez bien que, de temps en temps, je rapporte aussi.

J'essaie de vous faire comprendre que vous ne pouvez pas persister là-dedans, vous allez vous abîmer, politiquement également. C'est cela que je veux vous faire comprendre. Derrière l'homme politique, il y a le copain Maxime. Je le connais aussi celui-là. Vous allez vous abîmer. Vous ne pouvez pas continuer de la sorte. De grâce, prenez les bonnes mesures, mais cette fois-ci, dans le bon sens.

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

M. Onkelinx (PS). - Monsieur le Ministre, en préambule, comme je l'ai dit lors de ce fameux débat, cette nuit très agréable que nous avons passée à débattre à ce propos, que je suis un défenseur de cette redevance, car les citoyens, ceux qui, en dehors des transporteurs, utilisent le réseau autoroutier, eux, sont demandeurs d'une amélioration importante de ce réseau.

Par rapport à ces centaines de milliers d'usagers, par rapport aux représentants de commerce aussi, qui utilisent le réseau autoroutier tous les jours et qui le traversent, pour le moment, dans des conditions difficiles, car le réseau est dégradé, essentiellement par les poids lourds, essentiellement par ceux qui traversent, en transit, pratiquement sans s'arrêter, avec des charges extrêmement lourdes. Il y a des calculs, qui ont été effectués par un chercheur canadien – je l'avais dit, et cela avait fait sourire – et qui ont démontré que déjà un 3,5 tonnes dégradait la chaussée à la même vitesse que 10 000 voitures passant au même moment.

Pour cette raison-là, je suis pour cette redevance. J'ai la chance d'être parlementaire depuis un petit temps, et je me souviens que, bien avant moi, dans la commission qui concernait, entre autres, les transports routiers, d'autres partis s'insurgeaient que l'on ne mettait pas assez rapidement cette redevance kilométrique sur les rails. Il est vrai que l'on aurait sûrement dû remettre cette redevance plus vite sur les rails mais ce qui compte, c'est qu'elle y soit.

Comme tout nouveau système qui se met en place, elle doit faire ses maladies de jeunesse. Je ne connais pas de système où tout fonctionne, tout roule du jour au lendemain comme sur des roulettes et qui va à 100 %, où tout se déroule bien. Ces maladies de jeunesse, on peut, après un mois ou deux de recul, un peu pointer et aussi vous poser des questions par rapport à cette évolution obligatoire. Il y a une évolution obligatoire qui doit intervenir.

Des problèmes surgissent, alors que l'on n'imaginait pas qu'ils allaient surgir. C'est un peu de cela que je voulais vous parler aujourd'hui. Entre autres, parmi ces dysfonctionnements, c'est sur les coûts facturés aux transporteurs. La presse fait le relais avec le *call center* Satellic, qui aurait dû être gratuit, mais qui est, apparemment, payant. Il est payant pour les transporteurs belges, mais aussi les appels sont surtaxés

pour les étrangers.

Ma première question est celle-ci : quel accord était fixé au départ ? Comptez-vous intervenir par rapport à ce système que Satellic a mis en place sur son *call center* ? Est-il obligatoirement gratuit contractuellement ou le fait qu'il fasse payer ses appels soit prévu ?

Même si je suis un fervent défenseur de cette redevance, c'est vrai que, entre autres, je rejoins un peu M. Crucke sur certaines parties de ce qu'il dit.

On voit, sur les routes secondaires maintenant, un certain nombre de poids lourds que l'on ne voyait pas avant, qui commencent à circuler sur nos routes secondaires, qui sont belges, mais essentiellement étrangers aussi. J'ai même été étonné de voir, sur des routes qui ne sont même pas au gabarit pour pouvoir recevoir des transports aussi importants, des poids lourds traverser nos routes, nos villes et nos villages. Avez-vous déjà une évaluation de ce transit de ces poids lourds, qui avant prenaient l'autoroute et qui prennent maintenant des routes qui ne sont vraiment pas destinées à des transports aussi lourds ?

Avez-vous déjà des statistiques sur ce détournement du charroi ? On a déjà évoqué, lors du débat sur cette redevance kilométrique, que, notamment, vous évalueriez la situation et que l'on évoluerait, dans le système, par rapport à ce que l'on pourrait constater quant à ce détournement du charroi. Avez-vous déjà des statistiques après ce peu de temps ? Avez-vous des retours, que ce soit des zones de police, que ce soit carrément du SPW ?

Je ne vais pas reparler de cette Land Rover, mais cela fait aussi partie des dysfonctionnements rencontrés par un système nouveau qui se met en place. Je vois que l'on fait une demi-page sur cela, combien n'y a-t-il pas eu de véhicules flashés, alors que la vitesse n'a pas été dépassée ? On a toujours eu des petits dysfonctionnements dans du matériel. On a même flashé des vélos.

(Réaction d'un intervenant)

On ne doute pas que le propriétaire de Land Rover, qui a reçu ce PV, ne va, évidemment, pas payer. Il n'a pas de camion, c'est une erreur du système. Dans l'article, ils le disent aussi.

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

M. Fourny (cdH). - Monsieur le Ministre, c'est une question que je souhaitais poser hier au ministre Lacroix, mais le dossier a été introduit devant le Tribunal de première instance de Bruxelles en référé. L'affaire a été plaidée ou est plaidée aujourd'hui, cela me paraît donc difficile d'interroger le ministre Prévot sur l'évolution de ce dossier, compte tenu de l'agenda judiciaire.

Ceci étant, je me joins bien volontiers à l'interpellation qui est déposée aujourd'hui, pour dire que, une nouvelle fois, M. Crucke est bien mal inspiré quant au fait de plaider la suppression pure et simple de cette redevance kilométrique, quand on sait que, durant plus de 10 ans, nombre de ses collègues du MR sont montés à la tribune pour plaider sa mise en application ; le dernier, le plus illustre, en date, étant M. Borsus, indiquant qu'il ne comprenait pas que l'on prenait autant de temps pour la mettre en œuvre. On connaît l'objectif qui est à atteindre par rapport à la réfection des routes.

C'est un débat récurrent, mais je tenais quand même à le redire, parce que l'on ne fera pas marche arrière et il ne faut pas faire marche arrière.

Par rapport à l'évolution de la situation, il est extrêmement difficile, après six semaines, de faire une évaluation précise du nombre de camions, d'origine belge, étrangère, wallonne ou autres. J'aimerais tout de même, Monsieur le Ministre, savoir si vous avez déjà, par rapport aux informations qui pourraient provenir de la police domaniale, des informations sur le nombre d'infractions qui ont déjà été constatées et savoir quelle est principalement leur origine.

On sait que, au niveau wallon, l'UPTR a mené clairement une action de désobéissance civique, inadmissible pour un syndicat en invitant les camionneurs à ne pas souscrire à l'abonnement OBU. Ce qui a engendré dans leur chef une incompréhension parce qu'ils pensaient qu'ils allaient être défendus par un syndicat et qu'ils allaient ainsi pouvoir franchir toutes les obligations, les barrières, les contraintes et ne plus être tenus de devoir respecter la législation.

Ils ont donc été complètement désinformés et mal conseillés. L'UPTR était complètement isolé sur le terrain des camionneurs. Je peux vous dire que, de côtoyer nombre de ceux-ci et de grandes sociétés, ils sont scandalisés par la manière dont ils ont été pris en otage par l'UPTR, car les grands comme les petits qui ont été avisés un an à l'avance des perspectives ont pris leurs dispositions pour négocier leur contrat avec leur fournisseur, ont pris des dispositions pour se mettre en ordre et ont pris aussi des dispositions pour mettre en œuvre le bénéfice de certaines compensations qui ont d'ailleurs été annoncées suffisamment tôt par le ministre Lacroix à leur égard.

C'est une poignée de récalcitrants qui a fait barrage et qui fait obstruction à la règle. On ne peut donc que le déplorer. D'entendre de manière perpétuelle M. Crucke, en tant que porte-parole de l'UPTR, excusez-moi, M. Reule le fait bien, vous le faites mieux que lui, mais les intérêts à un moment donné ne sont plus à défendre les intérêts d'un syndicat, mais de défendre les intérêts de la collectivité, les intérêts derrière sous-jacents en termes d'aménagement des routes et des autoroutes.

Premièrement, en termes de statistiques, j'aimerais

savoir, au niveau de la police domaniale, si des contrôles ont eu lieu et quelle en est la proportion. J'ai envie de dire : impossible, après six semaines, de dire si la proportion de 88 % d'étrangers sera atteinte. En tout cas, c'est un fait connu qui est analysé depuis très longtemps : 80 % du charroi au minimum belge qui traverse notre pays est d'origine étrangère. On fera l'évaluation au bout de l'année. C'est la vérité et c'est là où les chiffres tomberont.

Deuxièmement, concernant les rentrées actuelles : donnez-nous quelques informations sur les chiffres et les recettes que la Région va percevoir. De toute évidence, même en posant la question, en ayant entendu le ministre Lacroix hier, il est impossible, de nouveau, d'avoir des statistiques précises, dans la mesure où nombre des factures qui ont été mises sont des créances qui ne sont pas certaines, liquides et exigibles et sont contestées pour des raisons de type mécanique ou électronique. Comment peut-on appréhender et apprécier correctement les chiffres alors qu'il y a des contestations qui ont émergé et qui font l'objet de mise en demeure à l'endroit de l'opérateur ? Cela me paraît extrêmement difficile, mais ce serait intéressant d'avoir une tendance générale sur la manière dont les choses ont évolué. Le système a-t-il bien évolué ?

Troisièmement, concernant les erreurs de facturation, il y a un exemple qui a fait écho. La personne qui a reçu cette facture a trouvé un journaliste du coin pour faire le buzz. C'est très bien. J'ai reçu, en tant qu'administrateur provisoire, la semaine dernière, dix factures de zéro euro, en vertu desquelles l'hôpital de ma région rappelait le paiement à mon administré. On parle de dix factures de zéro euro.

Oui, le système a complètement dysfonctionné et le coût en timbres et en rappels a coûté plus cher que le montant. Vous savez pourquoi ? En fait, le système n'avait pas été « fine-tuné » suffisamment et, dès l'instant où il manque une virgule à côté d'un chiffre, il arrive que le système n'intègre pas l'annulation de la facture et émette quand même des factures de zéro euro. Oui, cela arrive, et donc les systèmes sont perfectibles et peuvent être améliorés. Dont acte. Il y a des cas particuliers de ce type-là – et j'imagine qu'il y en aura d'autres –, et le système devra évoluer. Tout n'est pas infallible et la technique informatique a aussi des limites ; c'est en l'affinant que l'on obtient des résultats beaucoup plus satisfaisants.

Dernier élément que je souhaitais aborder avec vous, ce sont les compensations qui ont été évoquées par les petits transporteurs. Des gestes qui ont été faits par le Gouvernement. Restait encore en suspens la question des villes et communes : peut-on envisager à terme une modification ou des compensations qui pourront leur être apportées ? C'est une question qui est sur les lèvres de tous les municipalistes. Je souhaite également la relayer ici, ainsi que toute une série d'entreprises qui travaillent pour les pouvoirs publics, notamment en

termes d'entretien des abords de routes ou des infrastructures routières : peuvent-elles aussi entrevoir une forme de compensation ou une exonération, dans la mesure où le client final sera le pouvoir public ? On tourne un peu en rond. Je sais que la demande a été formulée ; a-t-elle été étudiée ? J'aimerais vous entendre à ce propos-là.

Enfin, à propos du transit, je ne partage pas tout à fait ce qui est dit, étant situé dans une commune au carrefour de deux autoroutes – E25, E411. Lorsqu'il y a eu des blocages d'autoroutes, cela a permis de faire la démonstration de soustraire les routes régionales à la taxe au kilomètre. Parce qu'on a eu un nombre important de camions étrangers, des camions belges, qui traversaient nos villes et communes et qui empruntaient des routes régionales pour éviter les bouchons qui étaient créés au niveau des autoroutes. D'où l'intérêt – et cela, c'est l'élément positif des mouvements qui ont eu lieu – de démontrer par l'absurde qu'il faut absolument étendre le réseau des routes régionales pour lesquelles la taxe au kilomètre doit être appliquée, pour éviter justement qu'il y ait un transit important qui puisse s'effectuer, lequel entraînera une dégradation importante des routes régionales. Concernant les routes communales, je dois bien vous avouer que je n'ai pas constaté en l'état un accroissement important ou indu de camions sur les routes communales. Il s'agit principalement des routes parce que les gens – et les étrangers en particulier – considèrent qu'ils ne devront pas payer en empruntant ces routes.

Je vous invite véritablement à faire une évaluation sur la pertinence des routes qui ont été choisies et de voir la possibilité éventuelle de l'étendre. Il ne faudra pas soustraire cette idée de la réflexion et de l'évaluation. À ce propos-là, j'aimerais vous entendre sur le délai dans lequel vous vous êtes inscrit pour opérer cette évaluation qui m'apparaît indispensable.

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

M. Daele (Ecolo). - Je voudrais intervenir sur un élément que j'avais déjà soulevé et qui a été soulevé par MM. Onkelinx et Fourny et je voudrais appuyer cette question : de nombreuses communes craignent de voir le trafic poids lourds se reporter du réseau autoroutier payant vers les routes régionales non payantes. Il faut savoir que l'utilisation de routes régionales plutôt que l'autoroute, avant la taxe kilométrique, était déjà plus intéressante sur certains tronçons parce qu'elle permettait un gain de temps – donc un trajet plus rapide, ou plus court – et d'argent, par la moindre consommation de carburant et de temps de travail rémunéré pour le chauffeur.

Depuis le 1er avril, certaines alternatives le sont d'autant plus, étant donné que le passage par autoroute est encore plus coûteux avec la redevance kilométrique qui s'additionne. Dès lors, les communes qui sont déjà traversées par les routes régionales concernées sont

inquiètes pour la qualité de vie de leurs habitants, pour la sécurité au bord de leurs routes, pour la qualité de la route – et je n'évoque même pas le manque à gagner pour la Région, du fait de l'utilisation des routes régionales plutôt que les autoroutes, pour se soustraire à la taxe.

J'ai déjà porté à votre connaissance les questions qui se posaient à Pepinster, à Theux ainsi qu'à Eupen... Ces communes se sont manifestées pour signifier leur inquiétude. Je pense qu'il faut pouvoir objectiver ces craintes. Dans votre réponse, vous m'aviez dit que s'il devait apparaître qu'un itinéraire de transit particulier ou supplémentaire se développait, il serait tout à fait possible d'ajouter des sections de routes au réseau soumis au péage kilométrique.

Monsieur le Ministre, je vous avais demandé de pouvoir mettre en place des comptages. Qu'allez-vous mettre en place pour objectiver ces craintes qui sont soulevées par toute une série de communes ?

J'entends M. Fourny qui parle de communes en Province de Luxembourg ; je pense que l'on a tous en tête de nombreux exemples.

Pour résoudre le problème, il y a deux possibilités. Soit, la possibilité « Crucke » qui est de tout supprimer et, en effet, à ce moment-là, les effets pervers disparaissent. Soit l'autre option « Onkelinx-Fourny-Daele », qui est de voir quels tronçons posent problème, où sont pointés les effets pervers et, dans ce cas-là, les ajouter au réseau qui est soumis à la taxe, de manière à éviter ce transfert d'autoroute payante vers des routes régionales non payantes.

Monsieur le Ministre, mes deux questions précises sont donc : qu'en est-il des comptages ? Où allez-vous les mettre en oeuvre et dans quel délai ? Je pense que c'est important de pouvoir mettre cela rapidement sur les rails. Vous nous avez indiqué qu'une première évaluation devait avoir lieu six mois après la mise en oeuvre. Maintenez-vous le mois d'octobre pour la première évaluation ? Suite à cette évaluation et aux constats qui en seront faits, allez-vous réellement mettre à l'étude la possibilité d'extension du réseau ?

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

M. Puget (Indépendant). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre présentation. Oui, j'ai quelques questions au niveau des petits transporteurs. Je sais qu'il y a beaucoup de plaintes au niveau technique. Où en est la gestion du dossier ? Certains transporteurs ont-ils déjà pu résoudre leurs problèmes ? Je pense que la grosse majorité n'a pas encore résolu ses problèmes.

M. Fourny a indiqué avoir reçu ici des factures à zéro euro. Ici, d'après ce que l'on peut lire dans la presse, il est question de 20 000 courriels de retard chez Satellic. Ce n'est pas pour cela que toutes les plaintes sont fondées, mais sur les 20 000, même si cela ne fait

que 1,3 %, cela fait quand même 260 plaintes à traiter.

(Réaction d'un intervenant)

Oui, beaucoup de camions belges, beaucoup d'entrepreneurs wallons. Vous évoquez 88 % d'étrangers et 12 % wallons ou belges ; toutefois, d'après l'Union wallonne des entreprises, c'est 85 % des tonnes par kilomètres qui sont transportées par les Wallons sur les routes wallonnes. L'Union wallonne des entreprises n'arrête pas de le diffuser, mais il n'est repris nulle part et personne n'en discute. C'est quand même assez interpellant.

Au niveau des amendes, il faut savoir quand votre OBU ne fonctionne pas – même si vous n'en êtes pas responsable –, chaque fois que vous passez en dessous d'un portique, c'est 1 000 euros. Je sais que ce n'est qu'un cas. Il n'y a pas encore trop de contrôles, mais dans ce cas, le transporteur s'est retrouvé avec 7 000 euros d'amendes. On a laissé tomber parce que l'on est dans une phase-test. C'est un cas, mais je suis certain que cela doit arriver plus souvent. Dès lors, au niveau des amendes et au niveau de ces soucis techniques, je pense qu'il faut régler cela.

On est en train de discuter depuis 6 ou 7 semaines des problèmes et l'on demande déjà d'augmenter le réseau et de faire payer sur les routes régionales qui ne sont pas payantes aujourd'hui. Il ne faut pas oublier que si les autoroutes sont utilisées par les étrangers pour faire du transit, les routes régionales sont vraiment utilisées par nos transporteurs wallons. C'est vraiment sur les routes régionales qu'ils travaillent. Tout ce qui est société de terrassement, tout ce qui est livraison de magasins, et cetera. Il ne faut pas oublier non plus que nous sommes déjà 21 % plus chers sur le coût de transport pour les consommateurs en Wallonie par rapport à la Flandre. Cela aussi, on ne le voit nulle part. Si vous faites livrer un camion de sable chez vous, si votre fournisseur habite à 50 kilomètres, cela fait 100 kilomètres, ce qui représente 15 euros en Flandre, contre 18 euros en Wallonie. Il y a une disparité entre les consommateurs wallons et flamands. Cela non plus, je n'en entends parler nulle part. Je suis un peu interpellé.

Au niveau des compensations, où en est-on ? Quinze propositions supplémentaires ont été faites, voici un mois, par le Gouvernement. Où en est la mise en place du paiement à 90 jours qui avait été proposé par le Gouvernement ? Où en est la mise en place de toutes ces compensations ? Tout cela reste théorique aujourd'hui. Je sais que cela ne se fait pas sur deux jours, mais il y a quand même plus d'un mois maintenant. Il serait peut-être souhaitable que certaines dispositions soient mises en place rapidement pour les petits transporteurs.

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

M. Fourny (cdH). - Brièvement parce que j'ai dit au

Ministre tout à l'heure que je retirais ma question concernant la décision de justice en suite de la requête qui a été posée par les transporteurs. Hier, nous n'avions pas l'information, parce que l'affaire était pendante. Un Belga vient de tomber, qui annonce que le tribunal de Première instance de Bruxelles a rejeté la requête des transporteurs. Je voulais simplement le signaler. Cela va totalement à l'inverse de la volonté de M. Crucke. Je souhaitais le dire pour éclairer nos débats.

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. - Quarante-cinq minutes de questions, je vais tenter de ne pas faire 45 minutes de réponses, même si le fond mérite certainement un débat qui doit se poursuivre.

Je remercie tout d'abord M. Fourny pour l'information qu'il vient de nous communiquer. Je ne la connaissais pas, mais j'en prends acte positivement.

Quelques éléments de considérations générales parmi tout ce que j'ai entendu avant de revenir par le détail sur les différentes mesures et situations.

D'abord, arrêtons au moins ne fût-ce qu'un minimum l'hypocrisie politique visant à faire croire qu'il y a d'un côté les gentils, de l'autre côté les méchants. Je tiens à rappeler qu'en 2009, quand il a été décidé à l'échelle du pays, de mettre en œuvre cette perception kilométrique, cela l'a été par tous les Gouvernements régionaux avec l'aval du Fédéral, c'est-à-dire avec toutes les familles politiques. Toutes, Monsieur Crucke, ont validé le principe de la mise en œuvre du péage kilométrique. Arrêtons de faire croire que d'aucuns ne l'ont pas voulu et semblent découvrir que tout d'un coup, elle se met en œuvre.

Ensuite, vous m'invitez à arrêter d'être sourd à vos revendications, Monsieur Crucke. J'ai moi-même une demande presque similaire. Arrêtez d'être aveugle par rapport au droit. Il y a des responsabilités qui sont de notre ressort au niveau du Gouvernement Wallon et il y en a d'autres, sur lesquelles pour des raisons juridiques, de respect des marchés, de liens contractuels, nous n'en avons pas. Je ne suis pas le Ministre de tutelle de Satellic ; Satellic est un opérateur privé engagé dans une démarche contractuelle avec un opérateur tri-régional sur lequel j'exerce une tutelle partielle. C'est aussi une réalité qu'il va falloir que chacun accepte à un moment donné d'intégrer sinon, le Ministre de la santé que je suis, attentif aux troubles de la santé mentale, sera bien mari de constater que certains vont s'enfermer à des revendications qui ne s'adressent pas au bon interlocuteur. Il faut à un moment donné que chacun comprenne ce qu'est le paysage de la mise en œuvre de cette perception kilométrique, le rôle de Viapass, des trois Gouvernements – et donc la Wallonie ne peut pas décider de tout toute seule, qu'on l'aime ou qu'on ne

l'aime pas, qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas. C'est un fait.

Il y a aussi un autre rôle qui est celui de la SOFICO. Il y a un autre rôle qui est celui de Satellic et il y a un autre rôle qui est celui d'un ministère de tutelle sur un organe tri-régional et sur la définition du réseau.

C'est a priori ma sphère de compétences.

Par ailleurs, j'ai entendu tous les chiffres. Sur les pourcentages, on va redire les choses. Lors de la présentation à la presse du dispositif, M. le Ministre Lacroix a été clair. Les estimations fournies, c'est 55 % de camions concernés par le péage kilométrique qui sont immatriculés en Belgique et 45 % qui sont immatriculés à l'étranger. Dans le pourcentage de camions belges, on estime, d'après les recensements, qu'il y a à peu près un quart d'entre eux qui est en Wallonie. Les trois quarts d'entre eux sont en Flandre. Vous avez rappelé qu'il n'y avait quasi plus rien à Bruxelles. C'est ce qui amène les 12 à 13 % de poids lourds circulant sur le territoire belge, et singulièrement sur les autoroutes wallonnes, qui sont des poids lourds immatriculés en Wallonie. Donc, 88 % des poids lourds sur le réseau autoroutier, routier régional wallon ne sont pas des poids lourds immatriculés en Wallonie. Quand on dit cela, on y inclut tout ce qui est hors Wallonie, en ce y compris, les Flamands. Arrêtons de confondre ce qui est wallon, ce qui est belge pour essayer de mélanger l'ensemble des données.

Je souscris pleinement à chacun des mots prononcés par M. Fourny concernant le rôle de désinformation qui a été celui de l'UPTR. À un moment donné, recevoir les coups, c'est bien, mais il y a des vérités qui doivent être dites. L'UPTR a joué un double jeu ; ceux qui en ressortent aujourd'hui les plus perdants, sont ceux que cette union était censée défendre. D'un côté, en étant depuis des mois au comité de concertation avec le Gouvernement wallon et mon collègue le Ministre Lacroix pour négocier des formules de compensation – l'UPTR était présent avec les autres – d'un autre côté, en diffusant auprès de ses membres un message qui n'était pas celui de préparation : « Préparez-vous à l'arrivée de... », mais qui était un message de contestation. Cela m'a encore été confirmé pas plus tard que ce matin. Avant de venir en Commission, j'ai encore rencontré un transporteur membre de l'UPTR qui me confirmait avoir reçu des messages perpétuels selon lesquels cela ne serait jamais mis en œuvre au 1er avril. Il n'y avait dès lors aucune raison de se précipiter dans l'acquisition des boitiers. Cela a généré les débuts problématiques que l'on a connus, puisqu'à un moment donné, lorsqu'il s'est agi de constater – alors que je l'avais déjà dit beaucoup de fois – que nous allions bien mettre en œuvre le prélèvement au 1er avril, il y a eu une précipitation de toute une série d'opérateurs, alors même qu'on leur avait écrit en leur disant : « Faites en sorte d'être prêts à temps, de manière à éviter qu'il y ait un rush sur les boitiers en l'espace de 48 heures ». Osons le dire aussi :

en gagnant du temps, l'UPTR favorisait, à un moment donné, la reconnaissance d'un second opérateur en dehors de Satellic, à savoir Axxès, dont l'UPTR est le distributeur des boitiers en Belgique, prenant au passage la commission ad hoc – car j'imagine qu'il ne le fait pas gracieusement !

À un moment donné, il faut aussi rappeler les choses et éviter de tourner autour du pot et que les masques puissent aussi tomber. Que chacun assume sa part de responsabilité. J'assume ma part ; M. le Ministre Lacroix assume la sienne. Que l'UPTR s'interroge aussi sur son rôle vis-à-vis de ses membres ces derniers mois.

Monsieur Crucke, le Gouvernement travaille de manière collégiale sur ce dossier. Il y a effectivement plusieurs ministres qui sont compétents en la matière, à savoir le ministre du Budget, le ministre de l'Économie – avec les mesures compensatoires qu'il a pu activer –, le ministre de l'Agriculture – pour ce qui concerne les questions liées au monde agricole –, le ministre des Pouvoirs locaux par rapport aux interpellations qui ont été relayées à plusieurs notamment, celles de l'Union des Villes et Communes de Wallonie et moi-même pour la tutelle sur Viapass et l'identification du réseau. Je note d'ailleurs – et je le répète pour la 42e fois – qu'effectivement, l'évaluation quant à la pertinence du réseau des routes nationales et régionales qui sont dans le périmètre soumis au péage s'opérera bien après le délai de six mois de mise en œuvre. Je l'ai dit et redit, cela n'a pas changé. Je note au demeurant que si j'ai reçu les fédérations demandant que l'on retire une série de routes du réseau soumis à péage, je n'ai plus assez de doigts pour compter le nombre de courriers de bourgmestres que j'ai reçus jusqu'à présent après seulement six semaines de fonctionnement – toutes couleurs politiques confondues – demandant que l'on ajoute des routes soumises au péage. Je n'ai pas assez de doigts pour compter ces demandes. Je le dis aussi à l'attention de M. Puget et je lui souhaite d'être un jour dans ce délicat exercice de devoir arbitrer, trancher, décider et faire des choix ; les intérêts ne sont pas toujours convergents entre des intérêts particuliers ou des intérêts plus larges.

En clin d'oeil, je dirai à M. Daele que je connais la demande qui concerne – même s'il ne l'a pas évoquée, mais c'était subliminal – notamment Theux, Pepinster et Eupen. Peut-être que le premier problème pour ce charroi n'est pas le péage kilométrique, mais l'absence de Cerexhe-Heuseux-Beaufays.

Pour ce qui concerne la question de la fréquence sur ces voiries, il faut aussi prendre un peu de recul. Cela fait seulement six semaines. On a connu le même phénomène lorsque l'Allemagne a lancé son propre péage. Pendant les premières semaines, la réaction un peu virulente de chacun, c'est de dire : « On n'a aucune envie de payer » et on a donc vu une augmentation des poids lourds sur l'axe Eupen-Saint-Vith, puisqu'une série de transporteurs allemands essayaient d'y échapper. Cela

dure un temps, car à un moment donné, après la contestation, ils se rendent compte que le coût en perte de temps lié à ces itinéraires *bis* est finalement plus contraignant que le fait de rester sur le réseau. Au fil des semaines, le trafic s'est donc régulé. C'est la raison pour laquelle on ne doit pas tirer de conclusions hâtives après seulement six semaines de fonctionnement ; la période de six mois est la plus légitime.

À raison, Monsieur Daele, vous évoquez la méthodologie. J'ai demandé au SPW que l'on se mette dans les conditions pour permettre ces relevés statistiques, soit par des comptages spécifiques, soit pas les données fournies et également par les systèmes GPS, de manière à pouvoir objectiver la donnée. C'est un peu comme la température, entre la température réelle et la température ressentie. On a beaucoup de citoyens qui ont des ressentis et puis il faut les objectiver.

Cela demande aussi du temps pour déployer cette méthode de travail. C'est le deuxième élément qui m'amène à ne pas considérer qu'il faille faire cette évaluation statistique après six semaines, mais davantage après six mois. On a d'ailleurs proposé aux différents opérateurs de pouvoir être dûment informés des différentes discussions que nous avons en la matière.

Monsieur Crucke, vous me questionnez en évoquant des bons mots vous parvenant de la SOFICO. J'ose espérer que vos administrateurs MR font bien leur travail, mais ils auraient probablement dû compléter l'information – à moins qu'elle vous ait été transmise, mais que vous n'ayez pas jugé adéquat de la partager avec la commission. Il a été expressément décidé, lors du Conseil d'administration du 29 avril, qu'il fallait se donner un délai raisonnable pour pouvoir apprécier de manière plus ou moins définitive la première estimation des recettes au terme du premier trimestre de perception, soit le 30 juin.

Deuxième élément de considération, cela n'échappera pas à grand monde qu'avec le démarrage que l'on a connu, les premiers mois ne vont pas donner plein pot de leur contribution financière. Dans l'état actuel des projections, il faut rappeler que les recettes totales de la SOFICO, ce n'est pas seulement le prélèvement du péage kilométrique poids lourds, mais aussi et toujours, le *shadow toll* des véhicules légers. À ce stade, les recettes actuelles sont dans la fourchette basse des estimations – pas dans la fourchette haute, c'est vrai –, mais le plan d'investissements et les plans financiers de la SOFICO ont été réalisés en s'appuyant sur la fourchette basse. À ce stade, il y a donc lieu d'être prudent dans les interprétations précipitées que l'on peut faire. Il n'y a pas de péril en la demeure sur la mise en oeuvre du plan Infrastructures, car depuis quelques semaines seulement, on constate des difficultés liées à la facturation. Je vais d'ailleurs y revenir.

Je ne vais pas vous parler de la TVA. Je ne vais pas

vous parler des contrôles et des amendes au péage puisque tout cela a déjà été débattu chez M. le Ministre Lacroix hier. Je rappelle une nouvelle fois que les chiffres qui sont donnés ne sont pas des contributions nettes des transporteurs puisque la TVA est déductible et que la redevance est elle-même déductible à l'impôt des sociétés. C'est une tendance naturelle : quand on doit payer quelque chose, on oublie toujours de dire que l'on en récupère une partie. C'est quand même non négligeable à évoquer. Il n'y a donc aucune forme de rupture de compétitivité entre les transporteurs des trois régions, contrairement à ce que j'ai pu entendre à un moment donné.

Je vous passe le paragraphe lié aux actions en justice puisqu'on a eu l'information en direct. Je rappelle que le tribunal de Première instance du rôle linguistique néerlandophone de Bruxelles avait débouté en référé les plaignants, estimant que la demande de désignation d'un expert n'avait pas lieu d'être considérée comme urgente et qu'il estimait d'ailleurs ne pas être compétent pour la suspension du prélèvement.

J'entends aujourd'hui l'information relayée par *Belga*. Rappelons aussi, puisque, Monsieur Crucke, tout à l'heure, vous étiez tout ému qu'il n'y ait pas de démarche de saisine de tribunaux wallons. Dans un premier temps, l'UPTR avait saisi les tribunaux de Liège. Sauf changement majeur qui m'aurait échappé cette nuit, cela reste encore en Wallonie.

(Réaction de M. Crucke)

Oui, il a été débouté.

(Réaction de M. Crucke)

Je n'ai pas encore lu l'ordonnance.

En ce qui concerne la gratuité des appels vers le *call center*, soyons très clairs : le numéro d'appel 0800 est par nature un numéro d'appel gratuit. Le problème que l'on constate aujourd'hui, ce n'est pas un défaut dans le chef de Satellic – qu'il semble bon de vouloir accuser de tous les maux –, mais c'est un problème de l'opérateur téléphonique Mobistar qui a du mal à assurer la gratuité du numéro 0800 pour ses clients. C'est le problème des relations technico-contractuelles entre Mobistar et ses clients. Sinon, pour le surplus, le 0800 mis en oeuvre par Satellic est bel et bien gratuit.

Le contrat que les Régions ont passé avec Satellic impose un numéro d'appel au *call center* qui soit gratuit pour la Belgique, mais aussi pour les pays limitrophes. À titre de comparaison, une gratuité aussi large n'est d'application nulle part ailleurs. En Allemagne, cela dépend de l'opérateur téléphonique. En Autriche, c'est gratuit, mais uniquement pour les Autrichiens, les Allemands et les Suisses. C'est payant pour tous les autres pays, y compris leurs voisins tchèques, slovaques, hongrois, slovènes et italiens. En Hongrie, le *call center* est payant, y compris pour les Hongrois. Cela permet de

remettre un peu les choses en perspective.

Pour ce qui est du réseau soumis au péage et sa révision des éventuels reports de trafic observés, je l'ai dit en introduction, l'évaluation sera faite après six mois. Néanmoins, je vous annonce déjà que, dans six mois, vous me questionnez en faisant le relais des plaintes ou complaints, soit d'une série de transporteurs, soit d'une série de bourgmestres ou riverains parce que, inévitablement, choisir ce sera renoncer et un sera content et un ne le sera pas. On ne pourra pas satisfaire 100 % des demandes.

On veillera à objectiver au maximum les choses dans un sens comme dans un autre. L'extension du réseau n'est pas exclue, sa diminution non plus.

Face aux dysfonctionnements technico-administratifs qui ont pu être rencontrés, parce qu'il y en a eu, il y a eu deux actions majeures de ma part. La première a été d'activer les pénalités contractuelles prévues. Une somme de 900 000 euros, Monsieur Crucke, pour l'ensemble de l'exécution du contrat, sur les trois Régions, est effectivement la somme évoquée à l'heure actuelle. Je serais, toutefois, prudent, plus prudent en tout cas que mon homologue flamand, puisqu'il faut tenir compte des contestations possibles et des réparations effectuées par Satellic. L'avocat que vous êtes sait bien que ces sommes ne sont pas péremptoires, et qu'il y a toujours matière à discussion. C'est vrai que c'est, à ce jour, la somme qui est évoquée.

Au final, ce qui est clair, c'est que les pénalités seront déduites de sa rétribution pour ses prestations, donc déduites auprès de Satellic. Par ailleurs, comme dans tout contrat, des pénalités sont prévues tout au long des 12 ans de son exécution. Il est, dès lors, probable que ce montant des astreintes évolue, probablement à la hausse, au fil du temps, chaque fois qu'un dysfonctionnement imputable à Satellic sera constaté.

Toutes les mesures sont, en tout cas, prises pour faire respecter, par Satellic, ses obligations contractuelles, par exemple la mesure que mon collègue, le ministre Lacroix, a annoncée, hier, au sujet de la non-conformité des véhicules de contrôle livrés par Satellic à la DGO7, administration fiscale wallonne.

Notez également que, jusqu'à présent, Satellic a tout financé et n'a donc encore perçu aucune rémunération.

S'agissant du fameux PV du 30 mars, je suis peiné de voir combien cela trouble vos nuits, Monsieur Crucke. Je n'ai personnellement aucun souci à jouer la transparence en la matière, je l'ai déjà dit, mais sur base d'un avis juridique, il m'a été indiqué que je ne pouvais pas le transmettre à des tiers. L'homme respectueux du droit que vous êtes serait d'ailleurs le premier à me tenir grief de ne pas respecter l'élémentaire prudence en matière juridique.

En effet, s'agissant d'un PV reprenant des

améliorations à devoir apporter dans le cadre de l'exécution d'un marché public, sa communication pourrait mettre en difficulté, d'après les avocats consultés, le maître de l'ouvrage du marché, à savoir Viapass, dans son rapport contractuel avec l'adjudicataire qu'est Satellic. Ce dernier pourrait d'ailleurs tirer argument de la communication du PV à des tiers pour en contester alors le contenu, voire même en exiger réparation s'il devait estimer que cela pouvait porter atteinte à son image.

Ceci étant, vous savez tout comme moi que votre revendication est de pure forme, puisque la teneur de ce document n'est pas mystérieuse, étant donné que les griefs à l'encontre de Satellic sont connus puisqu'ils ont déjà été abondamment évoqués, discutés et relayés ces dernières semaines.

Je vais vous faire le détail d'une série de ces griefs, de tous ces griefs. Je ne voudrais pas que ce mot ait pu être mal interprété. Si une pénalité est logique, la pénalité ne résout de toute manière pas les problèmes. C'est pourquoi j'ai personnellement rencontré Viapass et Satellic, le 18 avril dernier, et que, en suite de cette rencontre, j'ai souhaité mettre sur pied un comité entre les fédérations des transporteurs et aussi les représentants des petits transporteurs et les représentants de Satellic et Viapass, en estimant qu'à un moment donné, il fallait qu'il y ait un contact direct plutôt que, chaque fois, avoir des contacts via des intermédiaires, le ministre en la circonstance.

Viapass et Satellic doivent pouvoir entendre ce qui leur est rapporté, depuis le terrain, par les opérateurs qui s'en estiment légitimes et, inversement, que ces mêmes opérateurs, fédérations et autres, puissent entendre les réponses et les contraintes de Satellic et Viapass pour pouvoir démystifier aussi une série de choses.

Cette première rencontre a eu lieu le 22 avril dernier et la liste des griefs prioritaires des usagers, telle qu'elle a été communiquée, est la suivante :

- demande d'une modulation de l'application des amendes ;
- amélioration du *call center*; je vais y revenir ;
- moyens pour éviter le prépaiement ;
- confiance dans le système et la facturation ;
- fiabilité de la géolocalisation ;
- demande d'un tableau de bord complet du système OBU ;
- remboursement en cas d'erreur de facturation ;
- un export Excel des factures et détails de celles-ci ;
- l'exactitude des données du véhicule : la norme euro, la masse maximale autorisée, et cetera ;
- affichage des données sur l'OBU ;
- contact par courriel, une adresse spécifique et unique pour les problèmes ;
- faciliter le remplacement d'un OBU pour éviter le réencodage des données du véhicule ;

- tableau de bord des dossiers en instance, c'est-à-dire les plaintes ;
- facturation pour une flotte de véhicules plutôt que véhicule par véhicule ;
- faciliter le couplage et le découplage des OBU.

Voilà en résumé ce qui ressortait du PV de leur rencontre.

Une nouvelle rencontre est prévue demain, mercredi 11 mai, pour faire le point sur cet état d'avancement. Satellic doit venir avec un échéancier précis des solutions qui n'auraient pas encore été apportées depuis la dernière rencontre.

Je peux d'ores et déjà vous dire que, même si des améliorations sont encore attendues, le *call center* de Satellic a été sensiblement renforcé. Il est passé de 252 personnes début avril à 380 actuellement au total, dont 140 francophones. Une augmentation de 12 agents complémentaires est encore annoncée pour les prochains jours.

Par ailleurs, la situation des OBU défectueux évolue. Selon l'information qui m'a été communiquée, il y aurait, désormais, 432 000 OBU actifs. Le pourcentage d'OBU rouges est passé de 1,6 % début avril à 1,25 % le 18 avril, pour remonter à 1,5 % actuellement, de sorte à être totalement transparent, mais cela s'explique. Cette remontée est due au fait que l'OBU passe au rouge lorsque le solde disponible sur la carte déposée en garantie est dépassé. Or, comme un report de facturation a été mis en oeuvre, la période pendant laquelle la garantie doit continuer à produire ses effets est plus longue, et la somme donc plus conséquente, avant que la carte n'ait été remise à zéro. Par conséquent, aujourd'hui, pour une série d'opérateurs, l'effet pervers d'avoir demandé le report du délai de facturation, c'est que leur garantie bancaire devient insuffisante pour couvrir la période pendant laquelle les transports s'effectuent. C'est donc cet élément-là qui explique le passage au rouge d'un nombre plus conséquent. C'est la raison pour laquelle il faut toujours être très prudent : quand on demande une mesure, il faut en éviter l'effet pervers, qui préjudicie ceux qui ont formulé la demande. Ce pourcentage va diminuer à nouveau avec l'envoi des factures, qui permettra de remettre à zéro le solde utilisé sur la carte.

Toujours au sujet des OBU défectueux, Satellic estime, toutefois, que, dans ce pourcentage, un nombre moindre, 0,15 % me disent-ils, provient d'une réelle défektivité technique ; le solde étant dû surtout à un problème de manipulation ou d'utilisation du boîtier.

Les points de distribution des OBU, qui ont connu divers problèmes début avril, puisque tout le monde s'est précipité dessus en 48 heures, ce qui a, d'ailleurs, amené leur disponibilité à moins de 75 %, laquelle est maintenant remontée à près de 99 %.

Une possibilité de facturation complète par flotte, et plus uniquement par véhicule, est attendue pour la fin du mois de juin.

L'export Excel des détails des factures, pour pouvoir en faciliter la vérification, est annoncé pour le 23 mai.

Enfin, en ce qui concerne la comptabilisation des parkings ou des parcours hors réseau, le long de routes à péages, Satellic traite tous les cas rencontrés, mais c'est, chaque fois, une opération manuelle, dès qu'un signalment est effectué. Le nombre de problèmes de géolocalisation dénoncé est, ainsi, passé de 60 par jour, tout début avril, à cinq cas par jour actuellement. D'ailleurs, la raison pour laquelle on a souhaité faire un report de facturation avec un échantillon-test de 1 000, c'était de faire remonter du terrain ces problèmes de géolocalisation, afin de les corriger et qu'ils soient d'application générale, au bénéfice de tous, avant l'envoi des facturations générales.

Avec mon cabinet et ceux des autres collègues ministres, représentés dans le comité de suivi, je resterai, évidemment, très attentif à l'évolution des difficultés rencontrées. Je maintiendrai ce comité en place tant que cela sera nécessaire.

Les mesures d'accompagnement – pour rappel, en voilà la liste décidée en janvier 2016 – lesquelles représentent un budget total de 23 millions d'euros. Ces mesures n'ont pas été prises – ni d'ailleurs les 15 complémentaires – ni à Bruxelles ni en Flandre ; la Wallonie est la seule à avoir fait cette démarche.

La Wallonie est, en outre, la seule à avoir mis en oeuvre une redevance garantissant que 100 % de la recette soit affectée à des travaux sur le réseau routier, et non une taxe comme à Bruxelles ou en Flandre, permettant d'utiliser la recette pour financer des travaux touristiques, de piscines ou combler les trous budgétaires.

Ces mesures, rappelons-les :

- la mise à zéro du tarif de la taxe de circulation des véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à trois tonnes et demie, sans excéder 12 tonnes ;
- la fixation du tarif de la taxe de circulation des véhicules dont la masse maximale autorisée est égale ou supérieure à 12 tonnes au tarif minimum prévu par la directive européenne ;
- la suspension des cotisations obligatoires à l'APAQ-W, pour le secteur du lait ;
- la prise en charge du coût des analyses obligatoires de la qualité du lait ;
- le soutien aux investissements aux secteurs de la betterave et de la chicorée dans le matériel de bâchage et le matériel de manutention ;
- le soutien aux investissements, aux secteurs de la betterave et de la chicorée, dans le matériel de déterrage aux champs ;

- le soutien aux investissements, au secteur de la pomme de terre, dans le matériel au travail au sol de déterrage, et de suivi et maintien de la qualité ;
 - le soutien aux investissements, au secteur de l'élevage, dans le matériel de transport de bétail et de stockage ;
 - le soutien aux investissements, en matière d'équipement, des abattoirs publics ;
 - la réduction de la contribution de prélèvement et maintien des mécanismes d'aide existants pour les projets de valorisation des eaux d'exhaure à des fins de potabilisation ;
 - la reconnaissance de la réciprocité des autorisations de transport de déchets entre les Régions ;
 - le soutien du Gouvernement pour l'instruction plus rapide des dossiers de modification du plan de secteur, en vue d'y inscrire une zone d'extraction en cours ;
 - la suppression des taxes communales pesant sur le secteur carrier ;
 - la prime à l'investissement visant à améliorer leurs performances énergétiques et/ou sonores ;
 - la création d'une cellule de support logistique ;
 - la mise en place d'une phase pilote autorisant les écocombis – on va y revenir ;
 - l'augmentation de la masse maximale autorisée, avec libre parcours, pour les activités déterminées, et des camions respectant certaines spécificités ou cartographies, pour les autres ;
 - le contrôle technique et les campagnes de contrôle sur les routes ;
 - les relations avec la France et le passage de véhicules à 44 tonnes – j'y reviendrai ;
 - la formation des travailleurs occupés ;
 - le soutien aux infrastructures de formation.
- la rencontre avec Satellic et ViaPass pour établir un calendrier de résolutions des dysfonctions du système et, à défaut, une pénalité financière imposée à Satellic ;
 - la phase-test de facturation pour s'assurer de l'exactitude des montants facturés ;
 - au niveau des dépanneurs, la proposition d'exonération formulée aux autres Régions ;
 - pour les commerçants ambulants, la baisse de 20 % des tarifs communaux sur les emplacements communaux, avec compensation régionale ;
 - pour les forains, c'est le même dispositif ;
 - pour les commerçants ambulants, l'engagement d'une négociation sur une réglementation commune des marchés ;
 - le renforcement de l'accès à des lignes de crédit à court terme, par l'octroi de garanties, notamment pour couvrir les besoins en trésorerie ;
 - des prêts destinés à l'achat de matériel roulant ;
 - l'évaluation en concertation, tous les six mois, de la pertinence du réseau soumis au prélèvement ;
 - la procédure accélérée pour soutenir les entreprises en difficulté ;
 - le soutien à l'adaptation des sociétés de transport et de logistique à l'évolution du marché, à travers le financement d'une cellule spécifique au sein du pôle de compétitivité Logistics in Wallonia.

Quant au bilan des mesures du ressort de mes compétences – puisque M. Puget disait : « C'est bien, tout cela. C'est annoncé, mais il n'y a rien qui avance » – les choses avancent, fort heureusement. S'agissant de l'augmentation de la masse maximale autorisée, deux propositions ont été avancées aux fédérations, qui ont donc été concertées. J'ai, toutefois, veillé à ne pas avoir d'impact ni sur la sécurité routière ni sur la dégradation des voiries. Les textes réglementaires sont en préparation.

Sur les écocombis, on va, tout à l'heure, discuter du projet de décret qui vous est soumis ce jour.

Quant à l'allongement de la périodicité du contrôle technique des camions, le projet d'arrêté du Gouvernement est actuellement au Conseil d'État.

Sur le passage de la frontière franco-belge à 44 tonnes, j'ai adressé un courrier au Premier ministre français afin de clarifier la situation et clore les interprétations. J'attends toujours sa réponse. Faute de réponse dans un délai raisonnable, les instances européennes pourraient être saisies.

L'augmentation des contrôles de surcharge des camionnettes : la police domaniale s'y attelle déjà.

Cela, c'est ce qui fût déjà décidé en janvier 2016.

Le 14 avril dernier, 15 mesures complémentaires, prises uniquement – à nouveau – en Wallonie, ont été décidées par le Gouvernement :

- la proposition, aux autres Régions, d'extension du prélèvement kilométrique aux véhicules de moins 3,5 tonnes avec remorque, faisant passer la charge utile à plus de 3,5 tonnes – analyse de la faisabilité et des modalités de contrôle ;
- la proposition, aux autres Régions, d'une tarification établie sur base de la MMA réelle et pas la MMA maximale ;
- l'accentuation des contrôles de surcharge pour les moins de 3,5 tonnes ;
- la proposition, aux autres Régions, d'une augmentation du délai de paiement à 90 jours, et je rappelle, en disant cela, que nous ne sommes pas seuls maîtres à bord ;

L'évaluation tous les six mois du réseau soumis au prélèvement, j'en ai déjà parlé.

La proposition, aux autres Régions, d'extension du prélèvement kilométrique aux véhicules de moins de 3,5 tonnes avec remorque, faisant passer la charge utile à plus de 3,5 tonnes : cette mesure a été soumise au groupe de travail compétent entre les trois Régions, qui doit statuer sur la question. J'attire, toutefois, l'attention sur le fait que cela pourrait concerner énormément de véhicules, même assez légers, et que si l'on ne met pas des balises claires, cela pourrait s'orienter vers une taxation des véhicules particuliers, ce que le Gouvernement ne veut pas mettre en œuvre. Il conviendra donc d'envisager cette mesure avec grande précaution.

Quant à la proposition, aux autres Régions, d'une tarification établie sur la base de la MMA réelle et non maximale, cette mesure a été soumise au groupe de travail compétent entre les trois Régions, qui doit statuer sur la question.

Il en va de même pour la proposition, aux autres Régions, d'une augmentation du délai de paiement à 90 jours. Il existe déjà, cependant, divers modes de paiement possibles et les transporteurs peuvent déjà éviter le prépaiement, en passant par une carte de crédit, par exemple.

Quant aux rencontres entre Satellic et Viapass sur les problèmes de dysfonctionnement, j'en ai parlé tout à l'heure, en évoquant les dates.

Quant à la phase-test de facturation, pour s'assurer de l'exactitude des montants, elle a eu lieu. Le management de Viapass en a conclu un bilan positif, en suite de quoi, le conseil d'administration de Viapass a autorisé, à l'unanimité – il ne peut décider que sur cette base – le lancement de la facturation à partir du 25 avril.

Pour rappel, la facturation se fait par vagues d'environ 14 000 factures par jour pendant 10 jours ouvrables, pour atteindre la totalité de la facturation toutes les deux semaines. Il y a donc deux facturations mensuelles. La première avait été reportée du 15 au 25 avril, pour tenir compte de cette phase de test. Il convenait, en outre, de ne pas retarder davantage encore l'envoi des premières factures, pour éviter d'accentuer les dépassements de certaines garanties bancaires, et donc le passage au rouge de certains OBU, comme j'ai pu l'expliquer, il y a quelques instants.

À titre d'exemple du résultat de cette phase de test, la vérification de la facturation adressée à Bpost a permis de constater une bonne exactitude de celle-ci.

S'agissant des dépanneurs, la proposition d'exonération a également été formulée aux autres Régions, qui doivent encore statuer sur la question.

Il n'y a plus d'autres mesures d'accompagnement

supplémentaires envisagées par le Gouvernement.

Pour clore – puisque Mme la Présidente m'incite à le faire rapidement – je rappellerais qu'il y a un comité de pilotage des mesures d'accompagnement, qui a lieu tous les mois, en présence des fédérations de transporteurs, pour, notamment, faire le point sur l'état d'avancement des différentes mesures. Ce comité, qui est piloté par mon collègue, M. Lacroix, se réunira à nouveau ce 12 mai.

Sur le sujet d'une éventuelle requalification de la redevance en taxe, je peux vous informer qu'il n'y a aucun risque sur ce point. Une étude socioéconomique avait, d'ailleurs, déjà été menée avant la fixation des mesures d'accompagnement et s'est avérée utile pour déterminer et objectiver les secteurs les plus impactés. Cette étude est poursuivie pour avoir un œil extérieur sur les impacts et les mesures d'accompagnement. Une autre étude est envisagée, sur le plus long terme, c'est à dire à plus ou moins trois ans, afin d'effectuer l'évaluation et le suivi socio-économique de l'entrée en vigueur de ce prélèvement kilométrique.

J'espère avoir été complet.

Mme la Présidente. - Je rappelle que, pour les répliques, c'est trois minutes pour l'interpellation et deux minutes pour la question. Vous aurez donc cinq minutes, Monsieur Crucke, que vous utiliserez au mieux, j'en suis sûre. Ce sera deux minutes pour les autres intervenants.

La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). - Merci, Madame la Présidente.

Je remercie M. le Ministre pour les informations qui ont été données. Il relaie le message de certains à cette commission. Clairement, tout système fait sa maladie de jeunesse. Le problème, c'est qu'ici, on fait du droit fiscal. Même si l'on peut comprendre qu'il y ait des maladies de jeunesse, on ne lance pas, dans le monde adulte, un système qui n'est pas adulte. Qu'il faille « fine-tuner » le système, comme le disait M. Fourny, certes, mais il vaut mieux « fine-tuner » en temps et en heures. Quand on lance le système le 1er avril, il doit être opérationnel, il doit être fonctionnel. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Cela a été avoué ; tant le ministre Lacroix que le ministre Prévot reconnaissent qu'ils ne devaient pas mettre le feu vert le 1er avril. Ce que l'on vous demandait, c'était de le suspendre.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est une interprétation abusive de mes propos.

M. Crucke (MR). - Non, ce n'est pas une interprétation abusive. Quand on reconnaît – et je vais y venir – les dysfonctionnements que vous avez cités, je pense que votre responsabilité politique, c'était de ne pas lancer le système. Même la géolocalisation, vous l'avez dit, dans ce fameux PV, que je n'ai pas – mais je

vais y revenir – pour des raisons juridiques, est remise en cause. Quand un système ne fonctionne pas, on ne le lance pas. Il en va du minimum de respect à avoir à l'égard des contribuables et de nos concitoyens.

M. Fourny – on s'y est habitué – a tiré sur M. Borsus, qui n'est pas là, qui était pour, et caetera. Oui, on était pour un système compensé totalement. C'est cela qui fait mal à M. Fourny. Il est amnésique. Quand on dit quelque chose, il faut le dire jusqu'au bout. Compenser totalement, aujourd'hui, on en est loin. Cela n'est pas être incivique que de contester comme le font certains transporteurs, Monsieur Fourny. Les forains sont-ils inciviques ? Les maraîchers et les dépanneurs sont-ils inciviques ? L'union des villes et communes de Wallonie est-elle incivique ? Quand j'entends un raisonnement disant que, pour les communes, il faut procéder à une exonération, parce que le client final, c'est un client public, c'est un citoyen. Vous savez, dans le privé, le client final, c'est un citoyen aussi, sur lequel on reporte la taxe, quand on peut la reporter.

Monsieur le Ministre, je vous remercie d'avoir reconnu que le trafic de transit est un réel problème. Je l'avais dit à l'époque. Aujourd'hui, cela éclate, sauf à Neufchâteau, chez M. Fourny. C'est, sans doute, un endroit où les véhicules n'accèdent pas. Il n'y a peut-être plus de camions. Comment peut-on oser dire cela quand tout le monde se plaint de la même chose ?

Quant à ce fameux PV, que l'on ne reçoit pas, parce que l'avis juridique qui est donné pourrait mettre à mal la défense de Viapass par rapport à Satellic, vous savez si ce bébé était si bon que cela, il y a longtemps qu'on l'aurait sorti.

Vous avez évoqué un certain nombre de griefs. Comme je l'ai dit, même la géolocalisation est remise en cause. C'est ce que disait M. Lacroix hier aussi : le système GPS n'est pas un système fiable, en termes fiscaux encore moins. Vous êtes dans des difficultés, et vous verrez que les contestations suivront. Outre ce que dit M. Fourny, à savoir que Satellic a annoncé, on ne sait rien d'autre. On verra ce qu'il en est une fois que l'on aura lu les jugements, parce que j'essaie de les lire généralement avant de les évoquer.

Vous n'avez pas contesté, Monsieur le Ministre – et je reconnais bien, là, le caractère régle qui est le vôtre lorsque l'on débat – le fait que vous n'arriviez pas, à l'heure où je vous parle, après un peu moins de 50 jours de lancement de l'opération, à ce 1,2 million d'euros, qui constitue la recette prévisionnelle.

Je maintiens donc que c'est 608 000 euros, soit la moitié de ce que vous espériez. Je vais même aller plus loin. À une seule reprise, vous avez atteint 915 000 euros. Il y a des jours à 80 000 euros. On est loin des recettes qui ont été avancées. On est, par conséquent, loin des promesses qui ont été faites à certains en disant que les travaux seront faits grâce à cela. Entre-temps, le

secteur paie, et pas qu'un peu.

Je ne suis pas aveugle au droit, Monsieur le Ministre, je vous rassure. Je ne tiens pas à l'être. Je comprends bien que vous avez une tutelle partielle par rapport à Viapass et Satellic, mais c'est là l'erreur qu'est la vôtre, parce que ce n'est pas suffisant aujourd'hui, en termes de responsabilité politique, de venir dire : « Ce n'est plus moi, c'est l'intermédiaire, qui est Viapass ; c'est Satellic qui a contracté avec Viapass ». Vous savez, la perception de l'impôt, c'est ce qu'il reste en droit régalien. Ici, c'est un impôt ; même si on l'appelle une redevance, cela reste un impôt.

Quand on perçoit un impôt, se départir même du contrôle de son impôt jusqu'à venir dire : « Je ne sais pas tout, et je ne saurai jamais tout. Il y a les avis juridiques, mais on m'empêche de les donner », on est droit de se demander qui décide encore dans un pays.

Qui décide ? Le pouvoir politique ou pas ? Ici, on a un droit régalien qui a été cédé, et sans lequel vous n'avez plus de contrôle. Non seulement, vous ne l'avez plus, mais en plus, vous avez les Flamands dans les pattes, qui, évidemment, n'ont pas les mêmes objectifs que vous, qui n'ont pas la même structure de transport non plus, avec des groupes bien souvent plus grands que ceux que l'on connaît en Wallonie, et qui font en sorte que, eux, n'attendent qu'une seule chose : que le marché se nettoie, qu'une série de petits transporteurs disparaissent, parce qu'ils prendront le marché à ce moment-là, car ils ont une autre structure. Cela aussi, je vous l'avais dit.

Madame la Présidente, je formulerais encore deux remarques, si vous me le permettez.

Par rapport à Satellic et Axxès, vous m'avez dit que l'UPTR défend Axxès. Je ne n'en ait que faire de cela. Contrairement à ce que voudrait faire dire M. Fourny, je ne suis pas l'avocat de l'UPTR. Je me fiche des relations entre l'UPTR et Axxès. Ce n'est pas mon problème. Ce que je constate, c'est que lorsque l'on pouvait faire jouer la concurrence, vertu libérale, on ne l'a pas fait. Satellic va mettre 1,6 million d'euros dans sa poche sur dix ans, avant qu'un euro ne soit investi sur des routes ! Vous n'arriverez pas à la recette que vous espériez, c'est cela, la réalité, et il faut aussi la payer.

Enfin, Monsieur le Ministre, de grâce, je vous demande de me comprendre et de comprendre les choses. Ce raisonnement qui consiste à dire : « De quoi se plaignent-ils ? » M. Deronne, qui a dû licencier trois personnes et qui renonce à trois nouveaux camions, de quoi se plaint-il, puisqu'il peut déduire la taxe à l'impôt des sociétés ? » Comprendra-t-on, un jour, sur cette terre wallonne qu'avant de déduire, il faut rentrer, gagner ; ce n'est que sur base d'une recette que l'on peut déduire !

Quand j'entends toutes les mesures que vous citez : des aides par ci, des aides par là, dans l'investissement

pour une partie, vous savez très bien que, derrière, il y a l'Europe. Ensuite, concernant l'accord des autres Régions, Bruxelles s'en fiche, et les Flamands ne vont sûrement pas vous faire de cadeau. C'est cela l'état de ce pays.

Il en va aussi de votre responsabilité politique lorsque vous venez nous dire qu'ils devraient être contents, car c'est quand même déductible. Non, ce n'est déductible que pour ceux qui savent encore avoir des recettes. Celui qui paie à la place de 1 150 euros, 26 000 euros, ne sait plus le faire, Monsieur le Ministre. C'est cela que je souhaiterais vous dire et que vous compreniez. Vous en avez la capacité intellectuelle, sûrement, politique, peut-être plus, parce que j'ai bien compris que c'est tout le Gouvernement qui est dedans, et que tout le monde ne joue pas le même jeu.

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

M. Onkelinx (PS). - Monsieur le Ministre, il est vrai que, dans le catalogue des mesures compensatoires supplémentaires que vous avez dressé, on constate que ces mesures compensatoires n'existent pas ailleurs. C'est déjà éclairant quant à la volonté du Gouvernement wallon d'aider les petits transporteurs.

Je suis malade de voir nos propres transporteurs qui, dès qu'ils ont passé la frontière et qu'ils vont vers l'étranger, paient le maximum. C'est encore un petit peu autre chose que ce que l'on demande ici en Wallonie. Là, personne ne s'en émeut.

Étant donné que ces recettes sont perçues, dans des pays étrangers, sur nos transporteurs, j'estime que, au minimum, en Wallonie, quand un étranger arrive, il doit, de la même manière, contribuer, entre autres, à l'amélioration de notre réseau d'autoroutes, régionales, pour partie.

Il est vrai qu'il y a de petits dysfonctionnements. Cela dépend de la perception que l'on en a.

Je sais aussi que c'est une redevance qui est juste. On parle de 23 millions d'euros de mesures compensatoires. Si ce n'est pas compensé entièrement, cela l'est quand même déjà en grande partie. Il suffit de faire les calculs : 23 millions d'euros de mesures compensatoires ; dans les autres régions, on ne le fait pas.

Le problème dans les autres régions, c'est qu'il n'y a pas de mesures compensatoires. Et pourtant, dans les autres régions, les transporteurs ne bloquent pas les autoroutes.

En Wallonie, il y a des mesures compensatoires et les transporteurs bloquent les autoroutes – incités bien sûr, je ne vais pas dire par qui, il suffit de lire le journal.

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

M. Fourny (cdH). - Pour parfaire l'information de la commission et par rapport au rôle de l'UPTR, je maintiens que son attitude a été complètement déloyale et à contre-courant de ce qu'il fallait faire. Le dernier Belga, qui vient de tomber, précise ceci : « Le tribunal de première instance de Bruxelles a rejeté mardi la requête déposée par 97 entreprises de transport soutenues par l'UPTR. Dans son jugement, la cour souligne que les entreprises de transport étaient au courant de l'introduction effective, en date du 1er avril 2016, du prélèvement kilométrique pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Elles ont eu six mois, une période suffisante, pour se familiariser au système puisque les boîtiers pouvaient être commandés et utilisés depuis le 1er octobre 2015 ».

Je n'en dirai pas plus, c'est le tribunal qui apprécie ; c'est un organe tout à fait neutre et indépendant.

Je maintiens ce que j'ai dit par rapport au rôle de l'UPTR et de la désobéissance civique qu'il a voulu mettre sur pied à contre-courant des initiatives et des démarches qu'il effectuait autour de la table des négociations, ce qui n'est pas digne d'un représentant syndical.

Concernant la problématique des compensations, je maintiens ce que j'ai dit par rapport à ce que M. Borsus défendait. Vous savez bien qu'en termes du droit européen, on ne peut pas opérer des compensations totales exclusivement pour une catégorie de personnes. Les gestes qui ont été faits ici permettent de pouvoir intelligemment emprunter d'autres chemins qui soutiennent l'activité des petits transporteurs et qui restent dans les clous du droit européen. La proposition que vous formulez, de nouveau, de manière assez populiste ne correspondra pas à l'application du droit européen, il faut le souligner une nouvelle fois.

Au niveau des recettes, je n'en reviens toujours pas que vous vous réjouissiez du fait que les recettes ne soient pas à la hauteur de ce qui était attendu. C'est complètement surréaliste par rapport aux objectifs sous-tendus par le plan Infrastructures. On vous donne rendez-vous dans trois mois. M. le ministre l'a dit, il faut à tout le moins qu'il y ait le temps de la perception des délais écoulés et dans les revendications en termes de compensation, il y a aussi une échéance à 90 jours pour payer les factures. Il faut rester un petit peu cohérent. On fera le point au bout de l'année. C'est à ce moment-là que l'on verra si les objectifs sont atteints ou non. Ne venons déjà pas maintenant se lamenter sur des recettes qui n'auraient pas été à la hauteur des espérances, alors que vous plaidez exactement l'inverse, à savoir la suppression totale des recettes, puisque vous plaidez pour la suppression du système. Vous n'êtes de nouveau pas à une contradiction près. Je voulais quand même également le mettre en exergue.

Enfin, faut-il le rappeler, on est dans un système de redevances. Ce n'est pas du droit fiscal pur et dur. La

redevance est la contrepartie d'un service qui est rendu. Il y a un problème de facturation. On n'est pas dans un système de type fiscal. De nouveau, votre appréciation n'est pas correcte, mais j'imagine que cela peut plaire à certaines oreilles. Il faut quand même pouvoir rétablir la vérité là où elle est.

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

M. Daele (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Vous nous dites que vous nous avez répondu 254 fois qu'une évaluation aura lieu dans les six mois pour les routes qui sont dans le périmètre de la taxe. C'est pour cela qu'on vous le fait répéter souvent : vous répondez « pour les routes qui sont dans le périmètre de la taxe » à une question sur les routes qui ne sont pas dans le périmètre de la taxe. C'est bien là mon inquiétude. Je vous engage, Monsieur le Ministre, à réaliser cette évaluation pour l'ensemble des routes, qu'elles soient comprises ou non dans la taxe.

J'entends bien votre marotte sur CHB. Vous nous dites : « Pour votre commune, Monsieur Daele, CHB, c'est la solution ultime ». Quand je vois le nombre de communes qui attirent votre attention sur les problèmes que cela pourra mener, quand je vois le coût de la solution que vous proposez pour la Commune de Theux, si on compte avec tous les doigts que vous ne savez pas compter, cela va vite faire cher. On ne saura plus payer un seul bus, un seul hôpital, une seule maison de repos et réparer aucune route en Wallonie. Tout cela pour une demi-solution, parce que le passage par Theux sera toujours plus court et une solution qui pourra éventuellement venir au plus tôt dans 15 ans, parce que vous n'avez pas le premier euro. Cela étant dit, je pense qu'Eupen et toutes les autres communes sont dans l'expectative. En tout cas, elles doivent pouvoir avoir des solutions ici et maintenant.

Je vous entends bien, six semaines, c'est peut-être un petit peu tôt pour faire la première évaluation. J'entends vos arguments. Par contre, les six mois, j'y tiens et on suivra cela d'un œil très attentif. J'imagine que vous vous y attendez.

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

M. Puget (Indépendant). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

Effectivement, pour les 21 %, cela a été discuté hier, mais je n'ai pas encore eu le temps de lire le compte rendu, vous m'en excuserez. Je ne voulais pas parler d'une mise en concurrence des transporteurs, mais des consommateurs. Les consommateurs vont payer 21 % plus cher en Wallonie. Le consommateur ne retouche pas la TVA. Il la payera. C'est le consommateur final qui la payera.

Concernant les compensations, parmi les

15 mesures, 13 sont plutôt axées petits transporteurs. Pour l'exonération des dépanneurs, comme vous l'avez dit, il faut que les autres régions soient d'accord. Où en sont les discussions ? Je pense qu'on aura encore l'occasion d'en reparler.

Vous avez aussi parlé des maraîchers et des forains. Je sais que ce n'est pas de votre compétence ; c'est plutôt du côté de M. le Ministre Lacroix, mais je lui en ai parlé aussi. Ces mesures sont impossibles à mettre en place. À partir du moment où une commune a un marché et remet cela à une société privée qui gère le marché, je ne sais pas comment on va redonner 21 %. Ce ne sera pas possible de le faire. Pareil pour les forains, où les communes paient pour avoir des forains chez elles, parce que ce n'est pas rentable. On ne va pas leur rendre 21 % de quelque chose. Ce ne sera pas possible, mais je sais que ce ne sont pas de vos compétences. Je ne vais pas m'y étendre.

Monsieur Onkelinx, c'est normal qu'il y ait plus de compensations en Wallonie, parce qu'en Wallonie, les transporteurs sont pauvres. En Wallonie, les transporteurs sont dans les difficultés. Ils sont plus dans les difficultés en Wallonie qu'en Flandre. C'est normal qu'on s'occupe un peu plus d'eux en Wallonie. Je trouve cela tout à fait normal.

Pour l'écomcombi, je pense qu'on y reviendra tout à l'heure ; c'est une revendication pour les grosses sociétés, ce n'est pas pour les petits transporteurs wallons. C'est encore une fois pour les grandes sociétés.

Quant à étendre le réseau soumis à péage, oui, quand on aura besoin d'argent, on étendra le réseau pour faire rentrer un peu plus d'argent dans les caisses. À un moment donné, les communes et les provinces vont dire : « Attendez, les routes là-bas, on paie, mais faudrait nous rendre un peu d'argent pour les réparer aussi ». Dans quelques années, tout le monde va encore se disputer pour essayer de récupérer un peu d'argent, même si vous dites que cela va à la SOFICO. Je serais curieux de savoir si une commune où la rue est soumise à péage ne réclamera pas un peu d'argent aussi.

Voilà, c'est ce que j'avais à dire. Je remercie M. le Ministre pour la création de la plateforme technique. On verra les résultats que vous nous présenterez.

Mme la Présidente. - Chers collègues, il est 11 heures 55. J'ai besoin pour relever votre avis concernant la suite des travaux.

Commençons-nous d'ores et déjà l'analyse du projet de décret sur les écomcombis, avec le rapport de M. Fourny sur la politique du transport exceptionnel et la proposition de résolution de MM. Crucke, Jeholet et Dodriment ?

La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). - Je souhaite qu'on poursuive

l'ordre du jour tel que prévu. On arrêtera quand le besoin s'en fera sentir.

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

M. Onkelinx (PS). - Le seul problème, c'est qu'il y a des commissions qui se juxtaposent et il y a une commission qui va commencer à 13 heures et je dois être dans les deux en même temps. C'est un petit peu compliqué.

Mme la Présidente. - L'incident est clos.

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

On essayera de s'arrêter un peu avant 13 heures pour vous permettre quand même de manger quelque chose avant de reprendre votre commission.

Examen et vote de l'article unique

Mme la Présidente. - Nous allons procéder à l'examen et au vote de l'article unique du projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération du 24 mars 2016 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 (Doc. 450 (2015-2016) N° 1).

Article unique

L'article unique ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article unique est adopté par 7 voix et 2 abstentions.

Vote sur l'ensemble

Mme la Présidente. - Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret portant assentiment à l'accord de coopération du 24 mars 2016 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 (Doc. 450 (2015-2016) N° 1).

L'ensemble du projet de décret est adopté par 7 voix et 2 abstentions.

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.

PROJET DE DÉCRET RELATIF AUX TRAINS DE VÉHICULES PLUS LONGS ET PLUS LOURDS (VLL OU ÉCOCOMBIS) DANS LE CADRE DE PROJETS-PILOTES (DOC. 459 (2015-2016) N° 1)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE À LA RÉGIONALISATION DU TRANSPORT EXCEPTIONNEL EN WALLONIE, DÉPOSÉE PAR MM. CRUCKE, JEHOLET ET DODRIMONT (DOC. 460 (2015-2016) N° 1)

RAPPORT SUR LA POLITIQUE DU TRANSPORT EXCEPTIONNEL EN WALLONIE RÉALISÉ PAR M. FOURNY, DÉPUTÉ WALLON, À LA DEMANDE DE M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de :

- le projet de décret relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes (Doc. 459 (2015-2016) N° 1) ;
- la proposition de résolution relative à la régionalisation du transport exceptionnel en Wallonie, déposée par MM. Crucke, Jeholet et Dodrimont (Doc. 460 (2015-2016) N° 1) ;
- le rapport sur la politique du transport exceptionnel en Wallonie réalisé par M. Fourny, Député wallon, à la demande de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. - Nous devons désigner un rapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à Mme Leal Lopez.

Mme Leal Lopez (cdH). - Je propose ma collègue Véronique Salvi.

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

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

Mme la Présidente. - Je propose une brève introduction de M. le Ministre et juste après la

présentation du rapport par M. Fourny.

La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mon introduction sera effectivement brève. Je pense que méthodologiquement cela fait sens de commencer par la présentation du rapport de M. Fourny, suivie de la proposition de résolution de M. Crucke, dès lors que mon projet de décret est un élément de réponse aux constats qui sont aussi dressés et réalisés par rapport à la problématique plus large du transport exceptionnel. C'est la raison pour laquelle la Conférence des présidents a souhaité joindre les différents débats.

Je propose donc que le Parlement puisse d'abord primer par ses exposés respectifs. Le cas échéant, si cela ne nous permet pas de faire le débat dans la foulée sur mon projet de décret, peut-être que le temps permettra avant la levée de la pause midi d'en exposer au moins le contenu et de redémarrer les échanges.

Exposé de M. Fourny, auteur du rapport sur la politique du transport exceptionnel en Wallonie, réalisé à la demande de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.

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

M. Fourny (cdH). - Je vais vous présenter le contenu du rapport que le Ministre Prévot avait sollicité. C'est avec grand plaisir que je me suis attelé à ce travail très particulier, il est vrai, lié aux transports exceptionnels en Wallonie.

La situation est très particulière en ce qui concerne nos routes et nos autoroutes puisque notre réseau est très largement fréquenté par les convois exceptionnels qui proviennent pour la plupart de la France, du sud de la France, de la Rhénanie. L'ensemble des flux de transport exceptionnel provenant de France est purement et simplement expliqué par le fait que là-bas les convois doivent être accompagnés et escortés par la police à des prix relativement conséquents. Dès qu'ils en ont l'occasion, ils quittent le réseau français pour emprunter une route et puis rattraper celui-ci soit vers le nord à la hauteur de Lille, soit pour se rendre sur le port d'Anvers.

Ce travail de fond a été réalisé à la demande du ministre. Je rappelle que la matière a été régionalisée ; cette compétence est tombée dans le giron de la Région wallonne pour l'ensemble des transports exceptionnels, à l'exception des transports de matières explosives et radioactives, qui restent de la compétence fédérale.

Ce travail a nécessité un recueil important de données statistiques et des rencontres avec nombre d'intervenants puisque 32 interviews ont été réalisées pour pouvoir rédiger ce rapport.

Les acteurs qui ont été contactés sont : les fédérations de transporteurs, les communes, les provinces, le parquet, la police domaniale. C'est un nombre important d'interlocuteurs qui, de loin ou de près, sont concernés par cette problématique.

Quelle est d'abord la définition du transport exceptionnel ?

Le transport exceptionnel est un véhicule automobile, une remorque ou en train de véhicules qui, par sa construction ou sa charge indivisible, dépasse les limites de masse ou de dimension fixées dans le Code de la route et le règlement technique. Les dimensions standards ont été fixées en 1975.

À titre illustratif, un véhicule exceptionnel ou en convoi exceptionnel de par sa construction, c'est le camion que vous voyez ici. Celui qui concerne une charge indivisible est le camion que vous voyez ici transportant un pied d'éolienne. Tout cela pour illustrer un transport considéré comme étant exceptionnel au regard de l'application du Code de la route.

La sixième réforme de l'État a induit une régionalisation de la matière, qui a un impact important en termes de fluidité de trafic sur nos routes, régionales en particulier, autoroutes, j'y reviendrai. À l'avenir, il faudra peut-être que l'on se penche sur la question. Cela a aussi un impact sur la sécurité des usagers de la route. En outre, des dégâts récurrents sont causés aux infrastructures routières puisque ces convois doivent généralement solliciter une autorisation pour pouvoir emprunter les routes régionales. On constate fort malheureusement qu'un nombre important de transporteurs ne sollicite pas ces autorisations, passe n'importe où, détruit des infrastructures. Les constats ne sont pas faits de manière régulière. Il faut donc évidemment pouvoir y remédier.

La situation de la Wallonie au cœur de l'Europe est un élément important au niveau de la fréquentation de ces transports exceptionnels sur notre réseau ; il faut en tenir compte.

C'est un secteur en croissance puisque l'on estime que le nombre total de tonnes par kilomètre qui vont être transporté en Belgique, va augmenter de 68 % entre 2008 et 2030 et que la croissance actuelle est en moyenne de 2,4 %.

En termes de quantité de transport exceptionnel, en 2013, la Wallonie a traité 15 240 demandes d'autorisation de transport exceptionnel. Cela concerne 61 entreprises qui sont agréées pour accompagner ces transports exceptionnels, dont seulement 12 sont wallonnes et 5 sont spécialisées uniquement dans cette activité. Je vais vous expliquer les raisons pour lesquelles que ce nombre est si peu élevé et que c'est plutôt les transporteurs flamands qui occupent ce secteur d'activité.

Comme je vous l'ai dit, préalablement à toute autorisation, les transporteurs ont l'obligation de solliciter auprès de l'administration une autorisation de parcours. Tout le monde ne le fait pas. Sur les 15 000 demandes qui ont été traitées, il y a eu l'année dernière des constats d'infraction à concurrence de 1 600. Cela démontre que plus de 10 % des transporteurs exceptionnels empruntent nos routes sans demander la moindre autorisation et sans payer la moindre redevance. En effet, au niveau de l'utilisation du réseau, les transporteurs exceptionnels – en fonction du tonnage et la catégorie de convois exceptionnels dans laquelle ils se trouvent – payent une double redevance : une qui dépend du pouvoir fédéral et une qui relève de la Région wallonne. Cela génère une recette de l'ordre de 3 millions d'euros par année.

Pour ce qui est des convois les plus importants en fonction de leur catégorie, ceux-ci doivent être accompagnés par des accompagnateurs agréés. Là aussi, il n'y a pas de contrôles qui sont organisés dans le secteur. Cette compétence relève à ce stade exclusivement du Fédéral.

Pour l'année 2014, un seul contrôle a été effectué en termes d'accompagnants de transport exceptionnel. En 2013, il n'y en a pas eu le moindre. Cela pose évidemment problème en termes de sécurisation, de sécurité et de régularité de la manière dont ces transporteurs fonctionnent.

Il existe quatre catégories de véhicules exceptionnels. Une grande partie de ces véhicules pour le plus gros charroi doivent être accompagnés d'accompagnateurs agréés en fonction de plusieurs critères.

Vous avez ici les différentes catégories qui sont actuellement en vigueur, qui sont fonction de la longueur du véhicule unique, soit la longueur du véhicule en fonction de ce qu'il tracte derrière lui, de la largeur, de la hauteur et de la masse. En fonction des différentes mesures, vous tombez dans une catégorie qui varie de la catégorie un à la catégorie quatre. Cela induit des perceptions de redevances qui ne sont pas les mêmes, puisque plus le charroi est lourd, plus le montant de la redevance est élevé. Vous le voyez ici.

Le montant de la redevance wallonne pour les catégories les plus basses est de 21 euros par transport exceptionnel et est porté à 46 euros pour les convois les plus lourds.

La taxe fédérale, quant à elle, varie de 75 euros à 150 euros en fonction du type de catégorie.

Les accompagnateurs qui doivent suivre ces véhicules varient en fonction de la catégorie dans laquelle on se retrouve. Cela nous a amenés à dresser l'état des lieux de la question et de faire toute une série de recommandations par rapport notamment aux

infrastructures.

La première recommandation au niveau des infrastructures est de considérer que seul le réseau régional secondaire est emprunté principalement pour les convois exceptionnels ainsi que le réseau communal.

Cela induit l'absence de contrôle, d'autorisations préalables généralement admises et de respect des règles en matière d'accompagnement. Cela a également pour conséquence une dégradation importante de notre réseau par la non-application de ces règles.

La suggestion qui est faite ici est de favoriser la capacité pour les véhicules de 48 tonnes de pouvoir emprunter le réseau routier. Pour faire un parallèle avec ce qui se fait en France, est admis en France, au lieu des 44 tonnes actuelles, ce qui permettrait de dévoyer un nombre important de véhicules de notre réseau secondaire par rapport aux autoroutes.

La seconde recommandation, c'est évidemment comme corolaire d'adapter le Qualiroutes. C'est vrai que c'est un dada que je suis maintenant depuis près d'une douzaine d'années. La qualité du Qualiroutes a permis d'évoluer la garantie en termes de réfection des routes et de passer de trois à cinq ans. Nous pensons qu'il faudrait pouvoir la porter à dix ans, pour assurer une meilleure qualité de nos routes, d'autant que le plan Infrastructures va amener des travaux importants. Je pense que le secteur de la construction partage aussi en partie cette recommandation.

Par ailleurs, il est important de pouvoir établir des concertations entre les différents acteurs concernés – qu'ils soient SPW, région, communes ou autorité fédérale, les services de police, accompagnateurs – afin de pouvoir au mieux définir les routes et chemins à emprunter pour ce type de convoi. En effet, aujourd'hui des cartes ont été dressées, le système n'est toujours pas informatisé et relève de cartes imprimées dans des atlas. Donc, ces cartes qui ont été figées voici un nombre important d'années n'ont pas évolué et il n'a pas été tenu compte au fil du temps de la création de nouvelles infrastructures, du style ouvrages d'art, du style création de bretelles, de voies annexes, voire de ronds-points. Cela pose évidemment des problèmes puisque tous ces chemins ou ces itinéraires qui ont été définis n'ont pas été remis à jour et posent des problèmes maintenant en termes de dégradation. Il est important de pouvoir remettre à jour l'ensemble de ces trajets avec l'ensemble des acteurs concernés pour éviter les désagréments que nous connaissons.

Il y aura aussi la question de l'adaptation des ouvrages d'art, puisqu'on sait qu'aujourd'hui, il y a en Wallonie plus ou moins 940 ouvrages d'art, que la grosse moitié de ceux-ci sont en parfait état et qu'il y en a plus ou moins 190 qui posent question sur leur stabilité, leur capacité à pouvoir accueillir un charroi lourd et important. Nous suggérons, comme cela a été

fait début des années 90, de procéder à un engagement de huit ingénieurs qui auraient pour tâche, pendant cinq ans, d'évaluer les ouvrages d'art, de faire en sorte d'émettre des recommandations et de voir là où il y a urgence pour assurer la stabilité, la réfection, rénovation de ces ouvrages d'art. Le montant du financement de ces huit ingénieurs pourrait être issu des redevances qui sont perçues par la Wallonie annuellement dans le cadre de ces transports exceptionnels.

Je viens de parler de la deuxième recommandation, c'est la problématique des atlas. Aujourd'hui, il n'y a pas de carte numérique, ce qui pose évidemment un gros problème. Les demandes sont traitées entre un délai de 5 à 15 jours. Il n'y a pas de système numérisé. Nous recommandons qu'il y ait une carte publique qui puisse être mise à disposition de l'ensemble du public, sur support numérique, qu'il puisse y avoir en complément un support via smartphone et d'adapter aussi par le biais du numérique et, en fonction des capacités qui sont celles du SPW, d'indiquer les lieux où sont réalisés des travaux en cours en termes de réfection de voiries, réfection de ponts, d'ouvrages et autres, afin de pouvoir actualiser au jour le jour, heure par heure, l'état des chaussées et du réseau actuel.

Le défaut de numérisation induit que les transporteurs sont amenés à solliciter des autorisations et obtiennent en retour de l'administration des itinéraires qui sont encore envoyés par fax où on leur dit « Du point A, vous faites deux kilomètres tout droit, puis vous prenez à droite et puis deuxième à gauche, et puis il y a le feu. Au-delà du feu, vous prenez à droite, et cetera ». Le système mérite d'être amélioré et remis au goût du jour, ce qui nous permettrait d'avoir une interface de ce type où nous pourrions au moins visualiser et connaître l'ensemble du réseau destiné aux convois exceptionnels et de pouvoir adapter en fonction des circonstances, notamment de travaux, d'accidents et autres.

Troisième type de recommandation, c'est au niveau des autorisations de pouvoir mettre sur pied un site internet unique pour les demandes d'autorisation, ce qui aurait pour mérite d'accélérer le processus et de flexibiliser le régime des autorisations pour deux types de catégories d'entrepreneurs, à savoir les agriculteurs et les entrepreneurs, qui bénéficient d'un régime particulier, puisque ceux-ci, dans un rayon de 25 kilomètres, bénéficient d'une autorisation annuelle de pouvoir circuler librement – au-delà, cela pose évidemment des difficultés. Nous souhaiterions que cette législation puisse être revue et que la distance des 25 kilomètres autour de l'exploitation puisse être réévaluée ainsi que la durée de l'autorisation qui leur est confiée.

Il faudrait aussi que le débat soit porté au niveau européen pour qu'il y ait une harmonisation au niveau des règles en matière de transport exceptionnel. Il faut également se pencher, me semble-t-il, sur la question de

la durée de validité des autorisations et prolonger celle-ci pour faciliter le développement de l'activité et surtout permettre à nos entreprises de pouvoir s'inscrire dans cette niche.

Concernant la flexibilisation des horaires de circulation, puisque nous recommandons d'emprunter l'autoroute, il faut aussi qu'on puisse permettre la circulation de nuit sur ces autoroutes, durant les jours fériés et également les week-ends. Là, il y a une réflexion particulière à mener, nous semble-t-il. Enfin, avoir une langue commune, le français sûrement, mais y ajouter le néerlandais qui existe déjà, mais l'anglais pour les transporteurs étrangers, cela ne devrait pas être une grande difficulté à surmonter.

En termes de recommandation complémentaire pour les pouvoirs locaux, c'est une matière qui a été évoquée en matière de transit tout à l'heure, mais également en matière de passage de convoi exceptionnel où les pouvoirs locaux doivent pouvoir intervenir et prendre des décisions en termes d'accessibilité et d'évaluation lorsqu'il y a des dégradations récurrentes importantes à des endroits déterminés. Le conseil communal devrait pouvoir être amené à prononcer des interdictions de passage ou de suspension, dans l'attente de l'évaluation du chemin qui a été décidé et d'envisager, le cas échéant, une refonte ou un changement des trajets tels qu'ils ont été prévus.

La deuxième recommandation est d'empêcher la traversée des villes pour éviter les risques d'accident accrus, d'imposer à la Défense de prévenir les communes des passages, parce que la Défense ne prévient pas, n'est pas sujette à devoir solliciter une autorisation et de surcroît, elle ne peut pas emprunter l'autoroute, ce qui pose évidemment des problèmes quand on connaît le charroi dont dispose la Défense. Là, il y a matière à réfléchir, en tout cas à se poser quelques questions en matière de la situation de la Défense.

Enfin, dernier élément, je l'ai déjà dit, de permettre aux communes de solliciter le retrait temporaire de leurs routes dans les réseaux empruntés.

Au niveau des statistiques, il y a très peu de statistiques puisque la matière était fédérale et cela n'a pas été une priorité ces 15 dernières années, me semble-t-il. Nous manquons de données systématiques. Il nous apparaît utile, grâce à l'informatisation du système de pouvoir obtenir des informations et des données sur les dégâts aux infrastructures, le lieu où les dégâts sont commis, le nombre d'autorisations demandées par les entreprises étrangères, le produit transporté, le lieu de départ, le transit et les flux d'exportation ; ce sont des données qui nous apparaissent importantes de pouvoir être recueillies pour pouvoir suivre ce dossier de très près.

Concernant la sixième recommandation, en matière de contrôle, nous vous indiquons que les catégories les

plus importantes en termes de charroi doivent être accompagnées par des sociétés agréées. Il se pose un problème actuel. Tout d'abord, c'est qu'il n'y a pas de contrôle systématique exercé par le SPF intérieur au niveau fédéral. Ensuite, le système actuel pose un souci dans la mesure où ce secteur d'activité relève de l'application de la loi Tobback. Il relève d'une commission paritaire qui a trait à la sécurité, qui impose à ces sociétés agréées de suivre une centaine d'heures de cours pour pouvoir être agréées, pour chacun des accompagnateurs, ce qui induit des coûts très importants. Par rapport à nos concurrents directs qui sont les Hollandais, cela représente un surcoût de 10 euros par heure. Puisque la matière est régionalisée, notre recommandation est de faire sortir ce secteur de la commission paritaire affairante à la sécurité, mais de la faire rentrer dans la commission paritaire ayant trait au transport, ce qui permettrait d'aligner le tarif horaire sur les prix qui sont pratiqués par nos concurrents directs étrangers et, ainsi, de restaurer un équilibre et d'éviter la distorsion de concurrence que nous connaissons actuellement, par rapport à nos voisins étrangers.

En matière de contrôle de véhicule, là, on doit bien constater que les polices locales et fédérales exercent des contrôles. Il y aurait lieu, me semble-t-il, d'étendre la capacité, à la police domaniale, de pouvoir également établir des contrôles.

Par ailleurs, compte tenu du nombre d'infractions important constaté – on est à plus de 10 % – il nous semble que nous devrions nous aligner sur les amendes qui ont été décidées par le législateur flamand, puisque par un décret de 2013, ceux-ci ont fixé, en fonction des tonnages des véhicules concernés, des montants qui vont jusqu'à 75 000 euros. C'est un décret spécial visant à protéger les infrastructures, qui était adopté par le législateur flamand, qui fixe le montant de ces amendes. Il nous apparaît utile de pouvoir nous baser sur cette législation pour adapter le montant des amendes, puisqu'en Wallonie nous sommes à un plafond de 2 750 euros, ce qui induit qu'il y a un nombre de transporteurs qui prennent le risque de ne pas respecter la législation en termes d'accompagnement et qui ne respectent pas non plus la législation en matière de masse transportée.

Au niveau des contrôles, nous recommandons, pour ce type de transports, d'imposer des *trucks tracers*. Avec système de l'OBV, je pense qu'il y a moyen de pouvoir, à partir de cette technologie, adapter le tir pour éviter que ces camions ne se délocalisent et quittent les réseaux dont les routes seraient adaptées à ce type de circulation.

Il est également question d'accroître la formation de la police locale.

Je l'ai déjà dit, il conviendrait d'élargir les missions de la police domaniale et d'envisager de nouvelles sanctions, dont j'ai fait état, comparables à celles qui ont

été fixées par le législateur flamand.

Enfin, il importe d'avoir, dans le chef des accompagnateurs, la mise à disposition, en permanence, de leur agrément, ce qui justifierait de leur qualité et permettrait d'appréhender les problèmes de non-agrégation que nous connaissons et de dumping par rapport à d'autres.

La septième recommandation vise les véhicules exceptionnels. Comme je le disais, il y aurait lieu de pouvoir faire en sorte que ces gardiennages ne tombent plus sous le coup de la loi Tobback, mais relève du secteur du transport, ce qui permettrait de rétablir un équilibre au niveau de la concurrence en ce qui concerne les étrangers.

Par ailleurs, il importe de faire en sorte que l'on puisse répondre aux attentes du secteur.

Quant aux recommandations au niveau de la signalisation, il y a de grosses difficultés qui se posent en termes de visibilité. Il faudrait que nous puissions encore accroître le caractère visible de ces véhicules en termes de sécurité et en matière de luminosité, puisqu'ils circulent principalement la nuit.

Concernant la tenue spécifique de ces agents qui accompagnent ces convois, il y a une réflexion à devoir mener à ce niveau.

Les recommandations sont beaucoup plus larges et se poursuivent dans une logique de qualité de l'infrastructure. Il importe de prévoir – je sais que le Gouvernement et M. Prévot y sont sensibles – une stratégie à long terme en matière d'intermodalité pour que le plan Infrastructures puisse intégrer le volet lié à la voie navigable, mais également la capacité de transport par voie maritime et également ferrée. Donc, dans les plans qui sont à développer à l'avenir – et l'exemple de Liège est un excellent exemple – il faut pouvoir le poursuivre pour l'intégrer dans les perspectives à venir.

Voilà, ramassées succinctement, les recommandations que j'ai formulées au travers de ce rapport que j'ai remis à M. Prévot. Ce rapport est constitué de 74 pages et de 47 recommandations, dont je viens de vous rapidement définir le contour.

Le groupe cdH va, pour sa part, déposer proposition de résolution, qui sera prise en considération demain, et qui reprendra l'ensemble de ces recommandations, pour qu'il puisse y avoir un suivi au niveau de notre Parlement sur le travail qui a été exercé.

Par ailleurs, comme je l'ai rappelé, à l'entame de mon propos, la situation actuelle survit dans un cadre juridique un petit peu précaire, puisque nous sommes dans une situation où il y a un transfert de compétences du Fédéral vers les Régions liées à la sixième réforme de l'État, que les mesures, en termes de règles, sont

visées soit par loi fédérale, soit par des arrêtés du Gouvernement, qui ont été pris à l'époque, mais qui doivent être transcrits dans le droit Wallon pour avoir une base juridique suffisante. Nous nous sommes attelés à la rédaction d'une proposition de décret relatif à la régionalisation du transport exceptionnel, que nous déposerons également demain devant le Parlement. Je remercie, d'ailleurs, le cabinet du ministre qui a également contribué à la supervision de ce texte.

On a voulu le faire en bonne intelligence. Si d'autres collègues souhaitent se joindre à la démarche, le texte est, évidemment, ouvert à la cosignature. Nous allons, d'ailleurs, vous transmettre une copie de ce texte. Je pense que la réflexion mérite d'être véritablement élargie et partagée par l'ensemble des groupes politiques. C'est une matière transversale qui mérite, me semble-t-il, de dépasser les simples clivages politiques.

Voilà, je vous remercie pour l'attention que vous avez pu accorder à cette présentation.

Mme la Présidente. - Merci, Monsieur le Député, pour cette présentation très complète, qui nous sera, d'ailleurs, très utile, puisque, comme vous l'avez déjà signalé, un texte est déposé et ouvert à la cosignature.

Exposé de M. Crucke, coauteur de la proposition de résolution

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

M. Crucke (MR). - Je vais être très bref, tout en disant quelques mots par rapport à ce qui a été dit par M. Fourny.

Je tenais à le remercier pour l'exercice auquel il s'est attelé. C'est une première, me semble-t-il, au sein de ce Parlement. Je dois dire que le travail qui a été présenté, mais aussi celui que j'ai pu lire est un travail qui est sérieux, qui est conséquent, et sur lequel on peut, effectivement, marquer un accord quasiment complet. Il y a peut-être des petits débats qui peuvent intervenir sur une autre mesure, mais je trouve que la synthèse du système tel qu'il fonctionne aujourd'hui et, surtout, de la manière dont il devrait évoluer suite à la régionalisation a bien été faite.

J'ai deux regrets par rapport à cela, mais vous l'avez, pour partie, expliqué.

Il manque de chiffres, mais les statistiques sont ce qu'elles sont ; si elles n'existent pas, on ne peut pas les inventer. C'est dommage que l'on n'ait pas un certain nombre d'éléments qui sont étayés par des chiffres. Peut-être que, à cet égard, puisque j'entends que le ministre participe maintenant à la rédaction de résolutions du Parlement également, ses services pourront nous alimenter, si cela existe, parce que si cela n'existe pas, je ne peux pas non plus dire qu'il faut les

trouver.

Vous dites, Monsieur Fourny, que le secteur a le vent en poupe. C'est un secteur qui reste important, je ne vais pas revenir sur le débat de la taxe kilométrique, mais je ne suis pas certain que cela va aider beaucoup, que du contraire.

Il y a encore quelques grosses entreprises, en Wallonie, sur le territoire, qui se sont spécialisées dans le transport exceptionnel. D'ailleurs, j'en connais l'une ou l'autre, en Wallonie picarde, qui ont cet avantage d'avoir une niche, puisqu'il faut des moyens d'investissement assez importants et une expérience utile aussi. On ne s'improvise pas, du jour au lendemain, ni transporteur, ni entreprise de transport exceptionnel.

Je pense qu'il est temps que la législation bouge. Nous avons déposé une proposition, parce que, après deux ans de régionalisation, il me semblait qu'il fallait que le pas puisse se faire.

J'ai promis d'être extrêmement bref par rapport à celle-ci.

Cette résolution demande de favoriser l'utilisation des autoroutes dans le cadre du transport exceptionnel – cela a été pointé du doigt également par le constat qu'en a fait M. Fourny – et une flexibilité horaire peut-être plus large pour les transporteurs, tout en évitant les heures de trafic, parce que, là, on est dans le non-sens le plus complet, la contradiction la plus complète. Par contre, il y a des plages horaires qui pourraient, me semble-t-il, s'ouvrir.

Il est également question de développer des outils permettant un meilleur fonctionnement et une meilleure collaboration des différents acteurs concernés. Je ne reviens pas sur tout ce qui a été également pointé par M. Fourny. Je pense que l'on sent qu'il y a ce besoin de collaboration. On sent aussi que, à travers cette meilleure collaboration, on peut avoir plus d'efficacité. Ce qui compte, c'est surtout que cela fonctionne mieux. Quant à la problématique de l'accompagnement, j'ai appelé à améliorer l'activité connexe d'accompagnement. Cela vise, effectivement, la loi Tobback. On voit bien que, là, on est dans un élément qui perturbe la concurrence entre les entreprises. Il ne faudrait pas grand-chose dans les textes pour changer cela, et donc remettre les entreprises dans des conditions plus concurrentielles, parce que le choix qui a été fait à l'époque n'a peut-être pas été judicieux, même si l'on peut comprendre le besoin de formation et de spécialisation. Ce que l'on ne peut pas comprendre, c'est que cela représente une différence sur le plan pécuniaire et budgétaire.

Quand vous avez besoin d'un transport exceptionnel, si les Hollandais sont moins chers, on va le chercher en Hollande, puisque c'est là que sont les plus gros concurrents.

Il importe également d'améliorer la fonction de contrôle. Cela a également été dit.

Je vous demanderais, puisque j'entends qu'il y a une proposition qui est déposée, après avoir présenté le texte comme je viens de vous faire, de le renvoyer à l'arrière, Madame la Présidente, et de le joindre ultérieurement lorsque la proposition viendra sur la table, ce que j'espère être le plus rapidement possible. J'ai bien compris que, en tout cas, en termes de délais, cela coïncide.

Mme la Présidente. - Elle est remise dans l'arrière.

Souhaitez-vous, à présent, entendre M. le Ministre, de sorte que l'on démarre cet après-midi avec les interventions sur le projet de décret ? Comme cela, on clôturera tout ce qui relève des présentations, et l'on pourra entamer le débat. Cela vous convient-il ?

On fait comme cela. Merci.

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

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'ai pas prévu trois quarts d'heure d'introduction, rassurez-vous.

Je voudrais, tout d'abord, réagir aux propos tenus par M. Crucke et à l'exposé préalable de M. Fourny, en les remerciant tous deux.

M. Fourny a fourni un travail conséquent ces derniers mois pour permettre, au Parlement, à ma demande, de disposer d'un rapport de qualité sur un sujet qui peut apparaître comme étant un sujet de niche, mais qui n'est pas moins important, au demeurant.

Vous savez que d'autres rapports parlementaires sont attendus dans les mois qui viennent. Dans cette salle, il y a deux autres auteurs de ces rapports, que j'ai souhaités, au-delà des clivages partisans, pour traiter de sujets de fond qui sont extrêmement sensibles.

Je me réjouis de voir non seulement la qualité du travail qui a été réalisé, mais aussi le bon usage qui en est fait, puisque cette commission s'est saisie du document et a pu le parcourir, et l'exposé en a été fait.

Votre proposition de résolution MR vise, elle-même, dans ses considérants, le rapport lui-même, ce qui est une belle reconnaissance de la qualité de celui-ci. Aujourd'hui, j'entends une volonté d'avancer en offrant la possibilité que la proposition de décret, au-delà de la question de la résolution qui pourrait être traitée

conjointement, puisse être cosignée.

Je pense que c'est un enjeu qui ne nécessite pas de posture partisane, mais qui vise à rendre le secteur plus effectif.

Alors que je relisais le rapport hier soir, en prélude de cette commission, j'ai pu noter qu'il y a un enjeu majeur, qui a été disruptif, comme on le dit désormais, à savoir cette intégration, sous l'égide de la loi Tobback, qui pose des difficultés qui ne m'étaient pas connues avant la lecture du rapport et qui devront probablement être corrigées dans le travail que nous allons, dès à présent, régulièrement pouvoir mener, que ce soit au travers de l'œuvre législative ou au travers de circulaires, pour toucher notamment les pouvoirs locaux et, surtout, dans le cadre du travail qui doit continuer à se faire au sein de l'administration.

S'agissant des questions de cartographie, on est déjà à l'ouvrage depuis quelques mois pour améliorer l'ensemble.

Je remercie M. Fourny, pour l'exposé qui a été fait, ainsi que son collaborateur pour le travail préalable réalisé. Je salue également le caractère constructif des échanges qui ont suivi.

Le projet de décret qui vous est soumis aujourd'hui vise aussi une forme exceptionnelle de transport, en l'occurrence qu'on appelle les véhicules plus longs et plus lourds, ou bien les écocombis, pour lesquels il est proposé, ici, d'offrir à la Wallonie un cadre favorisant l'éclosion de projets pilotes.

Ces écocombis, pour rappel, ce sont des assemblages de camions, de semi-remorques ou de remorques traditionnelles qui peuvent aller jusqu'à 60 tonnes et 25,25 mètres de long.

Un premier cadre juridique pour la circulation des écocombis sur la voie publique, en ce qui concerne les compétences fédérales, est défini par l'arrêté royal du 19 mars 2012 relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds dans le cadre de projets pilotes. Le texte présenté organise donc, au niveau régional, la circulation et les projets pilotes à proprement parler.

C'était l'une des questions de M. Crucke : pourquoi faire cela sous forme de projet de décret, là où l'on pourrait traditionnellement, s'agissant d'un appel à projets pilotes, passer par d'autres modalités ?

Si c'est le projet de décret qui a été retenu comme modalité, c'est, d'une part, parce que le principe général, rappelons-le, est, d'abord, que toute législation ou réglementation doit être décidée par le Parlement, qui peut, ensuite, déléguer une partie de la compétence au Gouvernement. Ce premier socle est, aujourd'hui, absent de notre cadre législatif.

L'autre motif, c'est parce qu'il est aussi prévu un

volet de sanctions, et donc de retraits d'autorisations. Toute sanction doit pouvoir faire l'objet d'un décret. L'arrêté ne suffit pas. Je rappelle que c'est aussi pour cette raison que, en Flandre, par exemple, le dossier a également pris la forme d'un avant-projet de décret.

Ici, soyons clairs, l'arrêté qui devra accompagner le projet de décret et qui prescrira les conditions relatives aux véhicules, au chargement et au chauffeur, est déjà prêt. Il a déjà pu être présenté au Gouvernement wallon. Il va fixer les modalités générales qui sont relatives à la procédure d'autorisation et à la demande d'organisation d'une évaluation annuelle. On est donc dans une démarche où le package va suivre pour que ce décret puisse procurer ces effets de manière assez rapide.

Un arrêté ministériel déterminant les modalités relatives à la demande d'autorisation, au traitement de cette demande et à l'autorisation elle-même, de même que ces modifications éventuelles en cours de projet pilote, ainsi qu'aux données nécessaires à transmettre pour effectuer une évaluation des projets pilotes, sera également pris dans les meilleurs délais.

Sachez aussi que, en sa séance du 9 juillet 2015, pour faire le lien avec le débat que nous avons eu en début de matinée, le Gouvernement avait, d'ailleurs, pris connaissance et acté une liste de mesures d'accompagnement suite à l'introduction du prélèvement kilométrique des poids lourds. Parmi ces mesures d'accompagnement demandées par le secteur, figurait la mise en place de ces projets pilotes, pour les véhicules plus longs et plus lourds. C'est une demande régulièrement relayée, y compris par l'Union wallonne des entreprises.

Pour en revenir au texte qui vous est présenté, il est important, pour mettre les choses en perspective et tirer les enseignements de ce qui se fait ailleurs, de rappeler que de tels véhicules, plus longs et plus lourds, circulent déjà aux Pays-Bas et qu'une phase de test est également en cours en Flandre.

Les Pays-Bas sont passés à une phase définitive désormais, avec un système d'autorisation et de réseau routier sur lequel ces véhicules sont acceptés. Notons également, que la décision du Comité des ministres du Benelux relative à des essais effectués avec des ensembles de camions plus longs et plus lourds rend également possible le franchissement d'une frontière intra-Benelux, avec ces mêmes véhicules plus longs et plus lourds.

Un ensemble de rapports et d'avis ont, évidemment, été rassemblés afin de vous permettre de prendre connaissance de ce texte : le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, le Centre de recherches routières, la SOFICO, les rapports d'expériences aux Pays-Bas, et cetera. Ces différents rapports comportent des évaluations en termes d'impact de ce type de véhicule sur : l'infrastructure, la sécurité routière,

l'environnement, le coût du transport lui-même et la circulation. Ils sont tous, globalement, favorables. Il est important de retirer le meilleur des expériences qui ont déjà pu être réalisées pour mettre en œuvre notre propre dispositif d'écocombis en Wallonie.

J'ajoute aussi qu'une concertation avec les fédérations des transporteurs a été menée et qu'elle continuera de l'être, pour organiser au mieux concrètement ces projets pilotes.

Rappelons les objectifs poursuivis. Qu'est-ce qui nous amène à favoriser le développement de ce type de transport ? Ce sont des objectifs de trois ordres : économique, écologique et de sécurité routière.

Quand on parle d'écocombis, le préfixe « éco- » ne fait pas seulement référence à la notion économique, mais également écologique.

Sur le plan économique, aux Pays-Bas, l'utilisation d'écocombis est devenue rapidement populaire, dès les premiers résultats de la face test. En janvier 2010, 196 entreprises utilisant un ensemble de 429 écocombis étaient autorisées. En juin 2014, le nombre d'écocombis en circulation aux Pays-Bas a dépassé les 1 000 unités.

Le système d'écocombis a donc clairement quitté le stade de l'expérience aux Pays-Bas, pour devenir un système définitif depuis le 1er novembre 2011, il y a presque cinq ans déjà.

Le coût du transport par tonne-kilomètre transportée se réduit, en moyenne, de l'ordre de 35 %.

Globalement, deux écocombis transportent la même quantité de marchandises que trois camions traditionnels de type semi-remorque à trois essieux, réduisant d'autant le nombre de kilomètres parcourus. Cela, c'est pour le volet économique.

Sur le volet écologique, plus environnemental, le résultat des mesures aux Pays-Bas montre, par tonne-kilomètre transportée, une réduction de la consommation de carburant, des émissions de CO₂, de NO_x et de particules fines, à hauteur de 10 % à 30 %.

Les émissions de CO₂ par tonne-kilomètre transportée diminuent de 11 %, tandis que les émissions de NO_x sont réduites de 14 %.

Enfin, au-delà de l'enjeu économique, de l'enjeu écologique, il y a l'enjeu de la sécurité routière, qui est souvent, subjectivement, la principale crainte quand on voit de tels véhicules sur les réseaux. Outre l'impact sur les infrastructures, je vais y revenir, la sécurité routière est aussi un élément qui est apparu essentiel pour nos amis bataves. Les autorités néerlandaises en arrivent aux constats suivants.

Pour ce qui concerne l'insécurité routière objective, suivant les conditions fixées, les véhicules plus longs et plus lourds ne sont pas moins sûrs que les camions

ordinaires. En effet, ils permettent une limitation du nombre de véhicules et du nombre de kilomètres parcourus et de ce fait, la sécurité routière reste généralement équivalente, voire peut même s'améliorer.

Pour ce qui concerne, par contre, l'insécurité routière subjective, les automobilistes perçoivent peu de différence en matière de sécurité, selon qu'il s'agit d'un écocombi ou d'un poids lourd ordinaire.

Les enquêtes menées auprès des automobilistes indiquent qu'il y a peu de résistance aux écocombis et que les automobilistes n'ont pas de sensation d'insécurité par rapport à ces écocombis dans le trafic : 87 % de ceux ayant une expérience concrète avec les écocombis sont positifs ou neutres par rapport aux écocombis et 11 % seulement sont contre.

Toujours durant les périodes d'évaluation aux Pays-Bas, les accidents impliquant un écocombi étaient des accidents avec dégâts matériels uniquement et ils n'impliquaient aucun usager vulnérable de la route.

Les risques liés aux manœuvres ne sont pas différents entre un écocombi ou un camion semi-remorque classique.

L'un des risques régulièrement cités, c'est celui associé au déplacement d'un écocombi qui prendrait plus de temps. Les différentes études et simulations ne permettent pas d'atteindre une conclusion statistique significative, en disant qu'ils sont plus longs donc quand il y a un feu à un carrefour il faut faire la manœuvre, et cetera. Mais statistiquement cela n'est pas significatif.

Les Anglais ont également étudié la sécurité des écocombis sur les aspects de manœuvrabilité, de champ de vision, de freinage, de stabilité, de gravité aussi de la collision. Les exigences demandées aux véhicules comme le freinage automatique d'urgence ou le contrôle électronique de stabilité permettent de réduire les risques ou améliorent même les performances en matière de sécurité.

Nous souhaitons évidemment réaliser nos propres évaluations. Ce sont les enseignements que l'on peut tirer d'un panorama international proche, mais on peut faire confiance aux Néerlandais en matière d'économie, d'écologie, de sécurité routière et de solutions à la congestion. Il est donc important de développer ce système logistique innovant en l'évaluant concrètement dans notre Région.

C'est donc en se basant sur les avis et les rapports préliminaires notamment du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière et du Centre de recherche routière que j'ai souhaité lancer dans les meilleurs délais ces expériences pilotes dans notre Région.

Précisons encore que si l'on part du principe que deux écocombis transportent la même quantité de marchandise que trois camions traditionnels de type semi-remorque à trois essieux tirés par un tracteur à

deux essieux – ce qui est la configuration la plus utilisée dans le trafic routier de marchandises – les écocombis sont dans tous les cas moins agressifs pour la structure de la chaussée.

Les écocombis dépassent la longueur normale des trains routiers classiques, mais la limitation en longueur normale d'un train routier est de 18,75 mètres, 16,50 mètres pour les semi-remorques. Les écocombis peuvent atteindre 25,25 mètres.

Vu la longueur plus importante du véhicule, ils peuvent également être plus lourds sans dommage particulier pour les ouvrages d'art. Pensons aux ponts ou aux viaducs, par exemple. La limite de poids est fixée à 60 tonnes au lieu des 44 tonnes classiques.

Les conditions techniques sur le véhicule et les marchandises transportées de qualification et d'expérience du chauffeur, sur l'itinéraire aussi origine destination, mettent toutes l'accent sur les éléments qui sont particulièrement importants que sont la sécurité routière et la non-concurrence avec d'autres modes de transports de marchandises que l'on souhaite renforcer comme la voie d'eau ou le chemin de fer.

Les projets pilotes s'inscrivent clairement dans le développement du pôle de la logistique en Wallonie, dans une perspective de complémentarité et de renforcement, plutôt que de concurrence, entre les modes de transports. Nous y serons attentifs dans ces expériences pilotes. Et en cela, ces écocombis sont concordants avec notre Déclaration de politique régionale où le Gouvernement s'est engagé à encourager et faciliter le développement de solutions innovantes pour un transport moins polluant, plus durable pour les marchandises, qui ne génèrent pas de problème de sécurité additionnel ni même de charges plus agressives sur les structures de nos chaussées.

Mme la Présidente. - Je propose de suspendre ici et de reprendre nos travaux à 14 heures avec les interventions des différents groupes.

- La séance est suspendue à 12 heures 42 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 7 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est reprise. Comme nous l'avions convenu, nous avons suspendu nos travaux après la présentation des différents éléments, à savoir le rapport de M. Fourny, la présentation de la résolution par M. Crucke qui l'a d'ailleurs remise à l'arrière et la présentation du projet de décret.

**PROJET DE DÉCRET RELATIF AUX TRAINS DE
VÉHICULES PLUS LONGS ET PLUS LOURDS
(VLL OU ÉCOCOMBIS) DANS LE CADRE DE
PROJETS-PILOTES
(DOC. 459 (2015-2016) N° 1)**

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE À
LA RÉGIONALISATION DU TRANSPORT
EXCEPTIONNEL EN WALLONIE, DÉPOSÉE
PAR MM. CRUCKE, JHOLET ET DODRIMONT
(DOC. 460 (2015-2016) N° 1)**

**RAPPORT SUR LA POLITIQUE DU TRANSPORT
EXCEPTIONNEL EN WALLONIE RÉALISÉ PAR
M. FOURNY, DÉPUTÉ WALLON, À LA
DEMANDE DE M. PRÉVOT, MINISTRE DES
TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE
L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE**

Discussion générale

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, comme vous l'aurez sans doute compris en ce qui concerne les écocombis, la responsabilité est aujourd'hui régionale et sur laquelle je vous avais déjà, à deux reprises, questionné en demandant que l'on puisse avancer dans le dossier, sur base notamment – vous l'avez longuement évoqué – de l'exemple des Pays-Bas. Depuis 10 ans, ceux-ci pratiquent l'écocombi et le font avec des garanties qui semblent des garanties tant au point de vue environnemental qu'économique, que de sécurité, si l'on prend l'aspect sécurité routière. Ce sont des garanties que l'expérience nous permet d'affirmer comme étant totalement solides.

Après les Pays-Bas, la Flandre elle-même a ouvert sa législation aux expériences pilotes avec deux voies : Louvain-Anvers et Tems-Anvers. Je me suis laissé dire qu'en Flandre, les conditions dans lesquelles devaient se passer ces essais sont souvent extrêmement dures, drastiques, ce qui nuit un peu à l'efficacité de la mesure. Je n'ai pas retrouvé le même langage dans le projet de décret. Je ne peux que m'en féliciter, même si c'est vrai que c'est un projet qui, très largement, va déléguer au Gouvernement les conditions de l'application. Si je vous le dis, c'est pour cela : si l'exemple qu'il faut copier est celui des Pays-Bas, ce n'est peut-être pas celui du nord du pays qui va manifestement plus restreindre qu'encourager l'écocombi.

Ici, on part vers des projets pilotes. J'avais, en son temps, proposé de faire des expériences pilotes ; vous avez évoqué les raisons pour lesquelles les projets pilotes doivent passer par un décret puisqu'il y a à la clé des sanctions. C'est peut-être l'élément sur lequel je voulais avoir un éclaircissement. Vous avez confirmé que l'arrêté est prêt. Peut-être pourrait-on – si pas officiellement, de manière informelle puisqu'il a été

approuvé par le Gouvernement – le communiquer aux parlementaires pour voir dans quelles conditions cela se fera. Y aura-t-il à la clé une redevance ou y aura-t-il un paiement pour ces expériences pilotes ou bien est-on dans une phase qui reste expérimentale ? Puisque qui dit expérimentation, dit aussi rapport. Cela pourrait-il se faire de manière gracieuse ? Quel est l'esprit dans lequel vous intégrez votre réflexion ?

Enfin, pour ne pas être long, nous allons vous déposer un amendement, qui est tout à fait conforme à ce que vous-même vous avez dit. Il vise à permettre l'évaluation et de faire en sorte que le rapport qui serait rédigé annuellement soit communiqué au parlement et que l'on puisse voir l'évaluation et l'évolution de ce décret, qui est un décret expérimental puisque l'on parle d'expérience pilote.

Je vous avais dit que je ne serais pas long sur le dossier, mais vous avez bien compris qu'en ce qui nous concerne, le vote sera positif. Cela fait un bout de temps que nous attendons ce décret, il est sur la table, il me semble conforme à ce que nous souhaitons – si ce n'est les deux remarques que j'ai faites par rapport à des exemples flamands. J'ai bien compris que l'intention du ministre n'était pas de les suivre non plus.

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

M. Daele (Ecolo). - Le nom que l'on donne à ces engins dépend souvent de l'appréciation que l'on en fait : le nom officiel, c'est « véhicules plus longs et plus lourds », donc les VLL. Lorsque j'entends dire du bien, j'entends le mot écocombi. Quand j'entends dire du mal, j'entends le mot « Monster Truck ». Je pense que la manière dont on appelle ces camions est souvent synonyme de l'appréciation que l'on en fait. Je vais les appeler VLL ; c'est une manière un peu neutre.

Il y a à boire et à manger dans ce système. Lorsqu'il faut déplacer de la marchandise d'un point A à un point B en gros volume, on peut constater généralement qu'il y a une baisse de consommation de carburant et donc une baisse de CO₂, une baisse de NOx et également une baisse du coût surtout en termes de chauffeurs – puisque de trois camions, on passe à deux. Cela a donc un intérêt pour les gros transporteurs, ceux qui ont des gros volumes à transporter d'un point A à un point B.

Différentes questions se posent. Je lis dans l'exposé des motifs de votre projet de décret l'évaluation qui est faite aux Pays-Bas où l'on a des éléments qui sont très rassurants que ce soit en termes de sécurité routière, de transfert modal, d'infrastructures, d'impacts environnementaux et économiques. Je suis tout à fait à l'écoute de ces éléments qui proviennent des Pays-Bas. J'ai également des questions par rapport à la sécurité routière où l'on voit des éléments positifs. Puis il y a d'autres endroits où l'on a des échos différents. Par exemple, une association européenne de protection de l'environnement a demandé à un consultant d'évaluer

l'impact de la sécurité routière de ces écocombis ou Monster Trucks ; les conclusions donnent que pour un véhicule moyen, il y a 11 décès par milliard de kilomètres par véhicule. D'après leurs calculs, on arrive à 21 décès pour les VLL. Ces chiffres m'interpellent. J'ai des chiffres qui sont contradictoires venant des Pays-Bas ; j'ai ces chiffres qui sont interpellants venant de cette association européenne. Je pense que l'on doit en tout cas investiguer finement les aspects relatifs à la sécurité routière.

L'évaluation faite aux Pays-Bas nous dit qu'il n'y a pas d'impact sur le transfert modal. Là aussi, je dirais que je suis prêt à entendre ces éléments. J'imagine qu'au sein de ce projet pilote, on veille en effet à ce qu'il n'y ait pas d'impact ou de concurrence par rapport au fret ferroviaire ou au transport fluvial – et encore heureux. Je ne me fais pas trop inquiéter par rapport aux conclusions que pourrait donner ce projet pilote. Ce qui m'inquiète, c'est peut-être la phase de l'après, c'est-à-dire, une fois que l'on a les conclusions du projet pilote, une extension ou une normalisation qui pourrait, dans un deuxième temps, venir concurrencer ces autres modes de transport.

Je voulais savoir, Monsieur le Ministre, par rapport à votre projet pilote, ce que le Gouvernement va déjà déterminer. Quelle sera la teneur de votre arrêté ? Le Gouvernement a déterminé la date de début et de fin du projet pilote ; je voulais savoir ce que vous prévoyez par rapport à ces éléments et les différentes conditions techniques, les parcours qui seraient homologués. Je n'ai pas envie d'acheter un chat dans un sac ; je souhaite savoir à quoi on s'engage avec ce décret, et savoir ce que vous allez en faire. Le projet de décret permet au Gouvernement de déterminer la date de début et de fin du projet pilote. Je voulais savoir si vous avez déjà décidé de ces dates de début et de fin de projet pilote.

De même, vous déterminerez les itinéraires principaux ou les critères qui permettent de déterminer les itinéraires en fonction des objectifs qui sont visés au paragraphe 2 de l'article, puisque l'autorisation prescrit les itinéraires à suivre. Je voulais donc savoir desquels il s'agira. En effet, ces itinéraires déterminent s'il y aura concurrence avec le ferroviaire ou le fluvial ou pas. J'ai envie de savoir ceci pour le projet pilote.

Au niveau de la sécurité routière, un avis du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière est plutôt rassurant. Il donne un avis positif concernant le projet pilote. On n'a pas d'autre avis de sa part sur une extension plus large. Pourtant, il donne certains éléments des impacts négatifs qui pourraient avoir lieu en cas d'accident avec une énergie dissipée qui sera une fois et demie plus importante qu'avec un camion traditionnel. Il y a des éléments objectifs qui existent.

Par ailleurs, le Conseil européen pour la sécurité routière a remis, en 2011, un avis qui est quand même fort complet sur la question. Les conclusions sont un

peu plus franches. Le Conseil européen de la sécurité routière émet de sérieuses réserves en ce qui concerne l'impact des VLL sur la sécurité des transports en général et sur la sécurité routière. En tout cas, ils ne recommandent pas de permettre aux VLL à circuler en trafic international en Europe.

Le projet pilote ne concerne pas ici un trafic international, mais uniquement un trafic local sur des itinéraires bien précis. En tout cas de manière plus large et surtout dans un deuxième temps, je pense que l'on a des points d'attention.

Dans un deuxième temps, je voulais m'inquiéter d'un éventuel élargissement de ce type de camions, notamment par rapport aux infrastructures. En effet, si cela peut avoir un impact positif sur la consommation et sur les coûts d'un point A à un point B, si la Wallonie veut élargir la potentialité de ce type de transport, il y aura des modifications d'infrastructures à faire. Dans ce cas, le coût pour la collectivité peut être beaucoup plus important et peut même être élargi, Monsieur le Ministre.

Je voudrais en tout cas attirer votre attention sur les coûts cachés, parce que cela peut représenter facialement toute une série d'avantages et l'évaluation qui ressortira de ce projet pilote – on le sait d'avance – sera positif. Toutefois, on doit déjà se poser la question de l'après et de vérifier tout cela. Il ne faudrait pas non plus que la permission de ce type de VLL ait un impact négatif sur l'aménagement du territoire. Le transport de ce type de camions permet de relier des gros points, pour faire transiter de gros stock. Il ne faudrait pas se dire que grâce à ces écocombis, on peut implanter les grands centres de distribution loin des fleuves, dès lors que la logique nous dit qu'il faut les implanter près de ces endroits. J'attire votre attention par rapport à cela.

Dès lors, Monsieur le Ministre, j'attends d'avoir vos précisions par rapport aux dates, aux itinéraires et aux conditions techniques pour pouvoir me forger un avis définitif sur la question.

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

M. Onkelinx (PS). - Peu importe la sémantique, je vais parler de convois exceptionnels ; ainsi, ce n'est ni positif, ni négatif. Je veux remercier M. Fourny pour son rapport très éclairé et très complet. Il a vraiment fait le tour de la problématique et il apporte beaucoup de recommandations. C'est vraiment l'intérêt du travail. Même si on a un peu travaillé dans le domaine, ce rapport est vraiment très bien étayé.

Je suis un habitué des transports exceptionnels, parce que j'habite dans une zone industrielle. Par la force des choses, il y a pas mal de charroi de type exceptionnel qui transite d'une usine à l'autre, d'un endroit à l'autre. Quand on parle de sécurité, par essence, ce sont des transports très lents et donc très

visibles.

Que ce soit actuellement un transport exceptionnel ou un écocombi, d'après les photos que j'ai pu voir, cela y ressemble furieusement. Soixante-six tonnes, avec une longueur de 25 m, on est quand même dans le convoi exceptionnel. Visuellement, au niveau de la sécurité routière, ce sont des transports lents et extrêmement visibles. Je ne pense pas qu'un écocombi va avoir la même vitesse qu'un 32 tonnes.

Oui, c'est possible »? Je pensais que c'étaient des transports extrêmement lents. En tout cas, au niveau visuel, c'est déjà rassurant. En outre, l'expérience hollandaise et la perception que les Hollandais ont des écocombis sont rassurantes. La comparaison entre le transport exceptionnel et l'écocombi n'est peut-être pas bonne, mais au niveau visuel je pense que cela y ressemble furieusement. On en voit régulièrement passer ; j'ai rarement vu de graves accidents avec ce genre de transports.

Concernant la centralisation des demandes, j'aurais voulu savoir si c'est le transporteur qui doit faire les demandes à un organisme ou s'il doit faire lui-même des demandes à chaque niveau de pouvoir selon qu'il passe d'un réseau régional à un réseau local. Est-ce le transporteur qui a l'initiative de faire des demandes un peu partout ?

Sur la résistance des infrastructures, j'ai vu qu'il fallait engager un certain nombre d'ingénieurs pour faire l'étude sur la résistance des infrastructures. Si cela se fait, quand pourrait-on disposer de cette étude ?

À partir du moment où c'est écologique – parce que cela diminue les émissions de CO₂, de NO_x et de particules fines – et économique, c'est toujours bon à prendre, même s'il y a toujours les précautions d'usage et les interrogations qui se posent. D'après les expériences des autres pays, c'est plutôt positif. Il y a peut-être une association qui pourrait avoir un avis plus circonstancié, mais les expériences sont plutôt positives.

Pour toutes ces raisons, Monsieur le Ministre, le groupe socialiste vous suivra.

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

M. Puget (Indépendant). - Je rejoins M. Daele sur la concurrence train et le transport fluvial ; il faudra être attentif à ces nouveaux outils de transport. Concernant l'écocombi, je ne suis pas aussi catégorique que mes collègues ; je trouve assez bizarre d'être aussi catégorique alors que l'on va faire des tests et des essais. Avant de faire les essais, on a déjà une position tranchée. J'attendrai quand même de voir les résultats des essais qui vont être réalisés avant de prendre une position, mais je suis évidemment d'accord qu'on effectue ces essais.

Je suis un peu étonné, Monsieur Onkelinx... Sur trois

camions, il n'en faudra plus que deux. On diminue donc de 30 % l'emploi dans le secteur du transport, en tout cas dans les gros volumes. Je suis un peu étonné qu'on soutienne une disposition aussi rapidement sans avoir fait les tests alors qu'on va diminuer l'emploi – rappelant que dans la DPR, on veut augmenter l'emploi. Les petits transporteurs ont aussi quelques réticences parce que les écocombis sont pour les grosses sociétés de type « grandes surfaces » qui demandent cela. Ces sociétés travaillent avec leur propre flotte. Donc, eux, évidemment, cela les intéresse, puisqu'elles vont diminuer leur nombre de camions, vont payer moins de taxes et avoir moins de personnel. À mon sens, elles poussent là derrière.

J'aurais souhaité que l'on détermine, en tout qu'on le mette dans le texte, si je peux me permettre – mais c'est peut-être trop technique – le nombre d'essieux et une longueur minimale, puisque, à ce jour, on parle d'un VLL, mais il y a une longueur maximale de 25,25 mètres, mais il est question de 18,75 mètres aujourd'hui. Je pense qu'il doit être défini que l'écocombi est catégorisé en 18,75 mètres ou 25,25 mètres, puisque si l'on augmente à 60 tonnes, pourquoi ne pourrait-on pas rouler avec un camion normal à 60 tonnes aujourd'hui, pour autant qu'il possède le nombre d'essieux adéquat ? Le nombre d'essieux aurait pu être stipulé aussi, puisque l'on parle de tonnes, mais on pourrait parler de tonnes-essieux puisqu'aujourd'hui, on est à cinq essieux pour un 44 tonnes, ce qui fait 8,8 tonnes par essieu. Je sais que c'est 10 tonnes au maximum par essieu, donc on pourrait prendre un six essieux pour transporter 60 tonnes.

Donc, là, je pense qu'il y a un risque accru de dégradations des routes avec ce type de combinaison. Le nombre d'essieux devrait donc peut-être être stipulé ainsi que l'articulation. Doit-on avoir une seule remorque ? Cela doit-il être deux remorques minimum ? Un tracteur ? Une remorque au minimum ? Ou un tracteur et deux remorques au minimum ? Parce que, alors, on pourrait se retrouver avec des engins qui ont quand même de grandes difficultés à manœuvrer dans les ronds-points, par exemple.

Quant à la longueur minimale, pour voir s'ils sont obligés d'être plus longs ou si, à 18,75 mètres, on peut déjà être un écocombi, pourquoi pas, puisque ce n'est pas stipulé ?

C'est peut-être trop technique aussi au niveau de cette résolution, mais je tiens quand même à soulever ce point : la puissance minimale du tracteur pour ces types de véhicules, parce que quand vous roulez à Zandvoorde, ce n'est pas la même chose que de monter la côte de Tellin. Si l'on prend un tracteur à Zandvoorde, qui roule à 85 kilomètres par heure, au maximum, sur le plat, quand il va monter la côte de Tellin avec ses 280 chevaux, il va monter à 30 kilomètres par heure, c'est clair. Déjà aujourd'hui, il monte à 40, et là, il va monter à 25.

Je pense que cela devrait aussi être pris en considération, sauf si les trajets ne passeront pas par Tellin pour faire les tests. Il serait tout de même assez amusant de voir les camions monter la côte de Tellin avec 60 tonnes quand ils ont 280 chevaux.

Je pense que ce sont des choses à prendre en considération pour la sécurité. Il y a déjà pas mal d'accidents avec des voitures qui arrivent derrière des camions qui roulent lentement. En Wallonie, il y a pas mal de côtes, et il importe de prendre cela en considération afin d'éviter un risque accru d'accidents, parce que concernant les premiers écocombis qui vont venir sur la route, même s'ils sont en phase de test, même si nous nous serons informés des routes, et cetera, je pense que l'automobiliste lambda, le citoyen, ne sera pas informé. Par conséquent, lorsqu'il va arriver derrière le camion, pour lui, ce sera la même chose qu'un autre camion. Pourtant, quand il va vouloir effectuer le dépassement, il faudra qu'il prenne en considération la longueur supplémentaire du camion. Ces camions pourront-ils dépasser ou pas ? Parce que, déjà aujourd'hui, quand deux semi-remorques se dépassent, c'est quelque chose. Quand il va y avoir deux écocombis qui vont se dépasser, je pense que cela va prendre un peu de temps.

Je pense que, sur tout cela, vous allez nous éclairer. Vous y avez certainement déjà pensé.

Je vous remercie pour vos réponses, Monsieur le Ministre.

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

Mme Leal Lopez (cdH). - Monsieur le Ministre, le projet de décret qui nous est présenté ce jour s'inscrit pleinement dans la Déclaration de politique régionale. Cette dernière prévoit, en effet, d'encourager l'utilisation des camions les moins polluants et de faciliter le développement de solutions innovantes par un transport durable des marchandises.

Ce projet permet également de renforcer notre pôle de compétitivité qui est basé sur la logistique en lui permettant de renforcer son offre.

Nous savons aussi que de nombreux pays voisins permettent progressivement la circulation d'écocombis sur nos routes. De ce fait, vu la position centrale de notre Région, il importe que nous développions de tels transports afin de ne pas rester à la traîne.

Nous pouvons également féliciter le Gouvernement wallon de pleinement prendre conscience de l'enjeu de ce dossier et nous nous réjouissons également de la méthode mise en place. Pourquoi ?

Il y a trois raisons.

Premièrement, parce qu'elle s'appuie sur les

expériences déjà mises en place chez nos voisins néerlandais. En effet, celles-ci permettent déjà de dégager certains enseignements intéressants. On voit donc quels sont les avantages et les inconvénients.

Elles permettent, deuxièmement, le passage par le stade d'expériences pilotes qui permettent un test à petite échelle. Les impacts de leur arrivée sur notre réseau pourront, de la sorte, aussi nous éclairer.

Troisièmement, riches de cette expérience, nous pourrions mettre en place un cadre légal qui sera fiable et, ce faisant, engranger un développement économique autour de ce type de transport.

Néanmoins, Monsieur le Ministre, j'ai trois petites questions à vous poser, dont la première concerne les autorisations. Est-il prévu de les dématérialiser, de les mettre à disposition via un support informatique, par exemple ?

Actuellement, dans le cas du transport exceptionnel, elles ne sont délivrées qu'en français. Vu le caractère européen des écocombis, est-il prévu de les délivrer en une autre langue, notamment l'anglais, puisque c'est quand même l'anglais qui est le plus couramment utilisé au niveau de la communication.

Ma deuxième question : on peut, sans peine, imaginer que les itinéraires ne se limiteront pas à des voiries régionales et que des voiries communales seront sollicitées. Vous en avez parlé tout à l'heure. Dans ce cas, les autorités communales seront-elles concertées et pourront-elles poser des conditions au passage des écocombis sur leur territoire ?

Ma dernière question : on parle ici de laisser le Gouvernement déterminer les dates de début et de fin du projet pilote. Le ministre peut-il déjà dire quand les premiers projets vont débiter et surtout combien de temps la période des projets-pilotes va-t-elle durer ?

L'évaluation du projet final pourra-t-elle être présentée ici à notre Parlement ?

Monsieur le Ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je vous confirme que nous soutiendrons cette proposition de décret.

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

M. Stoffels (PS). - J'interviendrai brièvement.

Tout d'abord, je pense que l'on ne va pas réinventer la montre. Vous ne serez donc pas étonné que, comme l'a dit M. Onkelinx, le groupe PS reste favorable par rapport à l'idée d'une phase pilote.

Je m'interroge seulement sur la durée de la phase-pilote, parce que j'ai en mémoire des questions que j'ai déjà posées à l'un de vos prédécesseurs, pour ne pas le citer, Michel Daerden.

À l'époque, l'autorité fédérale était toujours compétente pour délivrer les autorisations aux écocombis lorsqu'ils devaient emprunter un itinéraire précis traversant la Région wallonne, la Flandre et, le cas échéant, Bruxelles.

Les exemples que j'ai pu étudier à l'époque concernaient essentiellement les transports de biens à destination transcontinentale. C'étaient des écocombis – appelons-les comme cela – qui, à l'époque, se dirigeaient vers Anvers ou vers Zeebrugge essentiellement, avec quelques points d'interrogation sur lesquels le ministre de l'époque avait attiré mon attention et que je souhaite vous soumettre aujourd'hui. Le premier point d'interrogation, c'est que l'on va transporter avec deux camions ce que jadis l'on transportait avec trois camions. Donc, on fait l'économie d'un chauffeur dans un secteur qui est déjà fortement marqué par le dumping social.

Cela ne risque-t-il pas, quelque part, de créer une série de difficultés en plus pour ceux qui sont actifs dans le secteur et particulièrement au niveau de l'emploi dans le secteur qui, d'une part, est mis sous stress par le dumping social ? Donc, tous les conducteurs venant de l'Europe de l'est et qui conduisent à des conditions tarifaires tout à fait différentes des conducteurs qui sont employés auprès d'une société belge et d'autre part, si jamais l'on va encore réduire le nombre de chauffeurs vu que cela permet quand même de transporter la même quantité de biens avec moins de chauffeurs.

La deuxième, pour avoir étudié quelques itinéraires, les camions qui venaient de l'Allemagne, se dirigeant vers les Zeebrugge. Généralement, ils empruntent le réseau structurant, mais juste à Eynatten, en venant d'Allemagne, ils devaient quitter l'autoroute, parce que le pont ne supportait pas le poids. Ce qui me fait dire que la comparaison avec la Hollande a ses limites. La Hollande est un plat pays tandis que la Région wallonne est un pays avec une autre topographie que l'on sait maîtriser parce qu'il y a des ponts. Mais les ponts doivent supporter les poids notamment des engins qui pèsent un certain nombre de tonnes.

Êtes-vous particulièrement sensible par rapport à cette problématique étant donné que l'exemple que je vous cite, ils quittaient l'autoroute à Eynatten, ils prenaient la N3, traversant les différents villages, pour reprendre l'autoroute à la hauteur de Batice, et ensuite continuer sur l'autoroute.

Tout cela nécessite également une attention particulière pour éviter que la Région wallonne qui, elle, finance les ouvrages d'art, qui, elle, finance l'état des routes, et cetera, ne soit trop souvent sollicitée pour intervenir dans la réparation de ce que des engins lourds, voire parfois très lourds ou trop lourds, auraient provoqué comme dégât.

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

Prévoit.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je vous remercie grandement, Madame, Messieurs les parlementaires, pour ces différentes interventions. Je m'autorise à considérer qu'au-delà des questions très légitimes qui sont posées, globalement, l'approche se veut plutôt empreinte d'un a priori favorable sur l'expérience test qui va pouvoir développer.

Je vais tenter répondre à l'ensemble des questions qui m'ont été adressées.

Je note, Monsieur Crucke, qu'il faudra tenir compte peut-être davantage dans les modalités de mise en œuvre de ce qui s'est inspiré, concrétisé avec le recul nécessaire aux Pays-Bas, plutôt que davantage l'exemple flamand. Pour certains des aspects, les Pays-Bas offrent l'avantage d'un système qui est à maturité et qui permet, dès lors, d'avoir certains rétroactes, un coup de regard dans le rétroviseur, qui permet de prendre le dispositif le plus approprié.

S'agissant de la question de la redevance, le décret permet la perception d'une redevance. Dans l'arrêté préparé par mes soins, il est prévu d'exonérer de toute redevance pour les deux premières années. Ensuite, il y aura une faculté, le cas échéant, de pouvoir imposer une redevance, puisque le décret le permettra. Le souhait est que le régime de gratuité des projets puisse être de rigueur les deux premières années.

Par rapport à la question de M. Daele, à partir de quand cela débute-t-il ? Quelle est la fin ? Il est projeté, à ce stade, que débute la période de mise en œuvre ou d'appel à projets-pilotes, dès lors que l'arrêté sera paru au *Moniteur belge*. Quant à la date de fin, celle-ci n'a pas encore été arrêtée par le Gouvernement, mais ce sera fait au même moment que la validation de l'arrêté.

L'amendement proposé par M. Crucke n'est pas de nature à me poser difficultés. Je n'ai pas de problème à l'accepter. M. Daele s'inquiétait – et M. Puget s'en faisait l'écho – sur la question de la concurrence par rapport à la voie ferrée et à la voie fluviale, à raison d'ailleurs. Comme je l'ai évoqué dans mon exposé introductif, parmi les critères qui permettront de sélectionner les projets-pilotes retenus, il y aura, au-delà de la question de la sécurité routière bien entendu, un enjeu important qui est celui de la démonstration de la non-concurrence ou du moins, d'itinéraires qui ne sont pas susceptibles de poser un préjudice aux autres modes de transport, singulièrement la voie ferrée et le mode fluvial. Je ne peux pas vous dire que dans tous les itinéraires retenus, il n'y a pas, à un moment donné, un kilomètre qui sera à proximité d'un fleuve, surtout vu la configuration de notre Région. L'enjeu est d'y être particulièrement attentif. Cela fait partie des éléments qui seront dans l'arrêté.

Les conditions techniques évoquées par les uns et les autres, notamment la question du nombre d'essieux, tout cela sera également pris en compte dans l'arrêté. D'autre part, s'agissant de la question : peut-on dépasser ou non ? Oui, Monsieur Puget, les écocombis pourront dépasser là où c'est autorisé et ne pourront pas là où c'est interdit, comme n'importe quel autre poids lourd.

La question de l'emploi posée tant par M. Puget que M. Stoffels m'amène la réflexion suivante : d'abord, ne perdons pas de vue que les écocombis vont être, numériquement parlant, un nombre restreint de cas de figure. Ce n'est pas le grand basculement des milliers de transports d'aujourd'hui qui, demain, seront tous réalisés par écocombi. S'il doit y avoir perte d'emploi, parce qu'effectivement, au lieu de trois camions, il n'y en a plus que deux, ce sera, a priori, de manière marginale.

Deux, je partage avec vous une réflexion qui était celle du transporteur que je rencontrais ce matin avant la commission. Il m'expliquait la grande difficulté - c'est un transporteur d'une PME wallonne, ce n'est pas un représentant de la grande distribution - qu'il éprouvait, lui et nombre de ses collègues, à recruter encore des chauffeurs issus de nos contrées. La difficulté est que pour un nombre croissant d'entre eux, ils sont obligés de faire venir des chauffeurs de Slovaquie ou d'autres pays de l'Est qui, généralement, viennent trois semaines ici, taillables et corvéables à merci, repartent une semaine là-bas, reviennent à nouveau trois semaines et tutti quanti.

Si c'est ce type de chauffeurs dont on devra demain peut-être se passer, l'impact n'est évidemment jamais souhaitable. On ne peut pas souhaiter à quelqu'un de perdre son emploi, loin s'en faut, mais il faut se rendre compte qu'aujourd'hui, il y a déjà une difficulté de pouvoir trouver des chauffeurs pour répondre aux besoins exprimés en transport international. Je ne peux pas nier intellectuellement qu'il risque d'y avoir un impact, aussi marginal soit-il, sur cette dimension, mais ce seront aussi des opportunités nouvelles qui verront le jour et peut-être davantage à destination de celles et ceux de chez nous qui auront suivi les formations appropriées pour conduire ce genre d'écocombi.

S'agissant de la question de M. Onkelinx quant à la centralisation des demandes, il est évident que, à l'instar de ce qui se pratique pour le transport exceptionnel. Pour celui-ci, les autorisations font actuellement l'objet d'une gestion informatique commune aux trois Régions, à la satisfaction de tous, ce qui permet que les autorisations soient octroyées pour l'ensemble du territoire assez rapidement. S'agissant des épreuves écocombis, on y travaille. Actuellement, il faut toujours faire, pour quelqu'un qui souhaiterait faire un itinéraire sur les deux Régions, flamandes et wallonnes, deux demandes distinctes. On travaille actuellement à une centralisation de la demande.

Des contacts sont pris aussi avec les Pays-Bas, mais

avec prudence. Dès lors que l'on faciliterait, du point de vue du transporteur wallon, la faculté, via une demande unique, d'accéder au territoire hollandais, ne perdons pas de vue que l'inverse sera d'autant plus vrai. À l'heure d'aujourd'hui, ils sont plus loin que nous. Je ne suis pas certain que ce soit une facilité administrative qui, au final, ne se révélerait pas être perdante pour nos propres transporteurs, en tout cas, dans l'état actuel de la non-maturité encore du dispositif en Wallonie.

M. Daele évoquait les statistiques de décès des VLL, avec 21 unités, relevées dans une étude à laquelle il faisait allusion. Je n'ai jamais prétendu, même dans mon exposé introductif, qu'il n'y avait jamais eu le moindre décès lié à cela. J'ai simplement dit que statistiquement, ces décès n'étaient pas significativement différents de ce qu'ils auraient pu être avec des poids lourds classiques. Une chose est de dire qu'il y a eu autant de décès suite à un accident avec un écocombi. Une autre est de dire que l'accident a été généré, parce qu'il s'agissait d'un écocombi. Ce sont deux choses totalement différentes.

Les ponts - je pense avoir répondu à tout - Monsieur Stoffels, effectivement, avant la régionalisation des autoroutes, aucun des ouvrages d'art n'avait été au départ pensé ou calibré pour des transports exceptionnels. On ne parlait même pas encore d'écocombis à l'époque. Aujourd'hui, l'administration travaille d'arrache-pied pour pouvoir refaire des mesures de capacité sur les ponts, les différentes charges qui sont admissibles ou non, ce qui n'est pas toujours simple, parce qu'il faut faire aussi un travail de recherche dans les archives, des plans de construction, calculer aussi différentes configurations et autres. Le travail est en cours, parce qu'il est évident que cet enjeu lié aux charges, mais qui n'est pas propre aux écocombis, qui de manière plus large, concerne toutes les formes de transport à caractère exceptionnel, doivent pouvoir être mis à jour pour éviter qu'il y ait des accidents et dégradations accélérées de notre patrimoine viaire.

Je pense avoir répondu à toutes les questions dont j'avais pu prendre note.

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

M. Crucke (MR). - Je voudrais juste ajouter une chose, parce que je ne suis pas insensible à l'élément emploi. Dans l'espace concurrentiel dans lesquels les entreprises s'installent aujourd'hui, c'est peut-être un moyen de garder, de sauvegarder et de créer des emplois sur un plan plus régional. Le coût du transport est un coût que les entreprises intègrent aussi. À partir du moment où vous pouvez limiter cela, vous pouvez aussi garder une capacité de production et même l'augmenter.

Un certain nombre d'entreprises de Wallonie ont besoin de cela si elles veulent pouvoir poursuivre leur production économique et industrielle. Je ne dis pas non plus qu'il n'y en aura peut-être pas, à la marge, l'une ou l'autre perte d'emplois. Ce dont je suis sûr, c'est que si

l'on n'a pas des capacités concurrentielles plus importantes, on va en perdre d'autres à d'autres endroits.

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

M. Daele (Ecolo). - J'aborde ce débat avec une prudence extrême, étant donné que mettre le doigt dans ces VLL, si l'on peut – et je suis certain qu'il y aura un impact, mais probablement temporaire. Ce qui m'inquiète, c'est l'évolution dans un deuxième temps, après un éventuel projet pilote, par rapport aux implantations des centres de distribution et de l'aménagement du territoire. Par rapport à la concurrence, dans un deuxième temps, avec des petits transporteurs ou avec le chemin de fer ou la voie d'eau, avec une diversification des itinéraires possible. On peut aussi avoir la question par rapport à une baisse de niveau de sécurité, où des besoins d'aménagement qui entraîneraient les coûts collectifs vers le haut.

M. Onkelinx avait des questions qui ne venaient pas uniquement d'ONG ou d'associations, mais également de l'Office fédéral allemand de l'environnement, qui disait dans un rapport que, globalement, les mégas poids lourds ne contribuent pas nécessairement à un développement durable des transports de marchandises, mais le recours de ces camions peut résulter des risques accrus en termes de sécurité et de charge supplémentaire sur l'environnement causée par le report du fret ferroviaire sur la route. Il n'y a donc pas que les associations qui s'en inquiètent, il y a également des organismes officiels.

Je n'ai pas eu beaucoup de réponses par rapport à l'arrêté qui devra suivre. J'ai d'ailleurs été surpris d'entendre que la redevance en vue de couvrir les frais administratifs de contrôle, de surveillance, ainsi que l'usage de l'infrastructure routière, serait immunisée les deux premières années.

Je pensais, c'est même pour cela que je n'ai pas posé la question, je m'attendais à ce que cette redevance soit mise en œuvre et que cela allait être le cas dans l'arrêté. J'entends déjà que non. Il est clair que je souhaite une neutralité budgétaire par rapport à ce projet pilote.

Je n'ai pas d'information quant à la durée de fin. Je n'ai pas d'information quant aux itinéraires. En l'état, je ne peux pas soutenir ce projet de décret.

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

M. Onkelinx (PS). - Pour terminer sur les écocombis, c'est une deuxième voie par rapport à ce que l'on a comme transport public, que ce soit au niveau du fret ferroviaire ou la voie d'eau. On a aussi, à Liège notamment, la voie aérienne. La souplesse de l'écocombi, c'est aussi cela, c'est pouvoir desservir des zones qui ne soient pas desservies par d'autres modes de transport. Là, cela a tout son sens.

Si je prends un exemple de l'aéroport de Liège, une

fois que l'on est à l'aéroport de Liège, je ne vois pas, pour le moment en tout cas, de voie ferrée, ni de voie fluviale directe. Je pense que l'écocombi a là tout son sens.

Il y a des zones en Wallonie qui ne sont pas desservies, ni par la voie d'eau, ni directement par le ferroviaire. Il y a aussi toutes ces zones qu'il faut pouvoir desservir.

Par rapport à cela, je trouve que l'écocombi est un moyen de transport économique, mais aussi écologique. Je préfère voir passer un écocombi que trois camions. Cela peut aller jusqu'à 60 tonnes, ce n'est pas rien.

Sur la vitesse de ces écocombis, quand un 60 tonnes est lancé à la vitesse d'un camion, comme on peut en rencontrer pour le moment, on devrait peut-être avoir cette réflexion en se demandant si c'est bien raisonnable. On devrait pouvoir limiter la vitesse de ces écocombis. Il faut s'imaginer ce que sont 60 tonnes qui dévalent sur une route, ce n'est pas rien. On n'a pas l'habitude d'en voir. Ce sont de vrais gros camions.

Mme la Présidente. - À la demande d'un de ses auteurs, la proposition de résolution est renvoyée à l'arrière.

Un amendement (Doc. 459(2015-2016) N° 2) est déposé.

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

Examen et vote des articles

Mme la Présidente. - Nous allons procéder à l'examen et au vote des articles du projet de décret relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes (Doc. 459 (2015-2016) N° 1).

Article premier

L'article premier ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article premier est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 2 et 3

Les articles 2 et 3 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 2 et 3 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Art. 4

À cet article, un amendement (Doc. 459 (2015-2016) N° 2) est déposé par MM. Crucke, Knaepen et

Mme Durenne, visant à ajouter un article 4, sachant que l'article 4 actuel deviendrait article 5.

L'amendement (Doc. 459 (2015-2016) N° 2) est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 5

L'article 5, anciennement article 4, ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 5 est adopté à l'unanimité des membres.

Vote sur l'ensemble

Mme la Présidente. - Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écomobis) dans le cadre de projets-pilotes (Doc. 459 (2015-2016) N° 1).

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

Confiance au président et au rapporteur

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À RENFORCER LA LUTTE CONTRE L'HOMOPHOBIE ET À OUVRIR LE DON DE SANG AUX HOMMES AYANT DES RELATIONS SEXUELLES AVEC DES HOMMES, DÉPOSÉE PAR M. LEFEBVRE (DOC. 199 (2014-2015) N° 1)

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à renforcer la lutte contre l'homophobie et à ouvrir le don de sang aux hommes ayant des relations sexuelles avec des hommes, déposée par M. Lefebvre (Doc. 199 (2014-2015) N° 1).

Mme Bonni avait été désignée en tant que rapporteuse.

Lors de la séance du 27 octobre 2015, M. Lefebvre a présenté sa proposition de résolution. La discussion générale avait d'ailleurs été ouverte avec différentes interventions, de M. Daele, de Mmes Salvi et Durenne, de M. Puget, de M. Wahl. Différents commentaires avaient été émis par M. le Ministre sur la forme et la notion d'équité.

M. Lefebvre avait répondu aux commentaires de

M. le Ministre et indiqué qu'il allait prendre l'ensemble des remarques émises et revenir avec une nouvelle proposition de résolution et sa proposition avait été remise à l'arrière.

Discussion générale (Suite)

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

M. Lefebvre (PS). - Comme Mme la Présidente vient de vous le dire, ce texte a déjà été présenté dans cette commission, mais je ne résiste pas à rappeler que, en général, notre pays fait figure d'avant-gardiste en matière de lutte contre les discriminations liées à l'orientation sexuelle en termes de droits et protection accordée aux gays, lesbiennes, transsexuelles ou bisexuelles, mais qu'à contrario en matière de don de sang ouvert aux hommes ayant eu ou ayant des relations sexuelles avec d'autres hommes, notre pays entretient une forme de discrimination et un acte d'homophobie institutionnalisés.

Les détracteurs nous expliqueront qu'il s'agit de compétences fédérales et qu'il ne revient pas à notre parlement de prendre position en la matière. Si vous voulez, je sortirai la liste des textes qui touchent des compétences fédérales et que nous avons discutés et votés par exemple encore la semaine dernière.

Il s'agit ici bien d'un geste fort, d'un texte à portée symbolique, d'autant plus symbolique aujourd'hui que des pays voisins comme la France et les Pays-Bas ont changé leur fusil d'épaule. Si nous acceptons ce texte aujourd'hui, nous serons le premier parlement en Belgique à poser ce geste fort.

En outre, l'an dernier, certains d'entre nous s'étaient également retranchés derrière le fameux avis du Conseil supérieur de la santé, avis qui devrait être rendu cette semaine et qui, semble-t-il, change également son fusil d'épaule.

Il est donc plus que jamais important et symbolique de soutenir cette proposition de résolution et de faire pression sur les niveaux de pouvoir concernés afin de stopper cette discrimination scandaleuse à l'égard d'une communauté. Il n'y a pas de groupe ou de population à risque, mais bien des pratiques sexuelles risquées.

Dois-je vous rappeler la position de l'avocat général de la Cour de justice européenne, qui stipule, dans l'affaire C.528.13, Geoffrey Léger contre le ministre des Affaires sociales et de la Santé et l'établissement français du sang, que le seul fait pour un homme d'avoir eu ou d'avoir des rapports sexuels avec un autre homme ne constitue pas, au sens de la directive européenne, un comportement sexuel qui justifierait l'exclusion permanente d'un tel homme du don de sang, en réaffirmant, en outre, que la liberté des États membres

s'arrête dès que le respect du droit primaire de l'Union, notamment des droits et libertés fondamentaux, est menacé ?

De plus, l'arrêt du 29 avril 2015 de la Cour de justice de l'Union européenne concernant l'exclusion des homosexuels du don de sang en France incite la France à modifier sa réglementation en matière de don de sang et à trouver le moyen de ne pas en exclure systématiquement et à vie les hommes homosexuels.

Il confirme également que l'exclusion définitive pourrait ne pas être proportionnée avec l'objectif, à savoir la sécurité des receveurs de sang. La Cour souligne en outre que le VIH peut être détecté par des techniques efficaces, comme la mise en quarantaine des poches de sang pendant une vingtaine de jours, durée entre la contamination et le moment où le virus peut être détecté dans le sang. Cette vision est de loin plus progressiste que les recommandations d'abstinence formulées dans certains pays.

J'en termine en rappelant que lors du don de sang, le seul critère de la qualité du sang doit être examiné et non l'origine de la population dont il est issu. Je n'ai aucun doute sur le fait que nos collègues français et hollandais ont pris toute la mesure du risque sanitaire lorsqu'ils ont pris la décision d'accorder le don de sang aux hommes ayant eu ou ayant des relations sexuelles avec d'autres hommes.

Je réaffirme que pour juger des risques de contamination du sang par une IST, il est primordial d'analyser les comportements sexuels, qu'ils soient entre personnes de même sexe ou de sexe différent, et non l'orientation sexuelle du donneur. Dès lors, un homme ayant des rapports sexuels avec un autre homme de manière protégée ne présente pas plus de risque qu'un hétérosexuel.

C'est pourquoi le texte que nous examinons ce jour, chers collègues, demande au Gouvernement wallon d'inciter le Gouvernement fédéral à modifier la loi du 5 juillet 1994 afin qu'elle indique clairement que nul ne peut être exclu du don de sang en raison de son orientation sexuelle et qu'il établisse des critères permettant de définir l'exclusion des donneurs sans stigmatiser une catégorie de la population.

La résolution invite également le Gouvernement wallon à renforcer les campagnes de prévention en matière d'IST et sida et à développer les cours EVRAS au sein de la Fédération.

Ma démarche est aujourd'hui simple : obtenir votre soutien pour inciter le Gouvernement wallon à faire pression sur le Gouvernement fédéral dans le cadre d'une noble cause et ainsi tous ensemble avancer vers la fin de cette stigmatisation.

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

Mme Salvi (cdH). - Madame la Présidente, vous l'avez rappelé en début de la discussion, c'est un débat important que l'on a déjà eu au mois d'octobre. Je me permettrai avant tout de réitérer une série de remarques que j'avais déjà eu l'occasion de formuler à l'époque.

Tout d'abord, sur la portée même du texte, vous l'avez rappelé vous-même, c'est avant tout un texte à haute valeur symbolique puisque la plupart des actions qui pourront être portées sur ce type de texte sont avant tout de nature fédérale ou de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Il n'y a pas de possibilité d'action directe du Gouvernement sur le sujet en particulier, mais plutôt de faire pression ou en tout cas d'en parler et de montrer que la Parlement de Wallonie se saisit de ce dossier.

Sur le principe, je l'avais rappelé à l'époque, on est évidemment favorable à un meilleur équilibre entre santé publique et égalité des chances. Tout en ayant toujours bien à l'esprit que ce qui doit prévaloir, c'est la prévention maximale des risques et la réduction de ceux-ci dans tout ce qui concerne ce que l'on appelle communément la médecine transfusionnelle.

Tout comme vous, on est tout à fait d'accord sur le fait qu'il faut absolument arrêter de stigmatiser une communauté, en l'occurrence ici la communauté homosexuelle. Cependant, on doit lutter et prévenir tous les comportements à risque, et ce quelles que soient quelque part les pratiques sexuelles. Il faut pouvoir avoir une vision beaucoup plus large, moins stigmatisante en ayant toujours bien en tête le fait que l'on parle ici de santé publique et de prévention des risques.

C'était pour cela que je trouvais important à l'époque de pouvoir, avant de se prononcer, ne pas se retrancher derrière un avis, mais au contraire de pouvoir avoir cet avis parce que je pense que dans ces dossiers de santé publique, il faut aussi pouvoir faire confiance avant tout aux scientifiques. Il me semblait important d'être en possession de l'avis du Conseil supérieur de la santé qui avait été demandé à l'époque par la ministre fédérale. C'est vrai que l'avis précédent datait de 2005. Depuis lors, il y a quand même beaucoup d'eau qui est passée sous les ponts et il était assez normal de redemander un avis. Vous l'avez dit d'emblée, on devrait recevoir cet avis cette semaine.

Par contre, je vous suis tout à fait sur le fait qu'il faut pouvoir être avant-gardiste. Je peux tout à fait comprendre et partager votre point de vue. En plus, on est tout proche d'une date importante qui est la date du 17 mai, la Journée mondiale contre l'homophobie. Je trouve que symboliquement, dans ce cadre, avec l'ensemble des prérequis que j'ai mis en avant et cet avis qui arrive, il est important qu'un parlement comme le nôtre puisse marquer le coup dans ce dossier.

C'est pourquoi je me suis permis de déposer quelques amendements afin de compléter le texte. Ceux-

ci ont été cosignés par M. Lefebvre et je ne manquerai pas de les défendre au moment où l'on analysera le texte, au niveau des considérants et des demandes de la résolution au niveau du Gouvernement.

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur Lefebvre, vous le savez, je l'ai déjà dit lors de la précédente discussion, je partage totalement votre combat. Cela fait d'ailleurs plus de 10 ans qu'Ecolo dénonce cette situation totalement discriminatoire et on se bat pour que cela change à tous les niveaux de pouvoir. Même si ici on sait qu'au niveau de la Wallonie, c'est un combat qui est plutôt symbolique, je pense que l'on ne peut pas se passer non plus d'un symbole.

Sur le fond du dossier, on sait qu'il faut exclure du don de sang toute personne homosexuelle ou hétérosexuelle qui adopte des comportements à risque pour le receveur, mais surtout sans stigmatiser d'emblée un groupe entier de donneurs sur base de leurs comportements sexuels présumés, pas effectifs.

La sécurité transfusionnelle est parfaitement compatible avec l'adoption de critères de sélection qui ne sont pas discriminants.

Le problème, c'est qu'une partie de la population de donneurs de sang se sent discriminée par la présence d'une question problématique et qui est : « Si vous êtes un homme et que vous avez eu des rapports sexuels avec un autre homme, ne donnez pas votre sang ». On n'est pas dans une question temporaire, c'est-à-dire : « Si vous avez eu des comportements à risque, ne donnez pas votre sang pendant six mois », ce qui est la question que l'on pose aux hétérosexuels. Non, c'est à vie.

Imaginons que M. Onkelinx ait eu une fois dans sa vie un rapport sexuel avec un autre homme et puis M. Onkelinx rentre dans les ordres, devient curé, respecte le devoir d'abstinence.

(Réactions dans l'assemblée)

Dix ans, 20 ans, 30 ans, 50 ans après, il ne pourra toujours pas donner son sang. C'est quand même incroyable, alors qu'étant hétérosexuel, c'est six mois. C'est donc clairement discriminatoire.

Cette partie du questionnaire est clairement discriminatoire puisque cette question concerne l'appartenance à un groupe statistique d'individus et non pas à des comportements.

Cela fait des années qu'Ecolo dénonce cette situation et que l'on se bat pour que cela change. D'ailleurs mes collègues, Mme Zoé Genot et M. Benoit Hellings, n'ont eu de cesse d'interpeller les différents ministres fédéraux de la Santé sur cette question. Il y a des dizaines de questions, d'interpellations, même de demandes d'explications au Sénat. La première fois, c'était le

3 septembre 2009 – pour dire que cela remonte.

Sous la précédente législature, au Fédéral, il y a eu un groupe de travail qui a été mis sur pied. Au final, tant Mme Onkelinx, qui était ministre de la Santé, que ses prédécesseurs ou ses successeurs n'ont pas mis fin à cette discrimination. D'ailleurs Mme Onkelinx disait en 2013, en réponse à une question orale de Mme Genot, qu'elle voulait être soutenue par des experts qui affirment qu'il n'y a pas de danger en matière de santé publique. Elle faisait référence au groupe de travail du Conseil supérieur de l'Europe. Sur base de cela, elle se refusait à aller plus vite et attendait les recommandations de ce Conseil de l'Europe. Mme De Block est devenue l'actuelle ministre de la Santé et tient la même position que Mme Onkelinx.

Passées les questions de forme, sur le fond, soyons plutôt francs, cette proposition ressemble aussi à un message du PS qui n'a pas pu avancer au Fédéral et qui tient à avoir un message au niveau régional. Parce que maintenant que la balle n'est plus dans le camp de Mme Onkelinx, mais dans les mains de Mme De Block, il se sent peut-être un peu libéré.

Si je suis à 100 % d'accord avec ce qui est exprimé sur le fond, je reste un peu perplexe sur la démarche de la résolution et aussi du calendrier de remise à l'ordre du jour à la veille de la *Belgian Pride*.

Cependant, et vous savez, Monsieur Lefebvre, l'objectif partagé est de mettre fin à cette discrimination. Pour Ecolo, on peut avancer et avancer maintenant. D'autres pays l'ont fait sans attendre les recommandations du Conseil de l'Europe parce qu'il est possible de mettre fin à la discrimination sans mettre fin à la sécurité transfusionnelle.

S'il faut voter cette résolution, nous la voterons dès la prochaine séance plénière au moins sur le signal parce que celui-ci est important, sans être naïf quant au message que veut donner le PS par rapport à la communauté homosexuelle à la veille de la *Gay Pride*, mais en tout cas, le signal vaut déjà la peine.

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

Mme Durenne (MR). - À la suite de mes collègues, je remercie M. le Député pour sa proposition de résolution. D'emblée, je tiens à dire que mon groupe est tout à fait favorable à cette proposition de résolution. On l'a rappelé à plusieurs reprises. Elle a été discutée le 27 octobre dernier où nous avons adopté des positions. Vous étiez d'accord, Monsieur le Député, sur nos propositions et vous avez demandé de remettre votre proposition à l'arrière.

Cela a été rappelé, Mme la Ministre de la Santé Maggie De Block a demandé à un groupe de travail interdisciplinaire ainsi qu'au conseil supérieur de la santé de statuer sur les conditions de qualité et de

sécurité du don de sang, et éventuellement lever cette interdiction du don de sang des hommes ayant des relations sexuelles avec des hommes.

Je me souviens qu'à la fin de nos débats, il avait été dit qu'on rassemblerait nos positions dans un texte commun. Pour ma part, mon groupe n'a reçu aucune proposition officielle de travailler sur un texte commun. Je le déplore, c'est dommage, dès lors que nous sommes d'accord sur le fond. Aujourd'hui, je propose que l'on puisse travailler sur un texte commun. Je trouve que c'était une proposition très constructive. Cela n'a pas été fait, je le déplore.

À la suite de M. Daele, je constate qu'aucun élément neuf n'est enregistré aujourd'hui. Soudainement, en Conférence des présidents, on demande l'inscription du point. Je peux penser comme lui : nous sommes à la veille d'une date importante, mais j'insiste sur le fait que nous sommes entièrement d'accord sur le fond.

Mme la Ministre De Block termine le travail, vous l'avez dit. Nous allons avoir l'avis qui sera rendu très prochainement. Je tiens quand même à insister sur le fait qu'il y a deux thématiques dans cette proposition de résolution : le renforcement de la lutte contre l'homophobie et l'autorisation du don de sang aux hommes ayant des relations sexuelles avec d'autres hommes.

Sur la première thématique, il n'y a pas de débat à avoir : on sait que l'égalité de tous constitue un des enjeux majeurs de notre démocratie.

Sur la deuxième thématique, on aurait aimé attendre les résultats. En effet, nous ne sommes pas des experts ; il faut s'en remettre à l'avis de la sphère scientifique. Nous ne savons pas poser le diagnostic, nous n'avons pas les conclusions de ce travail. On parle ici de santé, de sécurité – tant institutionnelle que transfusionnel. Il est donc important d'attendre l'avis. Je dirais qu'on n'est plus à huit jours près.

On sait que Mme la Ministre De Block souhaite aller plus loin, en observant à côté des critères scientifiques, l'aspect sociétal de la problématique. Ce groupe de travail étudie cette question en deux phases. La première prévoit de diriger une plate-forme scientifique dotée d'experts belges et internationaux. Ceux-ci devront établir les critères scientifiques et rendre leur position ainsi que leurs références dans leur rapport. Dans la seconde phase, cet avis sera évalué dans le cadre d'une table ronde avec différents acteurs de la société. Le résultat final doit être une déclaration scientifique sur les critères d'exclusion avec la santé publique et la sécurité des patients comme pierre angulaire, mais qui est également juste envers les candidats donneurs. Le travail est en cours. Mon groupe aurait donc aimé attendre les résultats de ce travail.

Mme la Présidente. - M. Lefebvre désirez vous

intervenir maintenant ou voulez-vous écouter l'intervention de Monsieur le Ministre ?

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Le débat est d'abord parlementaire ; le jour où on souhaitera mon opinion, je la livrerai.

M. Lefebvre (PS). - Si Mme la présidente l'accepte, je propose de répondre à mes collègues et puis de céder la parole à M. le Ministre.

Pourquoi revenir avec ceci aujourd'hui ? Il n'y a aucune honte à dire que c'est d'abord purement symbolique venant du Parlement de Wallonie. Effectivement, le Conseil supérieur de la santé doit rendre un avis cette semaine. Si nous pouvons faire pression, et si un parlement dans notre pays peut faire pression, être le premier à le faire, je pense que cela a effectivement un côté symbolique.

Il y a aussi, comme vous l'avez signalé, la *Gay Pride* samedi ; c'était effectivement un bon moment pour revenir avec ce texte maintenant.

Concernant l'élaboration d'un texte commun, je vous présente mes excuses. Mon groupe et moi avons perdu de vue que nous avions proposé au MR de rédiger un texte commun. Ce n'est pas du tout fait exprès. Quand on a décidé, il y a quelques semaines, de revenir avec ce texte à ce moment-ci, on n'a même pas parlé d'un texte commun avec vous.

Sur le risque sanitaire et sur l'expertise des scientifiques, je ne me considère pas du tout comme un scientifique, mais j'estime que si d'autres pays comme la France, la Hollande, l'Espagne, l'Italie ou encore la Grande-Bretagne ont déjà fait le pas, c'est que les risques sanitaires sont tout à fait contrôlés. J'imagine mal ces pays prendre un tel risque sanitaire. Je pense qu'aujourd'hui, en fonction de ce que nous avons déjà comme éléments, il n'y a plus de risques sanitaires en tant que tels ; sans cela, ces pays n'auraient pas fait la démarche.

Même si aujourd'hui, on doit tout de même attendre l'avis du Conseil supérieur de la Santé, il n'est pas question d'aller à l'encontre de cet avis – ce n'est pas la question –, mais je pense qu'on a suffisamment d'éléments pour faire en sorte que le côté risque soit disparu.

Je pense que ce qui doit être stigmatisé, ce sont les pratiques sexuelles et non l'appartenance à une communauté ou à une orientation sexuelle. Je pense que c'est vraiment cela qui est important dans la démarche que l'on fait aujourd'hui.

Je pense avoir répondu à l'ensemble de vos éléments. J'espère que nous pourrons avancer positivement en intégrant les amendements que l'on nous a proposés sur le texte.

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

Mme Durenne (MR). - On ne sait pas faire pression sur ce groupe de travail, parce qu'il va y avoir des résultats scientifiques. On ne sait pas modifier ces résultats-là. On ne sait pas faire pression sur le groupe de travail. Ils seront présentés tels qu'ils ont été conclus.

Je répète, c'était simplement par respect pour le travail qui est fait en amont par le Conseil supérieur de la Santé et par ce groupe de travail interdisciplinaire. Attendons d'avoir les résultats. C'était là-dessus que je voulais insister.

D'accord pour le travail et les positions qu'on aurait pu rassembler dans un texte commun.

Je trouve quand même déplorable que nous recevions ce matin quelques amendements. On n'y a pas pu y participer. Vous vous êtes expliqués, c'est tout. Je trouve cela un peu dommage que ces amendements soient arrivés comme cela ce matin sur la table.

Je le répète, c'est une proposition de résolution qui a une portée hautement symbolique. Sur le fond, nous sommes entièrement d'accord. C'était vraiment ce timing qui était questionnable et qui posait quelques questions.

Mme la Présidente. - La parole est au Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Merci, Monsieur le parlementaire, pour cette proposition de résolution que vous avez bien voulu déposer.

Sur le calendrier, vous en avez fait vous-même l'aveu, c'est effectivement circonstanciel eu égard à deux rendez-vous importants pour la communauté gay, au sens large, ce samedi et mardi prochain. Je ne pense pas qu'on puisse vous en faire grief, c'est ma foi de bonne guerre.

Il arrive régulièrement que les uns ou les autres, en fonction d'éléments circonstanciels externes, ressuscitent une série de textes qui étaient jusque-là à l'arrière.

Ce qui, à titre tout à fait personnel, me questionne davantage, c'est la pertinence d'enclencher maintenant un processus qui amènera le Parlement wallon à se prononcer dès lors qu'entre-temps, l'avis nouveau du Conseil supérieur de la santé aura été connu. La difficulté risque d'être le côté asynchrone un peu. Vous semblez bien informé puisque vous suggérez qu'ils changent leur fusil d'épaule. Si c'est le cas, tant mieux parce que s'il est scientifiquement avéré qu'il n'y a plus de raison, pour des questions de précaution sanitaire, de maintenir un élément qui apparaît manifestement discriminatoire, on en sera évidemment les premiers

heureux.

Je dis juste qu'il y a ce petit côté timing qui, indépendamment de l'aspect politique au sens noble des choses, est un petit peu délicat.

Au-delà de cela, quant au fond du dossier, j'ai parcouru attentivement votre proposition de résolution. Je me suis autorisé à suggérer l'une ou l'autre modification par voie d'amendements que nos amis parlementaires ont bien voulu s'approprier – et je les en remercie – pour pouvoir être dans une démarche constructive, favorable de la résolution.

Je suis quelque part, avec ma casquette de ministre de la Santé et en même temps de ministre de l'Égalité des chances, doublement concerné avec une approche qui pourrait apparaître jusqu'à présent contradictoire.

Comme Ministre de l'égalité des chances, j'ai la conviction profonde que ce n'est pas le fait d'être homosexuel ou non qui doit justifier la capacité ou non de pouvoir faire un don de sang. Vous l'avez pertinemment souligné, c'est la pratique sexuelle, le fait d'avoir une pratique à risque – que l'on soit hétérosexuel ou pas – qui est problématique et susceptible d'engranger un risque sanitaire. C'est surtout cela qui doit être regardé et pas le fait de savoir si on est hétérosexuel ou homosexuel. C'est effectivement un regard qui serait pleinement discriminatoire, celui d'aucuns pourraient être tentés de conserver. Je m'inscris en faux par rapport à cela. C'est clairement l'acte et la manière de pratiquer sa sexualité qui doit être questionnée et pas la nature de sa sexualité à proprement parler.

Comme ministre de la Santé publique, je dois aussi être attentif aux impératifs de prudence sanitaire et je ne peux pas, tout Ministre que je suis, considérer être en capacité de me substituer à la communauté scientifique. Le dernier rapport du Conseil supérieur de la santé, dont nous connaissons la portée à ce jour, date de 11 ans et est assez clair quant aux principes de précautions qu'il a été estimé préférable d'adopter. Soyons de bon compte par rapport aux propos évoqués notamment par M. Daele sur le fait de savoir qui exerçait la compétence au Fédéral préalablement. Je pense que n'importe quel autre Ministre de quelque formation que ce soit aurait été contraint d'appliquer ce même principe de précaution eu égard aux recommandations qui étaient formulées du seul angle sanitaire – reprécisons-le bien. C'est cet aspect-là qui a amené, Mme Onkelinx comme d'autres qui l'ont précédée ou suivie, à être prudents dans l'approche. L'inverse d'ailleurs eu probablement fait l'objet d'un reproche de formations politiques, en disant que pour des motifs politiques, on s'asseyait sur des recommandations scientifiquement fondées. On aurait invoqué un risque potentiel accru en santé publique et à la communauté pour des motivations politiques. On ne peut pas en même temps, pour les mêmes motivations politiques, faire le reproche à

quelqu'un d'avoir été prudent dès lors que s'il ne l'avait pas été, on lui aurait fait également le grief pour des considérations aussi partisans.

Je pense que chacun, avec ses sensibilités respectives, pourra être d'accord sur le fait que l'on ne doit pas, pour des motivations y compris symboliques, créer des problèmes sanitaires. Ceci étant, on sait qu'un nouvel avis a été demandé par la ministre fédérale de la santé, qu'à l'heure où nous nous parlons, il n'est toujours pas officiellement disponible. J'entends que la ministre devrait apparemment faire une table ronde dans le courant du mois de mai et qu'au terme de celle-ci, nous pourrions avoir un avis qui serait publié fin juin début juillet.

Je pense qu'il est prudent – et c'est le sens aussi du texte que vous proposez et des amendements qui y seraient intégrés – de pouvoir montrer la volonté d'être en accord avec la communauté scientifique par rapport à l'enjeu exclusif de la santé publique. Cet enjeu exclusif de santé publique doit s'appliquer quel que soit le groupe d'individus hétérosexuels ou homosexuels, dès lors que très clairement, en vertu d'une conviction profonde de principe de non-discrimination, le seul fait d'être homosexuel ne peut pas justifier d'être stigmatisé de la sorte et d'être exclu d'un acte de don dès lors qu'on ne peut postuler ou présumer que tout homosexuel a, par nature, intrinsèquement un comportement sexuel jugé à risque.

Dans nos entourages, on connaît des gens qui ont des comportements à risque. Ce n'est pas l'apanage des homosexuels. Dans nos entourages, on connaît aussi des couples homosexuels qui ont une vie sexuelle tout à fait saine et qui ne peuvent dès lors pas être stigmatisés du seul fait d'être homosexuels. Je pense que sur cet enjeu, nous nous retrouvons.

Les propositions d'amendements, dès lors qu'elles seraient acceptées, seraient susceptibles à la fois d'envoyer un signal de refus de cette discrimination dans le regard et dans les principes, tout en préservant l'enjeu qui est aussi celui de notre responsabilité publique collective, à savoir le maintien de conditions sanitaires correctes par rapport aux enjeux de la santé publique.

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

M. Lefebvre (PS). - On ne va pas approfondir le débat inutilement. Je remercie le Ministre pour sa prise de position. J'entends bien vos deux casquettes égalité des chances et santé. Je pense qu'on peut les entendre sans souci. C'est dans ce sens, aujourd'hui, que va la proposition de résolution. Merci beaucoup.

Mme la Présidente. - Les amendements n° 1 à 3 (Doc. 199(2014-2015) N° 2) sont déposés par Mme Salvi et M. Lefebvre.

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

Examen et vote des amendements

Mme la Présidente. - Nous allons procéder à l'examen et au vote des amendements de la proposition de résolution visant à renforcer la lutte contre l'homophobie et à ouvrir le don de sang aux hommes ayant des relations sexuelles avec des hommes, déposée par M. Lefebvre (Doc. 199 (2014-2015) N° 1).

Pour l'examen de l'amendement n°1, la parole est à Mme Salvi.

Mme Salvi (cdH). - Le premier amendement est un ajout dans les considérants, ajout que l'on a nommé « P » à la suite des différents considérants qui sont déjà existants dans la résolution. Celui-ci prévoit ceci : « Considérant que la ministre fédérale de la santé publique a sollicité le Conseil supérieur de la Santé en septembre 2015 et qu'il est important de prendre en compte les recommandations des scientifiques ». La justification de l'amendement va dans le sens des discussions que l'on vient d'avoir en disant la portée symbolique « oui », mais les prescrits et recommandations des scientifiques sont fondamentaux dans le cadre du sujet qui nous occupe. Il nous semblait important de pouvoir circonstancier également la proposition, en y intégrant explicitement les recommandations des scientifiques.

Mme la Présidente. - L'amendement n° 1 (Doc. 199 (2014-2015) N° 2) est adopté à l'unanimité des membres.

La parole est à Mme Salvi pour développer l'amendement n° 2.

Mme Salvi (cdH). - L'amendement n° 2 (Doc. 199 (2014-2015) N° 2) vise à retirer le point 2 des demandes au Gouvernement. En effet, comme on l'a dit tout à l'heure, ce point concerne exclusivement des compétences fédérales et ne devrait pas être inscrit à une conférence interministérielle puisque la Région wallonne n'a pas d'action directe sur le dossier. On estimait que ce point n'apportait rien ; même si on le laissait, le Gouvernement ne pourra de toute façon pas le mettre en œuvre puisque ce n'est pas dans ses compétences.

Mme la Présidente. - Je vous propose de passer au vote.

L'amendement n° 2 (Doc. 199 (2014-2015) N° 2) est adopté à l'unanimité des membres.

La parole est à Mme Salvi pour développer l'amendement n° 3.

Mme Salvi (cdH). - L'amendement n° 3 (Doc. 199 (2014-2015) N° 2) vise à remplacer le point 5 des demandes au Gouvernement, en référence aux considérants nouveaux que l'on vient de voter, puisqu'il dit ceci : « de solliciter du Gouvernement fédéral la

définition des critères permettant de mieux cibler les catégories de population utilisées pour déterminer les risques épidémiologiques et ainsi avoir une approche plus précise des risques de contamination du sang en tenant compte de l'avis du Conseil supérieur de la santé ».

Mme la Présidente. - Nous allons passer au vote de l'amendement n°3.

L'amendement n°3 (Doc. 199 (2014-2015) N° 2) est adopté à l'unanimité des membres.

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Au niveau du groupe MR, Mme Durenne a bien redéfini nos arguments.

À titre personnel, je suis assez partagée parce que sur le fond, je rejoins tout ce qui a été dit, notamment aussi par M. Daele et ce que Mme Durenne a exposé, mais M. le Ministre l'a dit aussi, il y a quand même un souci en termes de calendrier et cela me dérange un peu. Je trouve que revenir avec un texte qui n'a pas été fondamentalement modifié à l'occasion de différentes manifestations, cela ne grandit pas vraiment la politique. Je vais voter pour, parce que sur le fond je partage tout à fait les préoccupations, mais sur la forme, je ne partage pas du tout la méthode et je le regrette un peu.

Mme la Présidente. - Votre déclaration de vote sera reprise au compte rendu et au rapport.

Vote sur l'ensemble

Mme la Présidente. - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution telle qu'amendée visant à renforcer la lutte contre l'homophobie et à ouvrir le don de sang aux hommes ayant des relations sexuelles avec des hommes, déposée par M. Lefebvre (Doc. 199 (2014-2015) N° 1).

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.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

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'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DES QUATRE BRAS À BOIS-DE-VILLERS »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'aménagement du carrefour des Quatre Bras à Bois-de-Villers ».

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

Mme Leal Lopez (cdH). - Monsieur le Ministre, depuis le début de ce mois, les travaux d'aménagement du carrefour des Quatre Bras à Bois-de-Villers ont débuté. Cet aménagement, au sujet duquel j'avais déjà pu vous interpeller – et c'est un sujet que je suis tout particulièrement – répond à une longue attente des usagers. Si les élus locaux se réjouissent de l'état d'avancement des travaux qui est en place sur le calendrier initial, ils s'interrogent néanmoins sur la réalisation de passages pour piétons, au sujet duquel vous aviez été interpellé lors de la présentation du projet et la sécurisation du tronçon de voirie situé entre le carrefour des Quatre Bras et celui des Six Bras.

La commune a sollicité une réunion avec le SPW afin de répondre à ces deux questions.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous indiquer si la réunion sollicitée par la commune avec le SPW a eu lieu ? Dans l'affirmative quelles ont été les conclusions de celle-ci ?

La demande de réalisation de passages pour piétons au carrefour des Quatre Bras pourra-t-elle être intégrée aux travaux actuellement en cours ?

Enfin, la sécurisation du tronçon entre les Quatre Bras et les Six Bras pourra-t-elle être réalisée tout prochainement ?

Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre compréhension et pour les réponses que vous pourrez m'apporter.

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 m'étonne que le Greffe ait laissé passer cette question qui semble être effectivement d'intérêt plutôt local, bien plus que régional. Mais soit, la Conférence des présidents est souveraine.

Sur base des informations que j'ai pu obtenir de mon administration, le SPW, et en particulier la Direction des routes de Namur, n'a pas encore été sollicité pour une réunion avec la Commune de Profondeville, mais mes services répondront favorablement à toute demande.

Néanmoins, je peux vous confirmer que les passages piétons à proximité du nouveau rond-point seront bien réalisés dans le cadre de ce chantier.

En ce qui concerne la sécurisation de la N951 entre les Quatre Bras et les Six Bras, ce point doit encore être analysé en Commission provinciale de sécurité routière, qui rassemble tous les services concernés, dont les pouvoirs locaux.

La demande de sécurisation a d'ores et déjà été transférée au service spécialisé de mon administration, la Direction de la Sécurité des infrastructures routières, pour la réalisation d'un audit. Cet audit devra examiner les diverses pistes permettant d'améliorer la sécurité routière et fera des propositions. Le sujet sera ensuite mis à l'ordre du jour d'une CPSR qui permettra de retenir la meilleure des solutions.

Enfin, lorsque cette solution aura été budgétée, il conviendra de voir ce qu'il sera possible de faire pour engager la somme dans les meilleurs délais.

Je vous rappelle que j'ai pu réserver au budget de chaque direction territoriale de la DGOI un montant permettant de réaliser de petites interventions de sécurisation.

En fonction du budget nécessaire dans le cas présent, il sera possible de l'imputer dans ce montant réservé ou de prévoir une enveloppe spécifique, le cas échéant, lors d'un prochain exercice budgétaire.

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

Mme Leal Lopez (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour le suivi de ce dossier. En tout cas, je pourrai rassurer les riverains sur l'avancée et sur vos engagements par rapport à la sécurisation des routes.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
PROJET D'AUTOROUTE E420 AU SUD DE
CHARLEROI »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le projet d'autoroute E420 au sud de Charleroi ».

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le projet de nouvelle autoroute E420 au sud de Charleroi suscite beaucoup d'émotion. En effet, le Gouvernement a adopté un avant-projet de tracé autoroutier. Il s'ensuivrait une perte sensible du caractère rural des espaces entre Somzée et Loverval et du caractère vert et naturel des derniers bois intacts du sud de l'agglomération carolo.

Pourriez-vous me faire connaître la longueur des nouvelles voiries ainsi projetées ?

Pouvez-vous également me faire savoir si une analyse des matrices origine-destinations le long de cet axe a été réalisée et si le tracé proposé tient compte des ces éléments essentiels ?

Comment expliquer un investissement financièrement très important et générateur de trafic routier supplémentaire alors qu'il faudra ensuite décourager les automobilistes et les camionneurs de l'emprunter si vous voulez atteindre les objectifs climatiques fixés dans le décret Climat wallon ?

Les mesures qui devront nécessairement être prises pour limiter les émissions de CO₂ du secteur des transports ne vont-elles pas inévitablement engendrer une diminution du trafic, et ce, en particulier pour les marchandises ? Les premières mesures de la taxation kilométrique pourraient d'ailleurs à cet égard induire un transfert modal de la route vers le rail ou la voie d'eau. C'est un élément qui pourrait être positif.

Ne serait-il pas opportun de maîtriser le dimensionnement des infrastructures routières prévues dans cette zone et d'investir dès maintenant ces budgets pour favoriser des modes de déplacements nettement moins émetteurs de gaz à effet de serre ?

Le dimensionnement du projet de la E420 au sud de Charleroi intègre-t-il ces perspectives ?

Complémentairement, est-il possible de connaître les données de trafic actuelles et futures qui sont prises en compte dans ce projet ?

(M. Onkelinx, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, tout d'abord, il faut replacer le dossier dans son contexte. Le Gouvernement a décidé l'an passé d'entamer la procédure de révision du plan de secteur pour permettre l'inscription du tracé de modernisation de l'accès routier au sud de Charleroi.

Si de premières études ont permis de valider le

lancement de cette procédure, c'est justement au travers de celle-ci, et en particulier l'étude d'incidences qui va débiter, que diverses données précises et recommandations seront faites en la matière. C'est au travers des résultats de celle-ci qui sera largement rendue publique que vous trouverez, comme la population concernée, toutes les réponses à vos questions.

Il est dès lors trop tôt pour répondre de manière précise à vos interrogations.

Je vous rappelle en effet les deux décisions importantes à ce sujet.

D'une part, l'accord du Gouvernement du 29 octobre 2015 qui a porté sur l'avant-projet de révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription du projet de tracé de la E420-N5 au sud de Charleroi et du périmètre de réservation qui lui est associé. Il concernait également le projet de contenu de l'étude d'incidences.

Deuxièmement, l'accord du Gouvernement du 4 février 2016 qui, lui, a porté sur la décision de réaliser une étude d'incidences sur cet avant-projet.

J'attire également votre attention sur le fait que la mise en œuvre et le suivi de cette étude d'incidences sont de la compétence de mon collègue en charge de la Mobilité et de l'Aménagement du territoire.

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

M. Daele (Ecolo). - Ce tracé en tout cas semble être celui qui étale le plus de nuisances du trafic local, régional et international et est vraisemblablement le plus long qui ait été proposé sur cet axe. Il est assez étonnant de voir la Wallonie continuer à investir dans des liaisons autoroutières qui généreront du trafic nouveau et donc des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires alors que les émissions actuelles du secteur du transport sont supérieures à la quantité totale de gaz à effet de serre qui pourra être émise en Wallonie en 2050 pour respecter la cible fixée par la COP21 de Paris.

Cela permettrait de maîtriser les dimensionnements des infrastructures routières prévues dans cette zone et d'investir dès maintenant ces budgets pour favoriser les modes de déplacement nettement moins émetteurs de gaz à effets de serre et enfin de régler les problèmes de circulation et de sécurité routière dans le sud du bassin de vie Carolo, d'améliorer le bilan carbone de cette zone et d'offrir aux habitants un cadre de vie de meilleure qualité.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES LENTEURS ADMINISTRATIVES IMPACTANT LA ZAE POLARIS DE BELOEIL ET PÉRUWELZ »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les lenteurs administratives impactant la ZAE Polaris de Beloeil et Péruwelz ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, depuis 2007, on promet, à Beloeil et Péruwelz – cela date donc d'une dizaine d'années – l'aménagement d'un zonning qui porte déjà le nom de Polaris d'une centaine d'hectares qui permettrait la création de 1 800 emplois ou équivalents temps plein. Des investisseurs se sont déjà montrés intéressés et j'avais moi-même eu l'occasion de vous écouter dans une conférence que vous avez tenue à Tournai – remarquable conférence, d'ailleurs – dans laquelle vous précisiez que tout allait changer et que l'on allait accélérer les délais pour l'octroi des terrains, la possibilité de les aménager et de faire en sorte que là où il y a une demande, on puisse répondre plus rapidement qu'auparavant à la demande. Le problème ne date effectivement pas d'aujourd'hui. On sait bien qu'il y a des législations qui s'entrecroisent – l'aménagement du territoire, les travaux, l'environnement – et tout cela fait que l'on perd beaucoup de temps.

Dans ce cas-ci – et je cite pour que l'auteur soit bien celui qui l'a dit et non moi – c'est l'intercommunale IDETA qui dit être victime de « blocages au niveau de l'administration wallonne ». Des cellules ayant des rôles clés sont en sous effectifs. Il manque des fonctionnaires pour traiter des dossiers. En fait, l'intercommunale est dans l'attente de l'arrêté ministériel qui fixe le périmètre des reconnaissances et d'expropriation du petit public.

J'ai quatre questions, Monsieur le Ministre. Comment peut-on, après une si brillante conférence tenue il y a plus d'un an, encore justifier ces lenteurs ? Où sont les responsabilités ? L'intercommunale semble dire qu'elle vous a interpellé à plusieurs reprises, mais les choses ne semblent pas bouger pour autant.

Deuxièmement, sans rentrer dans la polémique cette fois-ci, peut-on attendre raisonnablement cet arrêté qui semble être l'élément déclencheur de tout ? On m'a relaté que si cet arrêté parvenait, on pouvait très rapidement avancer dans ce dossier.

Troisièmement, je crie à la justice quand j'entends que l'intercommunale va être en difficultés de trésorerie, car elle doit prendre en charge des factures qui sont

relatives à la réalisation d'un rond-point d'accès au futur zoning, rond-point qu'il aurait dû être supporté dans sa dépense par le SPW.

Depuis quand transfère-t-on les factures aux intercommunales pour l'aménagement d'un zoning ?

Voici les trois petites questions que je souhaitais vous poser dans ce dossier.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, au vu des réponses que je vais vous apporter, je pense que certaines de vos collègues regretteront de ne pas avoir été sur la balle.

Très clairement, ces tendances aux 98 hectares sont issues du plan prioritaire ZAE bis, la zone d'activités économiques dites Polaris, dont le projet de création remonte déjà à 2007 a été inscrite au plan de secteur en 2013. En 2014, l'intercommunale IDETA a introduit une demande de reconnaissance économique d'expropriation – volet qui me concerne – permettant, d'une part, de rendre les travaux d'équipement éligibles aux subsides régionaux et, d'autre part, d'assurer la maîtrise foncière sur la totalité de la zone. À ce jour, l'instruction de ce dossier n'est pas encore clôturée et ces délais d'instruction sont bien évidemment beaucoup longs et non seulement, je le regrette, mais le dénonce, raison pour laquelle je viens de rappeler à mon administration, le caractère prioritaire de ce dossier pour la Wallonie et pour les communes de Beloeil et Péruwelz, en suite de quoi, mon administration m'annonce qu'un projet de décision me sera soumis pour le mois prochain.

Indépendamment des procédures d'aménagement du territoire, plusieurs facteurs expliquent le délai d'instruction de ce dossier – cela l'explique, mais ne le justifie pas.

D'une part, l'administration traitait jusqu'il y a peu, en moyenne, six demandes de reconnaissance par an. Au cours de l'année 2015, 23 nouvelles demandes de reconnaissance ont été introduites et ces afflux soudain sont liés à la mise en oeuvre du plan Marshall 4.0 et du plan prioritaire bis.

Dans le même temps, l'administration a dû faire face à deux détachements d'agents si bien que les agents affectés aux demandes de reconnaissances sont passés de cinq à trois. Je le répète, cela explique, mais cela ne justifie pas.

Je vous informe que deux procédures de recrutement sont en cours auprès de mon administration pour remplacer ces deux agents détachés. Comme vous le savez, je suis en train de préparer une réforme de la législation et quand j'évoquais dans cette conférence – à laquelle vous m'avez fait l'honneur de prendre part –

qu'il fallait que les choses aillent plus vite demain, c'est certainement à la lumière de notre arsenal législatif existant, mais plus encore, à la lumière de celui à venir que ce soit au travers de la réforme du CoDT – puisque c'est souvent ce volet-là qui pose largement problème – ou que ce soit à travers la réforme des zones d'activité économique sur laquelle je planche et dont le Gouvernement sera incessamment sous peu saisi.

L'un des objectifs de la réforme que je porte vise précisément à simplifier et à raccourcir l'instruction des demandes de reconnaissance économique et d'expropriation. D'une part, le contenu de la demande sera simplifié. Toutes les considérations urbanistiques et environnementales seront expurgées du dossier, puisque déjà examinées dans le cadre de la procédure d'aménagement du territoire.

D'autre part, des délais de rigueur seront d'application avec à la clé, une approbation tacite de la demande de reconnaissance en cas de dépassement de délai.

Sans attendre ces nouvelles mesures permettant une meilleure planification des investissements, j'ai demandé à la mi-2015, à mon administration, d'accélérer l'instruction des dossiers en attente, notamment au moyen d'une note simplifiée d'analyses transmise à mon cabinet.

Concernant le cas particulier du rond-point d'accès à la ZAE à créer sur une voix régionale, celui-ci fait l'objet d'une convention de financement de 80-20 entre la DGO1, la DGO6 et IDETA conformément aux procédures dans pareil cas. Les travaux sont clôturés et le décompte final des travaux a été approuvé par la DGO1.

Jusqu'à présent, trois factures ont été payées par la Wallonie couvrant 60 % du montant adjudgé des travaux. Cependant, à la suite de son approbation, le décompte final présente un supplément de 455 000 euros. Pour faire face à ce supplément, la DGO6 va donc prochainement proposer de liquider le solde du subside ainsi qu'un engagement complémentaire permettant dès lors de couvrir les suppléments rencontrés.

Je tiens enfin à souligner que, sur ma proposition, le Gouvernement a retenu, dans le cadre du plan Infrastructures 2016-2019, le projet de contournement routier de Péruwelz, permettant notamment d'améliorer l'accessibilité à la nouvelle ZAE Polaris. Un budget de 2,8 millions d'euros est réservé à cet effet s'ajoutant ainsi aux 3,7 millions d'euros de subsides régionaux prévus pour l'aménagement de cette zone d'activité économique. C'est dire l'importance – mais j'imagine que vous n'en doutiez guère – que prête le Gouvernement au déploiement économique de la Wallonie Picarde.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie très sincèrement M. le Ministre pour sa réponse. Je comprends mieux l'allusion à la phrase que d'autres auraient peut-être pu s'intéresser également au dossier ou regretteront de ne pas s'y être intéressés aujourd'hui. Que de bonnes nouvelles sur ce dossier et tant mieux.

L'instruction se termine, mais surtout, je note le fait que vous avez décidé de reconnaître ce dossier comme étant prioritaire, demander à l'administration de le considérer comme prioritaire, ce qui a permis des réactions immédiates. Je ne doute pas que, lorsque vous signerez, vous aurez une petite pensée pour moi aussi qui vous ai chassé sur ce dossier – mais chassé dans le bon sens du terme, puisque, finalement, le résultat est un résultat positif.

Je note également que vous ne renoncez pas à la vitesse pour les dossiers à venir et – je le dis sans rire – c'est capital, car on ne peut pas continuer à avoir des discours à l'égard des investisseurs dans un monde aussi difficile sur le plan économique que l'on connaît et, en même temps, ne pas leur offrir cette possibilité d'investir. Ils ont l'argent, ils ont les moyens, ils ont des perspectives et des envies et parfois, à force de voir qu'une solution immobilière n'avance pas, on finit par détourner l'investisseur et vous savez que dans ce monde de concurrence, la frontière, en ce qui nous concerne, n'est jamais très loin.

Enfin, je note également, pour l'intercommunale IDETA, le respect avec lequel vous l'avez traitée, puisque les factures seront réglées, les avancements sont faits. C'est une manière aussi de reconnaître le travail qui s'y fait, qui est un travail, je le dis, de qualité. C'est souvent un travail très consensuel sur le plan politique, mais quand cela fonctionne bien, il faut pouvoir le dire.

Dernière cerise sur le gâteau, si j'ai bien compris, le contournement de Péruwelz est décidé également et dans l'escarcelle. À mon avis, vous risquez quand même de vous faire applaudir au Conseil communal de Péruwelz la prochaine fois.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'A8 ET
LES PROBLÈMES DE CIRCULATION À
HAUTEUR DE HALLE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « L'A8 et les problèmes de circulation à hauteur de Halle ».

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

M. Crucke (MR). - C'est une autre paire de

manches, Monsieur le Président, ce n'est jamais que le cinquième ou sixième ministre – je ne les compte plus – que j'épuise sur le sujet. Ils sont tous passés par là, MM. Di Rupo, Demotte, Van Cauwenberghe, Daerden, Lutgen, tous m'ont promis que l'on allait trouver la solution, que c'était fait, que Flamands ou pas Flamands – je n'ai pas dit Prévot, je vais y venir après à Prévot – que l'on allait voir ce que l'on allait voir. Je vois toujours, il n'y a pas une journée où je ne suis pas bloqué par ces trois satanés feux rouges. Il faut vous imaginer,

Monsieur le Président, vous qui connaissez un peu moins la Province de Hainaut que celle de Liège, une autoroute avec trois feux rouges en plein milieu, juste là où l'on sépare la Wallonie de la Flandre. C'est unique, on ne voit cela qu'en Belgique, cela ne se voit que chez nous, vous n'allez trouver cela nulle part ailleurs. On est le centre d'attraction de la mobilité dans le monde entier grâce à ces feux rouges.

Monsieur le Ministre, je ne sais plus ce qu'il faut faire. La dernière fois, vous m'avez dit que d'abord, vous avez eu un bon contact avec M. Weyts. Ensuite, il n'a pas répondu à deux courriers que vous avez envoyés, comité de concertation et quoi aujourd'hui. Ne partirait-on pas dans une autre direction ? Je vais finir par ne plus croire tout ce que disent les Flamands.

Ce que vous devez leur dire, écrivez-le en flamand, vous pouvez leur écrire, à tous ceux qui habitent à Halle, leur dire que les premiers préjudiciés de tout cela, c'est eux. Où tombent les hydrocarbures ? Sur eux. Tous les matins, tous les soirs, avec les bouchons, cela tombe sur les Flamands à Halle. Vont-ils se rendre compte que cela ne sert à rien de se rendre malade pour la Wallonie ? Il faut, à un moment donné, que l'on puisse arriver à passer dans ce truc. Je ne sais plus quoi.

Je vous pose la question, parce que je ne sais plus quoi, en espérant qu'il y ait encore une dernière lueur d'espoir dans le ciel – auquel je ne crois pas non plus, peut-être que vous y croyez plus que moi, on aura peut-être plus de chance – pour me dire que ce dossier, on va finir par passer à travers.

Je vois bien que ce n'est pas le cas, vu votre tête, ce ne sera pas pour aujourd'hui.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, comme vous avez vous-même fait, dans votre question, les rétroactes des actes qui avaient été entièrement posés, j'en viens directement à votre dernière question. Qu'en est-il depuis le CODECO ? Rien.

En la circonstance, la notification du Comité de concertation du 24 février mentionne ceci : « Le comité

a pris acte de la note du 4 février 2016 et de la demande de la Région bruxelloise d'associer son ministre de la Mobilité à la discussion ». J'avais effectivement fait la demande. « Les goulets d'étranglement peuvent être identifiés à brefs délais et, lors d'une concertation, la Région flamande donnera aux Régions wallonnes et bruxelloises des explications sur l'état actuel de la question ».

Aujourd'hui, théoriquement, on est dans l'attente des clarifications du Gouvernement flamand. Comme je me doute qu'elles ne vont pas arriver, je vais reprendre à nouveau ma plume et être beaucoup plus explicite en indiquant à mon homologue, M. Weyts, quels sont les problèmes factuels que nous rencontrons, à quels endroits précis, quelles routes, et cetera, de sorte qu'il ne puisse pas dire que l'on ne lui a pas procuré l'information utile et en espérant, dès lors, que cela puisse bouger, sans quoi je n'aurai pas d'autres choix que de ressaisir à nouveau le Comité de concertation. Cela devient un peu fantasque.

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

M. Crucke (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour la réponse. Rien. Parfois, je finis par me demander si ce n'est pas fait volontairement pour éviter que je puisse encore me rendre à Bruxelles. Peut-être que les Bruxellois n'ont pas envie que je m'y rende trop souvent. Ils disent aux copains flamands : « Laissez-les bloquer là-bas, ils n'arriveront pas jusqu'ici ». Ce dossier devient ubuesque. Il n'y a que trois fois deux feux rouges à enlever. Si je savais, j'irais les scier moi-même – après je vais être poursuivi – mais on ne peut pas faire cela. Si quelqu'un a l'idée de le faire sans que l'on ne sache qui c'est, on lui dira merci. C'est peut-être cela la solution. Envoyez l'armée, comme diraient certains.

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

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'entretien du réseau routier ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, votre DGO1 estime, dans une étude de janvier 2015 que les besoins nécessaires à l'entretien des routes et des ouvrages d'art en Wallonie se chiffrent à 434,7 millions d'euros hors TVA par an et que, durant ces dernières années, cette somme aurait été couverte à 50 %, voire 60 %.

Les besoins de mise à niveau nécessiteraient quant à

eux 5,1 milliards d'euros d'investissement pour une période de 10 ans. Le besoin de 5,1 milliards concerne-t-il le réseau régional des routes ou intègre-t-il aussi les routes communales ?

Cela ferait donc un montant estimable de 5,1 milliards pour l'entretien et la remise à niveau et un montant de l'ordre de 500 millions, TVA comprise, par an. Est-ce un chiffre réaliste ?

Le chiffre annoncé démontre que le fameux plan Routes, lancé en 2010 et ayant permis d'investir environ 500 millions d'euros sur cinq ans, n'était pas suffisant. Il en est de même pour le nouveau plan Infrastructures qui prévoit d'ici 2019, une enveloppe de 640 millions d'euros, y compris 90 millions d'euros pour l'extension du réseau et 70 millions d'euros pour les voies navigables, partiellement financé par le prélèvement kilométrique qui est entré en vigueur en avril dernier.

Si l'on prend l'ensemble des budgets de la DGO1, la Direction générale des routes et de la SOFICO, consacrés au réseau routier régional, tant en entretien qu'en investissement, en ce compris le montant du plan Infrastructures, on peut estimer qu'un montant de 415 millions d'euros par an sera consacré aux routes régionales wallonnes entre 2016 et 2019.

Si l'on compare avec les périodes antérieures – cela doit être relevé – on constate une nette augmentation des moyens, une augmentation considérable.

Je souhaite connaître le détail de cette étude réalisée pour janvier 2015 par la DGO1. Est-il envisageable de nous la communiquer et éventuellement d'organiser avec la DGO1 un débat sur le contenu de cette étude ?

Ne conviendrait-il pas de préparer le transfert de l'intégralité du réseau secondaire à la SOFICO, la Société de financement complémentaire, puisque de tels montants ne se mobilisent pas si facilement, à moins que l'on ne dispose des outils qui peuvent accéder à d'autres sources de financement comme – j'ai pu le comprendre – c'est le cas pour la SOFICO ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, depuis 2014 et sous mon impulsion, la Direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments et la SOFICO se sont lancées dans la construction d'un nouveau modèle de gestion des projets routiers donnant d'ailleurs l'abréviation GPS.

Ces nouvelles démarches comprennent deux processus importants : le processus d'identification des besoins et de sélection des projets pour l'objectivation des choix ainsi que le processus de gestion des projets routiers pour leur mise en œuvre dans un souci de grande qualité.

Le premier processus vise à objectiver le choix des projets les plus pertinents en fonction des moyens disponibles et des stratégies définies, en tenant compte des besoins exprimés par les usagers, les acteurs de terrain et les spécialistes de l'administration. Il s'appuie donc sur une série d'étapes et d'analyses multicritères.

Dans le cadre de l'identification des besoins, pour les autoroutes et routes régionales, le montant global est en effet estimé à 5,1 milliards d'euros. Je précise que ce montant ne tient compte que du réseau régional et non des voiries communales.

Ensuite, concernant les 434,7 millions hors TVA, je précise qu'ils reprennent les entretiens, mais aussi les investissements légers, voire lourds – une réhabilitation de voirie, par exemple – nécessaires pour maintenir les routes, les ouvrages d'art et les équipements électromécaniques ou non à un bon niveau de performance.

En outre, et pour être complet, il faut préciser que dans cette estimation, le coût du personnel ouvrier du SPW est inclus – il peut être estimé à une vingtaine de millions d'euros environ – et ce montant annoncé tient donc compte des entretiens, des investissements et du coût du travail en régie par le personnel du SPW. Ce montant est en partie inclus dans les 5,1 milliards d'euros, car celui-ci comprend des réhabilitations et entretiens lourds.

Les deux montants ne peuvent dès lors s'additionner. On ne peut donc pas parler de 940 millions d'euros nécessaires annuellement. Quoi qu'il en soit et globalement, on peut considérer que, depuis la régionalisation, un sous-investissement pour les entretiens est effectivement constaté, mais que celui-ci va être fortement diminué par l'apport du prélèvement kilométrique.

Actuellement, comme vous le rapportez, environ 415 millions d'euros par an seront consacrés aux routes sur la période du plan infrastructure 2016-2019. Pour arriver aux 415 millions d'euros TVAC, il a été tenu compte des montants apportés par le prélèvement kilométrique, les budgets annuels de la SOFICO et de la DGO1 sur cette période 2016-2019.

Vous avez par ailleurs reçu le détail du plan infrastructure 2016-2019, car j'ai souhaité travailler dans la plus grande transparence ; les études qui ont permis d'y aboutir y sont intégralement reprises.

Par ailleurs il est aussi important de travailler avec efficacité. C'est la raison pour laquelle en marge de ce plan infrastructure, et sous mon impulsion, afin d'uniformiser, de professionnaliser les pratiques dans les 42 districts des 7 directions territoriales, l'administration a conçu et mis en pratique une nouvelle politique d'entretien cyclique ordinaire, ECO, sur les 8 375 km du réseau autoroutier et routier régional wallon, en ce

compris sur le réseau structurant de la SOFICO qui a adopté la proposition en ce qui la concerne.

ECO demande également des moyens pour assurer un entretien optimal. Le budget disponible dès 2015 a d'ailleurs été augmenté pour le réseau. Il en est de même en 2016, en tenant compte du transfert d'une partie du réseau vers la SOFICO en fonction du prélèvement kilométrique pour poids lourds.

Chacun sait, en effet, que c'est en réalisant davantage d'entretien des voiries existantes que l'on pourrait à la fois réduire les frais pour la collectivité et améliorer les revêtements pour les citoyens.

Quant à l'étendue du réseau SOFICO, la volonté politique a déjà été de calquer le réseau structurant sur le réseau soumis au péage kilométrique. À cet effet, 800 kilomètres de voirie sont passés du réseau non structurant au réseau structurant en 2016.

En travaillant avec efficacité et avec l'apport du péage kilométrique, l'état des voiries va s'améliorer fortement dans les années à venir. Je m'y engage et je m'en réjouis.

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

M. Stoffels (PS). - En ce qui concerne la méthode développée par Monsieur le Ministre, et qui se traduit par le plan route ainsi que le transfert des 800 kilomètres en 2016 du réseau régional vers la SOFICO, je ne peux qu'être d'accord. Cela correspond effectivement à un besoin majeur pour remettre les infrastructures de communication dans un état qui mérite effectivement le nom d'une route qui peut être empruntée.

Ce qui m'inquiète dans tout ce débat, c'est le montant de 5,1 milliards d'euros HTVA identifié par la DGO1. Cela comprend bien sûr les routes, la partie électromécanique et les ouvrages d'art, mais si je prends en moyenne 1 million d'euros par kilomètre de réseau régional, cela voudrait dire que sur le réseau des quelque 6 500 kilomètres de réseau non structurant ou de 7 800 km de réseau non structurant et réseau structurant compris, il y aurait 5 100 km en mauvais état. En effet, 1 million d'euros, c'est le montant dont on a besoin pour réparer une route depuis le fondement jusqu'à la couche d'usure. C'est quand même difficile à croire. Ce qui m'intéresse donc, c'est de savoir comment l'administration est arrivée à ce montant global d'un besoin de 5,1 milliards d'euros HTVA pour identifier les montants dont on aurait besoin pour remettre en état la totalité du réseau régional.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - À ma connaissance, si vous reprenez le plan infrastructure

qu'on vous a envoyé, parce qu'il y a bien 100 pages d'analyse introductive, vous avez l'explication de la méthodologie.

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

M. Stoffels (PS). - Mettre de tels montants en avant, cela peut être aussi une tactique pour négocier un budget...

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Même pas, je n'avais pas imaginé disposer de 5 milliards d'euros, rassurez-vous.

(Rires)

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

M. le Président. - 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 mise à gabarit de l'Escaut ».

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

M. Crucke (MR). - Merci Monsieur le Président, cela va être rapide, parce que la majorité des choses a été décidée. Il reste quand même un petit parfum local qui est toujours intéressant aussi. En effet, le conseil communal dans sa majorité – certes majorité un peu différente de ce que l'on connaît sur le plan strictement politique – a décidé de passer à 27 mètres au droit du pont à pont – M. le Ministre voit très bien ce que je veux dire, il connaît parfaitement le dossier – au lieu de 24 mètres.

C'est vrai qu'il y a une question qui s'opposait, mais il faut voir rendre à César ce qui appartient à César : un conseiller communal de l'opposition a eu l'intelligence de demander à M. Demotte de vous poser la question sur la nécessité de passer de 24 à 27 mètres pour des raisons de sécurité. Il y avait un doute sur cette question.

Si vous répondiez que c'est indispensable à la sécurité, il y aurait eu une forme d'unanimité ; si ce n'était pas le cas, il y aurait eu certaines hésitations.

Aujourd'hui, vous avez répondu très rapidement. Elle a été communiquée à tout le monde : ce sera donc bien 27 mètres.

Le fait que le cdH ne vous ait pas suivi sur le dossier, ce n'est pas bien grave ; de temps en temps, il faut passer à travers... On n'est pas toujours suivi par ses amis, vous le savez comme moi.

Ce qui m'intéresse maintenant, c'est le futur. Peut-on avoir l'échéancier à venir, sachant que cette décision a été prise, tant en terme d'infrastructures, de travaux effectués et également le timing ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, votre question a dû être rédigée avant que ne se tienne la séance du conseil communal. L'avantage de la poser dès à présent, c'est que je vais faire une économie de temps quant au développement que je devais partager avec vous. Je ne peux que vous renvoyer au courrier qui a pu être largement diffusé, et je serais surpris que vous n'en ayez pas eu copie, que j'avais pu effectivement adresser au collège pour effectivement rappeler que cet élargissement de 27 mètres était nécessaire pour assurer la sécurité du trafic fluvial, tout en garantissant une fluidité de ce trafic à la fois compatible avec le contexte urbain de la traversée de Tournai et avec les objectifs d'une voie d'eau intégrée au réseau à gabarit européen dans le respect des normes en vigueur.

Pour répondre plus directement à votre dernière question. Le conseil communal du 25 avril dernier a voté en faveur de la décision relative à cet alignement et, partant, pour la largeur de 27 mètres de l'Escaut au droit du quai St Brice.

Cette décision et bien entendu la bienvenue et démontre aussi la volonté des autorités communales d'avancer dans ce projet dans un cadre qui soit objectif, dépassionné, beaucoup plus rationnel qu'émotionnel.

J'ai rappelé que l'on ne pouvait pas réduire un dossier aussi stratégique pour le développement économique pour toute la Wallonie Picarde à la seule question de 3 mètres.

Il faut toutefois rester vigilant du fait des possibilités de recours qui pourraient être exercés à l'encontre de la décision. D'aucuns ne s'en sont pas cachés.

Il faut aussi rappeler que la décision du conseil concerne l'alignement des voiries et n'est qu'une étape des divers avis et consultations qu'il faut rassembler dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme dont la procédure doit être menée globalement.

Les choses se poursuivent favorablement et on verra quelles seront les échéances futures pour permettre l'obtention du permis.

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

M. Crucke (MR). - Je n'ai pas eu toutes les réponses par rapport au timing, mais je comprends bien que le dossier doit suivre un parcours administratif. Je reviendrai ultérieurement sur la question.

QUESTION ORALE DE MME DEFRANG-FIRKET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ÉTAT DES TUNNELS ET TRÉMIES LIÉGEOIS »

M. le Président. - 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 « l'état des tunnels et trémies liégeois ».

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

Mme Defrang-Firket (MR). - Monsieur le Ministre, je vous interrogeais le 12 avril dernier au sujet de l'état des ponts. Vous m'aviez vous-même suggéré de vous interroger sur les tunnels à une autre occasion. C'est chose faite.

Qu'en est-il des tunnels et des trémies ? D'une manière générale, disposez-vous de rapports sur l'état global de nos tunnels liégeois ? Si vous avez d'autres informations plus larges, elles sont évidemment les bienvenues.

Pour les ponts, vous nous aviez fait part de toute une série de contrôles. Sont-ils les mêmes en ce qui concerne les tunnels ? Y a-t-il des chantiers prioritaires et préoccupants ? Font-ils l'objet de projets de réparation à réaliser par la Région wallonne ? Quels sont les calendriers prévus et budgets pour ces réparations ?

Les impacts de la mobilité ont-ils été anticipés ? Enfin, je lisais dans les notifications du Conseil des ministres du 14 avril 2016, un point B56 intitulé « marchés sujets de commandes de services relatives à l'entretien des équipements électriques et électromécaniques de routes, tunnels et ouvrages d'art dans la province de de Liège ». Pouvez-vous nous en dire plus par rapport à cela ? Le même marché a-t-il été passé pour les autres provinces également ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, dernièrement, lors de notre commission, nous avons effectivement abordé les ouvrages d'art et plus particulièrement ceux de la région liégeoise.

Pour les ouvrages d'art en catégorie de santé « A », c'est-à-dire à réparer en priorité, je n'avais cité aucun tunnel, tout simplement parce qu'aucun de ceux-ci n'est répertorié dans cette catégorie.

Je précise que le terme ouvrage d'art reprend bien les ponts, mais aussi les trémies et les tunnels. Tous ceux-ci sont gérés conformément au règlement de gestion des

ouvrages d'art. Ils font donc l'objet d'inspections périodiques. Sur base de celles-ci, les états de santé sont établis et permettent d'établir des priorités d'intervention dans les limites des contraintes budgétaires.

Sur l'ensemble du réseau régional wallon, il existe une cinquantaine de tunnels dont la majorité est principalement située en provinces de Liège et du Hainaut.

Par ailleurs, depuis plusieurs mois, un groupe de travail DGO1-SOFICO, centré exclusivement sur les tunnels, travaille sur l'établissement d'un cahier des charges pour lancer un marché d'étude. Son objectif sera de compléter les inspections réalisées régulièrement et d'obtenir un schéma directeur de rénovation des tunnels.

Concrètement, dans un premier temps, un diagnostic poussé des équipements électromécaniques sera effectué. Cette opération, qui nécessitera la fermeture des tunnels, sera complétée par une inspection de la partie génie civil, et ce avec un niveau de détail plus approfondi que lors des inspections périodiques.

Grâce à ce diagnostic détaillé, un plan stratégique de réhabilitation des tunnels, dans leurs composantes électromécaniques et génie civil, pourra alors être établi. Ce plan permettra de fixer les budgets nécessaires à la rénovation des tunnels, incluant le remplacement des équipements vétustes et énergivores en vue de diminuer les coûts de maintenance.

Je rappelle également que, dans le cadre du Plan Infrastructures 2016-2019, j'ai réservé un montant de 7 millions d'euros en vue de réhabiliter des tunnels. En plus, 46 millions d'euros ont été réservés pour remettre en état les ouvrages d'art de catégorie A dans laquelle aucun tunnel ne figure, à savoir les ponts les plus prioritaires.

Bien entendu, ces montants viennent en complément des moyens budgétaires annuels dévolus aux ouvrages d'art et aux entretiens.

En ce qui concerne le point passé au Gouvernement wallon, approuvé également par la SOFICO, il s'agit de l'entretien ordinaire des équipements électriques et électromécaniques des routes, tunnels et ouvrages d'art dans la province de Liège et qui s'opère par le biais de marchés sujets à commandes sur les réseaux structurant et non structurant de la Province de Liège.

Le même type de marché est bien entendu passé pour chacune des autres provinces.

Pour être complet, je rappelle que ces dernières années, un grand nombre de tunnels ont été réhabilités. Je pense en particulier aux tunnels liégeois dont la plupart ont été remis en état et équipés des équipements les plus modernes.

Comme vous le voyez, un monitoring complet est

donc bel et bien d'actualité. Des budgets importants ont été prévus et une étude complète et poussée de l'ensemble de nos tunnels sera réalisée prochainement.

M. le Président. - La parole est à Mme Defrang-Firket.

Mme Defrang-Firket (MR). - Merci Monsieur le Ministre. Effectivement, il y a un entretien périodique. C'est rassurant. Il y a un diagnostic poussé qui va être fait. On se demande simplement pourquoi il est fait maintenant. C'est parce qu'il y a eu des dégâts ou qu'il y a eu une nécessité ? Pourquoi faire maintenant un diagnostic poussé alors qu'il aurait peut-être été opportun de le faire plus tôt ? Nous attendons les résultats avec impatience et tant mieux si les budgets nécessaires seront dégagés pour éviter les désagréments connus à Bruxelles.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
CHAÎNON MANQUANT DANS LE
CONTOURNEMENT DE LESSINES »**

M. le Président. - 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 chaînon manquant dans le contournement de Lessines ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, vous connaissez également la situation à Lessines parce que vous avez eu l'occasion de vous rendre sur place et d'observer que si les travaux sont aujourd'hui effectivement bien avancés pour permettre à la liaison des entreprises – et pas seulement Baxter – à l'A8 et donc d'éviter que ce charroi ne détruise la ville de Lessines, il reste un chaînon manquant si l'on veut permettre le contournement de Lessines.

Ma question était aujourd'hui de faire le point avec vous sur ce chaînon. Je sais qu'il y avait une haute réticence sur le plan administratif du propriétaire. Ces réticences ont-elles pu être levées ? Les budgets ont-ils pu être trouvés ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, j'ai effectivement été récemment interpellé par le Bourgmestre de Lessines au sujet de la suite à donner aux travaux en cours du contournement de Lessines.

Le projet en question n'a pour existence que son tracé au plan de secteur, qu'il conviendrait probablement d'amender pour éviter de devoir procéder à des expropriations d'habitations.

Ce dossier devra donc à tout le moins faire l'objet d'une étude plus approfondie et d'une demande spécifique de permis d'urbanisme. En l'état, l'administration estime que 4 500 000 d'euros seraient nécessaires pour la réalisation du tronçon, complémentairement aux quasi 17 millions d'euros déjà consacrés par la Wallonie pour le chantier actuellement entamé sur 6 kilomètres pour une durée de dix ans – la fameuse liaison « Lessines-Baxter ».

Une étude va dès lors être demandée à mon administration en ce sens. La réponse formulée à la commune mentionnait juste qu'au-delà des budgets consacrés au Plan Infrastructures 2016-2019 que j'ai présenté, des crédits ordinaires restaient disponibles, mais seraient alloués en fonction des priorités et des urgences au regard des disponibilités budgétaires.

Ce n'est donc que lors des prochains arbitrages budgétaires, et en fonction à la fois de la finalisation des travaux sur le premier tronçon, mais aussi des résultats de l'étude qui va débiter, qu'une programmation pourra être établie. Il n'y a donc pas actuellement d'engagement ferme sur ce dossier, mais uniquement la promesse d'être attentif à la suite à réserver aux travaux en cours.

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

M. Crucke (MR). - L'attention ne coûte rien ; une étude peut amener à des coûts supplémentaires puisque l'on chiffre déjà à 4,5 millions d'euros. Je reconnais bien que dans les circonstances actuelles, cela ne se trouve pas, comme vous aviez l'habitude de le dire, sous le sabot d'un cheval.

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

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le retour du Thalys wallon ».

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, nous avons déjà largement évoqué ce dossier à plusieurs reprises au sein de notre Parlement – en commission et en séance plénière – concernant le retour attendu et espéré, le retour longtemps promis du Thalys wallon.

Notre Parlement a adopté, en date du 2 mars 2016, une résolution visant à la réouverture de la liaison Thalys sur la dorsale wallonne.

Cette résolution demande au Gouvernement wallon, notamment, de saisir sans délai le Comité de concertation afin de relancer la liaison. Elle demande également une réunion dans les plus brefs délais de la plateforme d'intermodalité. Elle demandait au Gouvernement fédéral de prévoir, dès l'ajustement budgétaire, les moyens budgétaires nécessaires. Elle demandait encore de défendre, dans le prochain contrat de gestion de la SNCB, le maintien de l'obligation de desservir, en collaboration avec les transporteurs ferroviaires étrangers des destinations intérieures avec des trains à grande vitesse, notamment sur la dorsale wallonne. Sur cet élément, on en est bien loin.

Je vais resserrer mon propos sur la liaison Thalys. On se rappelle que cette résolution n'avait in fine rencontré aucune opposition au sein de notre Parlement. Dans le cadre du débat, Mme De Bue nous indiquait et je la cite : « cela a été dit et nous le répétons une fois pour toutes, le MR est favorable à cette liaison ». C'est dire si le poids politique autour du dossier était réuni pour espérer voir le dossier avancer.

Dès lors, Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous informer de l'évolution du dossier ? Le Comité de concertation a-t-il été saisi de cette question ? Aujourd'hui, une réponse positive est-elle envisagée par le Gouvernement fédéral ? Un calendrier a-t-il été défini ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, la remise en service du Thalys au départ de Liège et à destination de Paris, par la dorsale wallonne, a été et reste une de mes priorités dans les actions que j'ai déjà menées et que je poursuivrai en faveur du maintien et du développement d'une mobilité durable, tant en service intérieur qu'en service international. Maintenant peut-être que pour un dessous des cartes sur ce sujet, nous avons désormais la faculté de pouvoir questionner, même informellement, l'un ou l'une ou l'autre collègue.

C'est pour cette raison que j'ai fait mettre à l'ordre du jour de l'agenda du Gouvernement wallon de ce jeudi 12 mai, un point traitant des revendications de la Wallonie en matière d'offre ferroviaire, à mettre en place dans le cadre du plan de transport 2017.

Parmi les propositions que je soumetts au Gouvernement wallon, figure la remise en route de l'offre de transport existante auparavant et l'ajout d'une seconde relation, soit au total deux Thalys par jour et par sens.

Mon but est, par cette démarche inédite, de montrer au nouveau ministre fédéral de la Mobilité et, à travers lui au Gouvernement fédéral dans son ensemble, que la Wallonie mène une démarche globale et cohérente en matière d'offre ferroviaire.

La cohérence des propositions et leur globalité donneront, je l'espère, plus de poids et de crédibilité aux demandes qui sont adressées au Fédéral, en ce compris pour le Thalys wallon que je continue à considérer comme relevant des missions de service public, et conduiront, je l'espère, le Fédéral à envisager l'offre de transport ferroviaire aussi de manière globale et pas uniquement de manière purement comptable. Pour être précis, le Comité de concertation ne sera saisi du sujet précis du Thalys wallon que dans un second temps, en fonction de l'accueil qui sera réservé aux souhaits wallons pour le futur plan de transport.

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

M. Hazée (Ecolo). - Je remercie le ministre pour le développement relatif au plan de transport, puisque le plan transport, bien au-delà du Thalys wallon, est évidemment un enjeu majeur, on le sait. Son évaluation est en cours actuellement, en vue de sa définition en décembre 2017.

En la matière, il y a bien sûr le Thalys wallon, mais il y a aussi – et sans doute prioritairement plus encore – les liaisons intercités sur les axes principaux de notre Wallonie. Effectivement, un certain nombre d'éléments négatifs avait été perçu suite à la mise en place du plan de transport actuel, notamment les dessertes dans des zones plus rurales, notamment en début et fin de journée.

Pour ce qui concerne le Thalys wallon, j'entends votre suggestion – qui m'étonne un peu – de reporter la saisine du Comité de concertation. J'en déduis donc qu'il n'y a encore eu aucun retour du Gouvernement fédéral quant à la résolution adoptée par notre Parlement. Il s'agira évidemment d'y donner écho également dans d'autres assemblées pour avoir une coalition des forces autour de cet enjeu. J'ai évoqué tout à l'heure les voix qui s'étaient exprimées au sein de ce Parlement, le consensus qui semblait voir le jour. J'espère que notre collègue devenu ministre fédéral aura à cœur de se souvenir de ce débat du 2 mars 2016 dans l'exercice de ses nouvelles attributions.

**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'AFFECTATION DE LA FERME DE
L'ABBAYE DE VILLERS-LA-VILLE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre

des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'affectation de la ferme de l'Abbaye de Villers-la-Ville ».

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

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, quel va être l'avenir de la ferme de l'Abbaye de Villers-la-Ville ? Il s'agit d'une superbe ferme en carré qui date du XVIII^e siècle. Le bien a été racheté par la Région et classé monument historique depuis 1990.

Les bâtiments étaient abandonnés. Ils se sont dégradés d'année en année, les toitures menaçant même de s'effondrer.

Il y a eu différents investissements qui ont été consentis, grâce aux Fonds FEDER. Il y a eu un investissement global de 15 millions d'euros, mais pour les ruines de l'Abbaye, du moulin, un circuit de visites, des passerelles et aussi la ferme qui a bénéficié de financements. Une restauration a été entreprise et gérée par le SPW Implantations à partir de 2011. Ces travaux sont terminés depuis l'an dernier. Il apparaît qu'aucune affectation n'a été donnée à ce bâtiment, d'après la presse et d'après les autorités communales, avec le risque que ce bâtiment ne se dégrade, même rénové, s'il n'y a pas d'occupation effective du bâtiment.

Monsieur le Ministre, j'aimerais vous poser quelques questions sur les fonds investis depuis 2011 par la Région pour ce bâtiment. Quels sont les objectifs de la Région ? Quels sont les projets ? Y a-t-il une concertation avec l'ASBL qui gère l'aspect plus touristique des ruines de l'abbaye ? Quand la ville pourra-t-elle savoir l'affectation du bâtiment et éventuellement les collaborations qui seraient mises en place ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je voudrais rappeler avant toute chose que l'intervention du ministre du Patrimoine que je suis se limite à la restauration de la ferme et des autres bâtiments de l'ancienne Abbaye de Villers-la-Ville. L'affectation en elle-même de la ferme relève davantage du ministre en charge des Implantations régionales, mon collègue Christophe Lacroix.

Ensuite, je souhaiterais préciser plusieurs points relatifs aux différents dossiers de restauration-réaffectation qui font partie du portefeuille de projet FEDER, consacré à l'ensemble des bâtiments de l'ancienne Abbaye de Villers-la-Ville.

Le premier point concerne le budget. Comme tout projet FEDER, le montage financier d'un portefeuille de projet comme celui de l'ancienne Abbaye de Villers-la-Ville comprend une série de subtilités qui peuvent

parfois rendre sa compréhension ardue. Ainsi, en résumé, le montant total des travaux relatifs à la ferme est d'environ 9 millions d'euros et a été ventilé entre :

- les crédits du ministre en charge des Implantations, environ 3 millions d'euros ;
- ceux du ministre du Patrimoine, environ 3,5 millions d'euros ;
- ceux du ministre-président en charge de la coordination des fonds FEDER, environ 2,5 millions d'euros.

Le second point que je souhaiterais préciser concerne les engagements et responsabilités de chacun des partenaires de ce dossier.

S'agissant de l'Institut du patrimoine wallon, si l'institut intervient comme chef de file du portefeuille de projet, c'est essentiellement pour assurer la cohérence d'ensemble du montage, à la fois technique et financier du projet. Par ailleurs, il s'agit d'une exigence européenne de n'avoir qu'un seul interlocuteur chargé de piloter le dossier. La mission de l'institut, comme maître de l'ouvrage délégué, est donc de faire aboutir les dossiers de restauration. Sa mission, à l'exception des contacts avec l'ASBL en charge de la valorisation des ruines, s'arrête une fois les travaux réceptionnés.

Il convient ici de préciser que c'est la Direction des implantations du SPW qui a la responsabilité de la gestion du bien, en l'occurrence la ferme, une fois celle-ci restaurée. Je vous passerai les péripéties des affectations envisagées antérieurement, mais d'après les informations que j'ai reçues dernièrement, il semble que le transfert du Centre régional d'initiation à l'environnement, qui est implanté dans des bâtiments situés en face de la ferme, est prévu prochainement.

Quant à l'ASBL, cette dernière, bien que très active sur le site, vit principalement grâce à un subside régional, récemment augmenté de 390 000 euros à 590 000 euros, afin de pouvoir assumer la gestion du nouveau centre des visiteurs. Si elle s'est assigné comme mission de mettre en valeur les ruines et que pour cela la Région lui a confié la gestion du moulin, elle ne dispose d'aucun droit sur la ferme.

Il est également essentiel de préciser que les fiches FEDER doivent inclure les éventuelles rentrées financières que pourrait générer un projet. Aussi et compte tenu de l'affectation initiale, proposer une affectation commerciale ne sera pas sans conséquence sur la finalisation du projet.

Mon collègue, le ministre Lacroix, pourra sans doute vous en dire plus sur ses projets en matière d'affectation de la ferme.

M. le Président. - La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Merci à M. le Ministre pour avoir tenté de lever un peu le brouillard.

Avouez quand même, vous l'avez dit vous-même, que tout cela est très compliqué et qu'il y a des péripéties dans le dossier. Je pense que c'est quand même bon de clarifier les procédures pour les rendre en tout cas plus parce que vraisemblablement les autorités communales ne connaissent pas bien le déroulement de tout cela.

Quand j'entends tout cela et les montants publics qui ont été affectés à cela, je suis quand même étonnée – et vous n'en portez pas la responsabilité individuelle – : depuis le temps, on rénove un bâtiment sans vraiment savoir ce qu'on va en faire. C'est quand même un peu étonnant et interpellant de savoir qu'on consacre autant de moyens et qu'on ne sait pas très bien ce qu'on va en faire. Cela pourrait encore être une affectation commerciale, vous l'avez dit. Je sais bien que cela retombe sur vos épaules et celles du ministre Lacroix, mais je suis quand même...

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Moi, mon enjeu, c'est de pouvoir préserver un élément qui est intrinsèquement reconnu comme ayant une valeur patrimoniale.

Mme De Bue (MR). - À un moment donné, c'est aussi pour que cela puisse servir et avoir une finalité publique ou privée, que sais-je, mais au moins que cela serve ; ce n'est pas uniquement la préservation du patrimoine.

Je suis réellement abasourdie. J'irai évidemment questionner M. le Ministre Lacroix. Vraisemblablement, depuis deux ans que vous êtes là, vous n'avez pas encore trouvé une affectation. Je serai attentive à la suite du dossier.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
TRAVAUX NÉCESSAIRES À LA RÉNOVATION
DE LA SYNAGOGUE D'ARLON »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les travaux nécessaires à la rénovation de la synagogue d'Arlon ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, c'est la plus ancienne synagogue de Belgique. Elle a malheureusement dû être fermée en 2014 pour des raisons qui sont liées à la sécurité intrinsèque du bâtiment.

Selon les informations qui m'ont été communiquées,

les travaux de réfection s'élèveraient à 450 000 euros et il y aurait un engagement de la Wallonie de prendre en charge 60 % de la facture. J'ai envie de dire que tout allait bien dans le meilleur des mondes. On semblait même annoncer que le mois d'août 2016 pourrait être le début des travaux. Puis, certaines craintes se sont levées quant au respect du calendrier, à l'engagement de la Wallonie, au versement des fonds.

Je ne connais pas plus ce dossier que les informations que je vous donne là. Je ne fais que rapporter ce qui m'a été dit. Je voulais faire avec vous le point sur ce dossier. Je sais que mon collègue, M. Arens est également intéressé au dossier et il n'a pas pu poser la question. Je ne fais pas le relais mais j'insiste également. M. Arens et moi-même avons des intérêts convergents dans ce dossier, aussi bizarre que cela puisse paraître.

En plus, il y a, semble-t-il, une proposition des élus locaux qui viserait à intégrer l'immeuble dans le patrimoine exceptionnel de Wallonie. Quel est votre sentiment à cet égard ? Pour n'avoir vu qu'en photo le bâtiment, on peut avoir une opinion qui est très contrastée. Quand on connaît la richesse de ce bâtiment, en dehors des réflexions à y faire, je pense qu'il mériterait son intégration, mais c'est surtout l'avis de M. le Ministre qui m'intéresse.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, c'est vrai que c'est une synagogue intéressante. J'ai pu personnellement la visiter lors d'un périple en terre arlonaise et avec le rabin, j'ai visité cet édifice qui a effectivement beaucoup de cachet.

Vous avez raison, M. Arens m'a récemment questionné sur le sujet, au départ, par le biais d'une question orale qu'il n'a pu développer et celle-ci s'est donc transformée en question écrite. Il a eu les réponses à ces questions écrites, questions qui étaient similaires aux vôtres, mais par courtoisie, pour vous permettre une bonne compréhension du dossier, je vais quand même vous en faire le résumé.

Le dossier de demande de subsides relatif aux travaux de restauration de la synagogue d'Arlon m'a bien été transmis il y a deux semaines en cette fin avril et par l'administration. J'ai d'ailleurs remis un accord de principe sur l'engagement de subsides.

Le taux de subsides annoncé est de 55 %, soit le taux dominal pour les biens classés comme monuments de 40 % avec deux majorations : + 10 % liés à la présence de la fiche d'état sanitaire et + 5 % liés au fait qu'il s'agit d'un bâtiment public. Par contre, je ne peux me prononcer sur le lancement des travaux cet été, car je n'ai pas la maîtrise complète du processus décisionnel.

Le montant des subsides est de 149 682,41 euros TVA comprise sur un montant de travaux de 271 110 euros, subsidiable en totalité, et ce montant doit être engagé. Enfin, l'arrêté muni de son numéro de visa doit m'être soumis pour signature.

On fait donc au plus vite, mais de là à dire que cela va démarrer au 1er juillet, c'est un élément sur lequel je ne peux pas m'engager. Toutes ces démarches ont pour objectif de respecter à la fois les procédures en vigueur mais aussi de garantir la sécurité de l'engagement pris et cela prend toujours un peu de temps.

En ce qui concerne la proposition d'inscription de la synagogue d'Arlon sur la liste du patrimoine exceptionnel, c'est la seconde fois, au travers de votre question et celle de notre collègue, M. Arens, que celle-ci est portée à ma connaissance. Elle ne fait pas partie des propositions ni de l'administration du patrimoine, ni de la Commission royale des monuments, sites et fouilles qui m'ont été soumises. Toute demande dans ce sens doit être soutenue par un dossier qui motive le caractère exceptionnel du bien au-delà de ce qui a justifié son classement.

Les propositions dûment argumentées d'inscriptions sur la liste du patrimoine exceptionnel sont actuellement en cours d'examen et la révision de cette liste devrait être prochainement adoptée.

Dès lors, sauf si je reçois très rapidement un dossier solidement argumenté, la synagogue d'Arlon ne devrait a priori pas être ajoutée à la liste du patrimoine exceptionnel. Cela n'entache cependant en rien la volonté de soutenir sa restauration au travers du dossier d'octroi des subsides en cours de finalisation.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour la clarté de sa réponse. Ce qui m'importait, c'était surtout de savoir que le dossier n'était pas reporté. Ce n'est pas le cas et donc, les travaux devraient pouvoir commencer dans les meilleurs délais.

J'ai juste une différence par rapport aux chiffres que vous avez cités. Vous avez cité un chiffre de 450 000 euros, mais comme je ne connais pas plus, je fais confiance aux chiffres que vous m'avez donnés. Quant au classement, il faut qu'il y ait une demande. S'il n'y a pas de demande, c'est difficile d'arriver à classer.

Je me ferai donc le relais auprès de la communauté locale pour que ce dossier puisse remonter le plus rapidement possible.

QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE PLAN WALLON DE L'ALIMENTATION ET DE L'ACTIVITÉ PHYSIQUE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le Plan wallon de l'alimentation et de l'activité physique ».

La parole est à Mme Pécriaux pour poser sa question.

Mme Pécriaux (PS). - Monsieur le Ministre, récemment, l'enquête NutriNet-Santé révélait que la consommation de produits alimentaires labellisés bio permettrait de réduire les risques de surpoids.

C'est l'occasion pour moi de faire le point sur l'état d'avancement du plan Nutrition-Santé wallon.

Lors du débat budgétaire 015, vous confirmiez que le plan serait opérationnel dès le début 2016.

En mars dernier, vous vous montriez moins optimiste, puisque vous disiez que le futur plan devait seulement être établi avec l'aide des services de l'APES-ULg. Vous confiez enfin que les travaux effectués en Communauté française serviraient de base.

Qu'en est-il aujourd'hui ?

Comment envisagez-vous d'intégrer les éléments du travail réalisé par Mme Fonck, sachant que ceux-ci devront sans doute être actualisés vu le laps de temps qui s'est écoulé ?

Plus globalement, pourriez-vous dresser les différentes actions menées en Wallonie en vue de promouvoir une alimentation saine et équilibrée ?

Quelles nouvelles actions développez-vous afin de réduire les risques de surpoids et lutter contre l'obésité dans l'attente du Plan wallon de l'alimentation et de l'activité physique ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vous concède que ce plan Nutrition-Santé n'avance pas suffisamment vite à mon goût. J'ai bien des éléments qui peuvent l'expliquer. Notamment, au sein de mon équipe, un changement de collaboratrice qui était sensée être porteuse du dossier, mais on va regagner du temps puisque vous aurez probablement eu connaissance du nom de ma nouvelle cheffe de cabinet et celle-ci, le Docteur Bouquiaux, pour ne pas la citer,

est experte en la matière, en termes de prévention et de promotion de la santé. Les deux mis l'un dans l'autre devraient faire conserver le timing de 2016, à défaut de début de l'année, ce serait peut-être fin de l'année. Je ne nie pas que cela prend un peu plus de retard que ce que j'avais souhaité. Le temps qui peut sembler long à la mise en place devrait aussi être gagné sur le moyen terme en efficacité des collaborations, en pertinence et en efficacité des propositions par rapport au contexte dans lequel elles s'inscrivent.

La qualité de la gestion du plan déterminera directement l'efficacité de celui-ci et sa mise en place sur le long terme. Le pilotage et les mécanismes de gestion, régulation du plan doivent être réfléchis et mis en oeuvre dès le début de la conception.

Le projet est donc bien d'impulser une dynamique wallonne pérenne autour des enjeux de la santé en prenant pour point d'entrée, les questions d'alimentation et d'activité physique et pour levier l'ensemble des politiques exerçant une influence sur ces déterminants de la santé. Cette politique transversale se donne pour but de diffuser les recommandations concernant une alimentation équilibrée, un style de vie actif et une limitation de la sédentarité auprès des citoyens et professionnels et, par ailleurs, de créer et d'entretenir un mouvement de mobilisation et d'innovation sociale sur le long terme. Ensuite, de développer progressivement des mesures législatives ou réglementaires qui facilitent l'accès de tous à une alimentation équilibrée à des milieux de vie favorable à l'adoption d'un style de vie saine et active. Enfin, de prévoir les conditions d'organisation, les outils et les structures, les modes d'évaluation et de régulation qui lui permettront de se développer en spirale sur le long terme.

Dans un premier temps, cette déclinaison sera produite à partir des objectifs et indicateurs dégagés lors des nombreuses concertations menées par le projet « Cap Cœur ». Des groupes de travail intersectoriels rassemblant opérateurs, experts, acteurs administratifs et institutionnels – dont des représentants des associations de patients et d'acteurs de la précarité – devront sélectionner, parmi les nombreuses suggestions du projet « Cap Cœur », celles qui s'avèrent encore pertinentes cinq ans après et qui sont potentiellement les plus efficaces.

Ils devront éventuellement les actualiser et ceci devrait mener à une première série de mesures pour le développement de la politique de la Wallonie et de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Ces groupes de travail seront structurés au plus proche des milieux de vie et de publics cibles sélectionnés par « Cap Cœur » : la petite enfance ; les familles et le milieu d'accueil ; l'enseignement primaire et secondaire et les activités extrascolaires ; l'enseignement supérieur ; le monde du travail ; les seniors à domicile et en résidences ; les interactions

avec les soignants de première ligne ; les politiques locales ; ou encore, les populations précarisées.

Dans un second temps, on utilisera le fruit de la collecte des initiatives pertinentes et cohérentes par rapport aux objectifs fixés en termes de promotion de l'alimentation et de l'activité physique, l'apport des échanges et des mutualisations pratiques dans les réseaux et les forums hybrides territoriaux pour générer des pistes pour l'adaptation des politiques actuelles et le développement des politiques futures.

Les plateformes permanentes des relais territoriaux – celles rassemblant les acteurs de l'offre alimentaire et de l'offre de l'activité physique – permettront aussi de pointer des freins et des leviers qui pourront être soumis à des forums hybrides.

Le pilotage du plan sera confié à un comité qui inclura plusieurs cabinets et administrations tant de la Wallonie que de la Fédération Wallonie-Bruxelles pouvant avoir un lien avec l'alimentation saine et activité physique dont la présidence sera assumée par le cabinet en charge de la santé.

En ce qui concerne Bruxelles et les autres entités, des contacts réguliers sont entretenus lors des intercabinets relatifs au protocole d'accord sur la prévention du 21 mars 2016 et dans ce cadre, l'échange d'information des actions menées, notamment sur cette thématique permettra d'harmoniser les politiques, si cela s'avérait nécessaire.

En termes de timing, une note méthodologique sur la construction du plan devrait être déposée sur la table du Gouvernement dans les prochaines semaines. Ainsi, la mise en place du comité de pilotage, la préparation des groupes de travail sur le « Cap Cœur », la constitution des groupes d'experts, la mise en place des collaborations institutionnelles pourront se poursuivre durant les mois qui viennent.

Viendra ensuite le moment du lancement de la communication du plan.

Enfin, vers la fin de cette année, les propositions des premières mesures du plan et la préparation des collaborations avec les relais territoriaux déboucheront sur le lancement public du plan.

À côté de cet ambitieux projet qui se poursuit, soyez rassurée, plusieurs actions sont menées par les acteurs de terrain que nous soutenons et notamment, « Questions santé », service communautaire qui a réactualisé son site Internet mangez-bougez.be, l'ASBL « De bouche à oreille, Li Cramignon » qui propose des activités d'éducation permanente sur les thèmes touchant la santé, l'alimentation, l'hygiène de vie, la consommation, l'habitat, l'environnement et l'ASBL « Cordes » propose un outil pédagogique « Se mettre à table » pour accompagner les acteurs de l'école dans la concertation et la prise de décisions collectives pour

améliorer l'alimentation à l'école, notamment en collaboration avec l'ONE. L'alimentation reste donc bien un enjeu au cœur de nos préoccupations.

M. le Président. - La parole est à Mme Pécriaux.

Mme Pécriaux (PS). - Je tiens à remercier M. le Ministre, lui rappeler qu'il reste sept mois avant la fin de l'année 2016. C'est vrai qu'il est important de travailler sur la problématique de l'alimentation, d'autant qu'en 40 ans, l'obésité a triplé chez les hommes et doublé chez les femmes. Pas plus tard qu'il y a un mois, la presse titrait encore que d'ici 2025, un adulte sur cinq souffrirait d'obésité. Il est vraiment de notre devoir d'y penser et d'y travailler.

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

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

La parole est à Mme Pécriaux pour poser sa question.

Mme Pécriaux (PS). - Monsieur le Ministre, l'actualité récente me pousse à nouveau à vous interroger sur la problématique de maltraitance faite aux personnes âgées. Ces faits nous ont malheureusement rappelé que la prise en charge des personnes âgées dans les structures d'hébergement posait parfois des soucis. Il faut également mettre en avant l'important travail effectué par la Wallonie afin de prévenir ces cas extrêmes et s'assurer que nos aînés soient accueillis dans des conditions optimales.

Toutefois, en 2014, vos services auraient reçu 164 plaintes relatives aux maisons de repos alors que 675 contrôles ont été effectués par l'administration.

Il me semble également important de préciser que les violences intrafamiliales restent la première cause des violences faites aux personnes âgées comme le rappellent régulièrement les services de Respect Seniors. En 2014, celles-ci représentaient d'ailleurs 66 % des plaintes adressées à l'agence.

Dans une réponse à ma collègue, Mme Bonni, vous annonciez qu'un groupe thématique autour de l'accompagnement des aînés et de leurs proches serait initié au sein de votre cabinet afin de tenter de résoudre ces problèmes et de développer l'information des résidents et de leurs proches.

Une inspection systématique des institutions est-elle effectuée lorsqu'une plainte concernant la maltraitance en MR est déposée auprès de vos services ?

De combien de personnes la cellule d'inspection se compose-t-elle ? Sur quelle base les institutions inspectées sont-elles choisies ?

Qu'en est-il du suivi des échanges et réflexions initiés par votre cabinet au sein d'un groupe de travail réunissant les acteurs de terrain et familles ? Des campagnes de sensibilisation ont-elles vu le jour grâce à celui-ci ?

Les groupes de parole réunissant les familles et les membres des MR-MRS afin d'assurer un dialogue sont-ils promus au sein des structures d'hébergement ? Dans la négative, ne serait-il pas judicieux de les développer ?

Comment le travail de « Respect Seniors » est-il valorisé auprès du grand public ? Qu'en est-il des autres structures de soutien aux aînés ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, l'ASBL « Respect Seniors » publie chaque année un rapport d'activité reprenant les différentes données chiffrées collectées par ses travailleurs. Pour plus de précisions, je vous propose de visiter leur site, les différents rapports d'activités y sont disponibles.

L'administration enregistre également les plaintes qui lui sont transmises. Les données chiffrées que vous évoquez correspondent au nombre de plaintes enregistrées en 2014. Pour les plaintes enregistrées en 2015, le CWASS demande d'établir ce rapport pour le 30 avril de chaque année – ce qui a été fait. À ce stade, je ne peux vous donner plus de détails sur le contenu du rapport 2016 pour les plaintes 2015, sauf peut-être que le nombre de plaintes a, pour la deuxième année consécutive, légèrement diminué.

Ces chiffres ne sont que le reflet des situations où un acteur se manifeste.

Vous posez la question du caractère volontaire ou non des faits de maltraitance, il est bien difficile de distinguer dans des chiffres ces deux situations.

Un nombre plus élevé d'appels pour signaler des situations de maltraitance nous incite à nous poser des questions sur une éventuelle augmentation du phénomène. J'émetts cependant l'hypothèse que cette augmentation des appels est un signe que le phénomène de maltraitance tend à être plus connu et reconnu, le travail de l'Agence wallonne de lutte contre la maltraitance des aînés également.

Je ne m'attarderai pas plus sur les données chiffrées,

mais davantage sur vos deux principales interrogations, à savoir la possibilité de continuer à améliorer cette lutte contre la maltraitance et les pistes d'actions à renforcer à l'avenir.

Vous trouverez également sur le site d'ailleurs les différentes actions de l'ASBL en ce qui concerne la formation, la sensibilisation, tant au niveau des professionnels que des citoyens, les aînés et leurs proches.

Il est essentiel de poursuivre ce travail et une nouvelle campagne plus large de sensibilisation du grand public est actuellement à l'étude.

De manière générale, il est important de lutter contre l'isolement des personnes âgées par un développement et un entretien du réseau social de celles-ci mais aussi de leur entourage proche.

La mise en place d'aide au domicile, une prise en charge par un centre de jour permettent, par exemple, d'éviter l'épuisement des familles et d'avoir un regard extérieur sur les situations à risque.

Voici maintenant les informations concernant le service d'inspection des établissements d'hébergement et d'accueil des aînés. Il occupe huit inspecteurs sur le terrain ; un médecin inspecteur traite des plaintes à caractère strictement médical et qui supposent de devoir rechercher les informations dans les dossiers médicaux. Ces inspecteurs se répartissent les inspections des 830 établissements, qu'il s'agisse de maison de repos, maison de repos et de soins, résidences services et centres d'accueil et de soins de jour.

Le travail de l'inspection revêt plusieurs champs d'action, qu'il s'agisse de suivre les établissements dans un contexte de visite dite globale ou de routine, de visite sur la base d'une plainte, dans le cadre d'une demande administrative spécifique – par exemple, pour une ouverture, une extension ou un reconditionnement – ou bien dans le cadre d'un suivi de lacune ou d'un suivi d'avertissement.

Il arrive donc que les établissements ne soient pas inspectés chaque année et que d'autres fassent l'objet de plusieurs visites d'inspection au cours de la même année.

Lorsqu'une plainte concerne de la maltraitance, l'administration analyse les griefs à la lumière de leur objectivation au départ d'une norme, et ce, dans l'optique de permettre à l'agence « Respect Senior » d'intervenir lorsque la maltraitance dénoncée relève davantage du ressenti, d'un mal-être dans le chef de l'aîné, car il convient d'être précis sur le cadre des inspections, quelles qu'elles soient. Le rôle de l'inspection est de vérifier la conformité à la norme.

Vous comprendrez donc que dans des cas de maltraitance physique, par exemple, l'instruction

administrative a des limites fonctionnelles. C'est la raison pour laquelle lorsque de tels cas sont mis à jour par des inspecteurs, ils sont dénoncés aux autorités judiciaires.

Ceci dit, toute plainte fait l'objet d'un suivi dont le degré de priorité dépend de sa nature et des éléments portés à la connaissance de l'administration.

La législation prévoit que les résidents ou leur famille ou représentants participent aux réunions des conseils des résidents. De même, il est prévu que les établissements tiennent à disposition des résidents un registre de plaintes, de suggestions et de remarques. Ces outils existent, mais sont parfois utilisés à géométrie variable d'un établissement à l'autre pouvant être, chez les uns, valorisés dans l'intérêt du résident et, chez les autres, une manière de cadenasser le dialogue.

Je ne sais pas d'où vous tenez vos informations concernant le groupe thématique autour de l'accompagnement des aînés. Celui-ci a pour but de mettre autour de la table diverses associations et secteurs actifs autour des aînés. L'objectif est à la fois de renforcer les collaborations, d'analyser si des missions ne se chevauchent pas. Les conclusions actuelles sont que si les sources d'information sont légion, elles ne semblent pas toujours accessibles aux aînés. Les acteurs réfléchissent aux pistes qui pourraient être envisagées à cet égard.

M. le Président. - La parole est à Mme Pécriaux.

Mme Pécriaux (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Je resterai évidemment attentive, notamment à la campagne de sensibilisation pour le grand public qui sera lancée, parce que je pense que c'est vraiment cela qu'il faut diffuser le plus largement possible pour informer les personnes qui auraient besoin d'un encadrement, leur famille, mais surtout les personnes âgées en première ligne.

**QUESTION ORALE DE M. EVRARD À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
FUTURES SYNERGIES ENTRE L'ASSURANCE-
DÉPENDANCE WALLONNE ET L'ASSURANCE-
DÉPENDANCE LUXEMBOURGEOISE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Evrard à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les futures synergies entre l'assurance-dépendance wallonne et l'assurance-dépendance luxembourgeoise ».

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

M. Evrard (MR). - Monsieur le Ministre, si l'on se

réfère aux informations qui ont été diffusées dans la presse, l'assurance-autonomie en Région wallonne a pour objectif d'accompagner la dépendance, qu'elle soit due à l'âge, à la maladie ou au handicap. On annonce cette assurance-autonomie à l'horizon du mois de janvier 2017, c'est-à-dire demain, à travers une cotisation supplémentaire qui s'ajoutera à l'assurance de base obligatoire.

Vous le savez, les travailleurs résidant en Belgique et travaillant au Grand-Duché de Luxembourg sont assujettis d'office à l'assurance dépendance luxembourgeoise et sont contraints de verser 1,4 % de leur salaire brut à la Caisse nationale de sécurité sociale. C'est d'ailleurs elle qui définit si les personnes, en cas de difficulté ou d'accident, peuvent activer cette assurance à travers différents critères, dont notamment les critères de niveau de vie, d'hygiène, de mobilité.

Lorsqu'un résident belge est éligible et active cette assurance dépendance luxembourgeoise, généralement il perçoit, en cas d'avis favorable, une aide en espèces qui permet d'organiser les prestations de soins et les aides à domicile et/ou, dans certains cas, l'aménagement de leur domicile. Il est à souligner que c'est toujours une aide financière et qu'il n'a donc pas la possibilité de pouvoir se tourner vers des opérateurs de soins luxembourgeois.

Chose assez surprenante, il semble que l'accès à un éventuel système belge ait pour conséquence d'annuler, en quelque sorte, les prestations de l'assurance dépendance luxembourgeoise, c'est-à-dire que si un frontalier active un mécanisme en Belgique, à ce moment-là le Grand-Duché lui dit : « Maintenant, fini, tu es sous le couvert du mécanisme belge ». Alors que l'on sait que, dans d'autres types de protection sociale, je pense particulièrement aux allocations familiales ou encore au mécanisme de pensions, on a là des mécanismes et des systèmes qui se complètent à travers nos deux pays.

Pour prendre un exemple assez précis, lorsqu'une demande d'aide matérielle est formulée à l'endroit de l'AViQ pour l'aménagement d'un domicile, par exemple, là aussi, cela entraîne automatiquement une exclusion de l'assurance luxembourgeoise.

Monsieur le Ministre, avez-vous connaissance de pareilles difficultés ? Quels sont, à vos yeux, les moyens et les solutions pour remédier à ce genre d'inconvénients ?

Avez-vous, de votre côté, pris contact, pris langue avec vos homologues luxembourgeois pour articuler ces deux systèmes ? D'un côté, on a un mécanisme qui fonctionne, j'imagine aussi, avec ses grilles de lectures particulières, par exemple lorsqu'il s'agit de reconnaître un handicap. Les grilles de lectures vont-elles être similaires à celles que nous utilisons ou concordantes à celles que nous utilisons par exemple en Belgique ? On devine bien les problèmes que cela peut poser pour des

travailleurs frontaliers.

Il en va de même au niveau de la perception des cotisations à cette assurance autonomie wallonne. Vous savez que, généralement, les travailleurs frontaliers ne cotisent que pour l'assurance complémentaire auprès des mutuelles belges. On peut donc légitimement se poser la question de savoir s'ils ne vont pas se retrouver dans une situation de devoir cotiser deux fois, à la fois à travers un prélèvement sur leur salaire au niveau grand-ducal, puis ici, en Belgique, avec une cotisation supplémentaire qui devra elle aussi s'articuler sur une base solide, puisque, au niveau de l'assurance obligatoire, les frontaliers ne cotisent pas ici en Belgique.

Voilà quelques questions qui méritent toutes vos lumières. Je sais que c'est un travail de longue haleine que cette mise en place d'assurance dépendance ici, en Région wallonne, mais qu'il y a lieu aussi de considérer l'intérêt à l'égard des travailleurs frontaliers qui sont inquiets et qui risquent de se retrouver dans des situations délicates sur le plan administratif, au-delà des épreuves de la vie qu'ils peuvent éventuellement traverser.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, merci pour votre question. Comme pour la Flandre, le décret relatif à l'assurance autonomie en Wallonie doit respecter la législation européenne en la matière et notamment le règlement européen 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale, qui vise à coordonner l'application des régimes nationaux de sécurité sociale et à protéger les travailleurs qui se déplacent au sein de l'Union européenne, ce pour leur assurer une couverture sociale malgré ces déplacements. Il détermine, dans les cas communautaires, l'État auquel le ressortissant sera attaché.

Selon ce règlement européen, les travailleurs sont soumis au régime de sécurité sociale de l'État dans lequel ils exercent leur activité professionnelle.

Le règlement détermine précisément l'État auquel la personne sera rattachée et détaille différentes hypothèses, notamment celles qui nous occupent. Ce règlement prévoit que toute personne exerçant une activité salariée ou non-salariée dans un État est soumise à la législation de cet État membre. Cela vaut pour les fonctionnaires, les personnes appelées à exercer leur service civil dans un État ainsi que les personnes bénéficiant d'une prestation de chômage.

Le règlement prévoit également que, dans le cas d'une personne exerçant son activité dans deux ou

plusieurs États membres : si la personne exerce une partie substantielle de son activité dans l'État membre de sa résidence, elle sera soumise à la législation de cet État membre ; si au contraire, elle n'exerce pas une partie substantielle de ses activités dans son État de résidence, elle sera soumise à la législation de l'État membre dans lequel l'entreprise ou l'employeur qui l'emploie a son siège ou son domicile, si elle est salariée, ou l'État dans lequel se situe le centre d'intérêt de ses activités, si elle n'est pas salariée.

Il est également possible de déroger à ces articles en cas d'accord entre États membres, et pour autant que cela soit dans l'intérêt de certaines personnes ou catégories de personnes. Vous l'aurez compris, il s'agit d'une application très technique des règles de libre circulation des travailleurs.

Concrètement, une personne habitant au Luxembourg qui exerce une activité professionnelle en région de langue française – je précise qu'il n'y aura pas beaucoup de candidats – sera soumise au système d'assurance-autonomie wallon et, par conséquent, devra ou pourra cotiser. Dans ce cas, des accords de coopération doivent être prévus avec les États frontaliers afin, d'une part, de prévoir la manière de percevoir les cotisations – par quel organisme assureur ? Belge ou luxembourgeois ? – et, d'autre part, de prévoir que les prestations des services d'aide à domicile puissent être effectuées non pas par les services belges, mais bien par les services luxembourgeois.

Inversement, une personne habitant en Wallonie qui exerce une activité professionnelle au Luxembourg – a priori, c'est un cas un peu plus fréquent que dans l'autre sens – sera soumise au système d'assurance-autonomie luxembourgeoise. Dans ce cas, comme vous le précisez, 1,4 % sera versé à la caisse nationale de sécurité sociale et elle pourra prétendre à une allocation financière sans difficulté d'opérationnalisation, pour autant qu'elle remplisse les conditions pour pouvoir bénéficier de l'assurance-dépendance luxembourgeoise.

Il n'y aura donc pas de cumul des assurances-dépendances. À cet effet, le décret prévoira une disposition qui exclut son application aux personnes qui sont couvertes par le régime de sécurité sociale d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un autre État qui fait partie de l'espace économique européen en application du règlement 883/04. Dans ce cas, la personne ne devra pas cotiser.

Au moment de la négociation des accords de coopération, il faudra identifier les difficultés qui pourraient être rencontrées dans l'opérationnalisation concrète de ces assurances autonomie.

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

M. Evrard (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je vois effectivement que l'on a la

même base, référence européenne pour régler ce type, pas de problème, mais de législation. J'entends bien que vous mesurez l'importance des contours de la problématique que je vous expose aujourd'hui. Il n'en reste pas moins qu'à travers vos commentaires théoriques – je pense que c'est logique dans un premier temps – on a, comme je le disais, notamment des problèmes d'exclusion de l'AViQ dans certains cas.

Je ne peux que vous inviter à travailler sur trois axes. Ce sera, dans un premier temps, la mise en concordance de l'assurance autonomie avec l'assurance grand-ducale. Dans un second temps, il s'agira de définir, comme vous l'avez sous-entendu, des accords de collaboration clairs qui permettront l'accès à des prestations de soins dans les deux pays et de manière relativement simple. Puis, bien préciser les mécanismes financiers qui permettront les transferts entre les deux pays, comme cela se fait d'ailleurs dans d'autres matières, allocations familiales et autres, de manière à pouvoir être très efficaces et pouvoir libérer les gens, qui sont dans des situations souvent délicates sur le plan physique, de contraintes administratives longues et pénibles.

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

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

La parole est à Mme Trotta pour poser sa question.

Mme Trotta (PS). - Monsieur le Ministre, vous savez à quel point le bien-être des jeunes est un enjeu qui me préoccupe. Il est important parce que l'enfance et l'adolescence sont des périodes cruciales pour la construction de l'identité de la personnalité. Je vous ai déjà interrogé à cet égard plusieurs fois en mentionnant des résultats d'enquête. Par exemple, le thermomètre Solidaris qui révélait une série d'éléments interpellant en termes de souffrances psychologiques, de dépressions, bref de troubles de santé mentale qui sont trop peu diagnostiqués et donc trop peu traités.

En octobre dernier, vous m'annonciez pour la fin 2015 un bilan des actions menées dans le cadre de la politique wallonne de lutte contre le suicide, ainsi que des manques éventuels. Ce bilan devait être établi en concertation avec les principaux acteurs du secteur, processus qui devrait déboucher sur l'adaptation de la politique menée en la matière.

Lorsque je vous interrogeais en janvier, ce bilan était toujours à l'étude auprès de vos collaborateurs. Aujourd'hui ce bilan est-il finalisé ? Je l'espère.

Dans l'affirmative, quels sont les manques identifiés et, surtout, que prévoyez-vous pour les pallier ? Préparez-vous un Plan d'action wallon de prévention et de lutte contre le suicide ?

Bien entendu, il est nécessaire d'élargir cette question à la santé mentale au sens large et de revenir sur le guide adopté en mars 2015 en conférence interministérielle santé publique – guide qui concerne la nouvelle politique de santé mentale pour enfants et adolescents. Je suis consciente que sa mise en œuvre prendra un certain temps. Toutefois, pouvez-vous faire le point sur la concrétisation de cette nouvelle politique ?

Pouvez-vous aussi nous préciser les moyens financiers nouveaux venant du Fédéral qui sont consacrés à la nouvelle politique de santé mentale des enfants et adolescents ?

Enfin, au début de l'année, vous nous avez parlé d'une publication à venir courant 2016, publication de l'Observatoire wallon de la santé sur la santé mentale et le suicide en Wallonie. Pouvez-vous nous préciser quand cette publication importante devrait être présentée ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, comme vous, j'ai conscience que la lutte contre le suicide dans notre région est fondamentale et nécessite la plus grande attention.

J'ai déjà expliqué, lors de différentes réponses aux questions parlementaires, les nombreuses actions variées qui étaient mises en place par la Wallonie dans le cadre de la lutte contre le suicide. Je n'y reviendrai pas aujourd'hui.

Concernant votre demande précise, il est encore trop tôt pour mesurer les effets des actions qui ont été développées. Un bilan des mesures menées dans ce domaine et des manques éventuels sera établi en concertation avec les acteurs majeurs du secteur. Ce bilan n'est pas encore finalisé. Sur bases des éléments qui me seront rapportés, je déciderai ensuite des mesures les plus opportunes afin de lutter efficacement, dans les années à venir, contre le suicide en Région wallonne.

Vous m'interrogez également au sujet de la nouvelle politique de santé mentale pour enfants et adolescents. Concernant la concrétisation de cette nouvelle politique, les choses ont – à ma grande satisfaction – beaucoup évolué depuis l'adoption du guide en mars 2015. J'en

suis très heureux.

En Wallonie, cinq réseaux dont la zone d'activité correspond au territoire de chaque province sont en place. Ils disposent chacun d'un ou de plusieurs coordinateurs à raison d'un équivalent temps plein. Les réseaux ont commencé par se doter d'un comité de réseaux, où sont représentés de nombreux secteurs concernés, tous partenaires au bénéfice des enfants, des adolescents et de leur entourage. Afin de répondre aux sollicitations du Fédéral, les comités de réseaux élaborent et proposent des modèles selon chaque programme d'activité décrit dans le guide.

Actuellement, des modèles pour la description du programme de soins de crise, des modèles pour la description du programme de soins de longue durée, des modèles pour la description du programme de consultation et de liaison intersectorielle, des modèles pour la description du renforcement de l'offre de soins en santé mentale pour enfants et adolescents présentant un double diagnostic sont soit déjà validés et en phase d'implémentation, soit en cours d'élaboration.

Des appels à candidature sont ouverts et certains engagements déjà prévus, notamment en ce qui concerne le ou les médecins pédopsychiatres coordinateurs et les membres des différentes équipes mobiles.

Concernant les nouveaux moyens provenant du Fédéral pour la nouvelle politique de santé mentale enfants et adolescents, des moyens globaux sont dédiés par le Fédéral pour la mise en place des réseaux. En 2015, les montants alloués à la fonction de coordination de chaque réseau ont été libérés via le budget des moyens financiers d'un hôpital, soit 500 000 euros pour les réseaux en Wallonie. En 2016, la part du budget des moyens financiers dédiée à la mise en place de cette nouvelle politique représente, pour l'ensemble du pays, plus de 22 millions d'euros toujours libérables via le BMF, cela pour couvrir les besoins des 11 réseaux. À partir du 1er juillet de cette année, une partie importante de ce budget sera versée, en douzième, aux hôpitaux qui font fonction de boîtes aux lettres, respectant de complexes calculs de proportionnalités entre les différents réseaux.

Il faut par ailleurs prendre en compte un aspect dans la conception de la nouvelle politique qui consiste pour les autorités fédérales à réemployer en grande partie les moyens octroyés par le passé à certains projets pilotes, tels l'*outreaching*, les cellules mobiles d'intervention pour double diagnostic, les moyens alloués pour la coordination des trajets de soins pour jeunes ayant commis des faits qualifiés d'infraction, et cetera, afin de les intégrer aux moyens globaux alloués par les programmes d'activités. À charge pour les comités de réseaux de veiller à s'appuyer sur les bonnes pratiques acquises et, si cela se justifie, à recruter du personnel issu de ces projets et ayant développé une expertise

propre.

La finalité est que toutes les situations qui le nécessitent doivent pouvoir être prise en compte et bénéficier de l'accompagnement et du traitement appropriés.

Enfin, sachez que les professionnels de l'Observatoire wallon de la santé travaillent à actualiser les données disponibles en rapport avec le suicide et publieront en automne de cette année, ces informations dans une publication plus générale sur la Santé mentale et le suicide en Wallonie. À ce stade, il ne m'est pas possible de vous donner de plus amples informations.

M. le Président. - La parole est à Mme Trotta.

Mme Trotta (PS). - Monsieur le Ministre, je préfère la deuxième partie de votre réponse. J'étais revenue vous interroger sur le suicide parce que c'est vous qui m'aviez donné l'échéance de fin 2015. Je me suis dit que j'allais encore vous laisser un peu de temps.

Par contre, par rapport à la politique de santé mentale, je vois que cela avance. Depuis l'adoption du nouveau guide, il y a des avancées. On arrive tout doucement vers une concrétisation et c'est fort heureux, parce que ces enfants et ces adolescents méritent toute l'attention requise.

J'attendrai aussi la brochure, les deux se feront ensemble. Si les deux sont associés, je pourrai voir la publication encore cette année. Je reviendrai vers vous début de l'année parlementaire prochaine pour vous réinterroger sur ces deux questions.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
CONCERTATION DES RÉGIONS POUR LA
DISTRIBUTION DE COMPRIMÉS D'IODE »**

M. le Président. - 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 concertation des Régions pour la distribution de comprimés d'iode ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, l'autorité fédérale, soucieuse de protéger la santé des citoyens, a décidé de lancer une distribution de comprimés à base d'iode pour protéger la population en cas d'accident nucléaire, et ce dans un rayon de 100 kilomètres autour des centrales. C'est vraiment impressionnant.

Agissant de la sorte, le Gouvernement aurait aussi pu coller un sparadrap sur les fissures dans les cuves des

réacteurs nucléaires. L'effet aurait pratiquement été le même.

Disposez-vous d'informations permettant de certifier que les pilules à base d'iode peuvent protéger les gens en cas de fuite de radioactivité et, dans l'affirmative, pendant combien de temps ?

Est-ce une matière pour laquelle vous êtes consulté vu le transfert des compétences relatives à la santé vers la Wallonie ? Ou au contraire, est-ce une mesure qui relève uniquement de la compétence de Mme De Block ?

Enfin, que faut-il penser de cette mesure ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, malgré la sixième réforme de l'État, la sûreté nucléaire et, de manière plus générale, l'ensemble des thématiques liées aux rayonnements ionisants, ainsi que le Plan d'urgence nucléaire relèvent des compétences de l'autorité fédérale.

L'Agence fédérale de contrôle nucléaire est en charge de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre les dangers des rayonnements ionisants, tandis que le Centre de crise fédéral gère le risque nucléaire pour toute la population belge.

Les pilules à base d'iode peuvent effectivement protéger la population des cancers thyroïdiens en cas d'accident nucléaire au cours duquel de l'iode radioactif pourrait être libéré.

D'après les études sur les populations affectées par l'accident de Tchernobyl, l'effet le plus marquant et le moins contestable est l'augmentation importante de l'incidence du cancer de la thyroïde parmi les enfants des régions les plus affectées par les retombées initiales du nuage radioactif.

Ces cancers affectent particulièrement les jeunes enfants en bas âge, ont un temps de latence remarquablement court et sont de nature très agressive. Ces résultats confirment donc la nécessité de prévoir une prophylaxie iodée pour les populations habitant au voisinage de sites nucléaires, et incitent à une vigilance accrue pour la protection des couches de population les plus jeunes.

En 2015, le Conseil Supérieur de la Santé a recommandé d'étendre les zones de planification à 100 kilomètres. La Région n'a pas encore été concertée, ne l'a pas été non plus au préalable à cette décision prise par l'État fédéral.

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

M. Stoffels (PS). - Je prends acte de la réponse de M. le Ministre que je remercie pour la clarté et la sincérité de son propos. Je dois dire ô combien cette réponse m'inquiète. Cela témoigne d'une absence totale de volonté de l'autorité fédérale de se concerter avec les Régions qui sont pourtant compétentes en matière de protection de la santé, même s'il s'agit d'un accident d'origine nucléaire dans ce cas-ci.

Vu la problématique qui est liée avec la question de l'énergie nucléaire, vu l'âge des réacteurs, vu l'ensemble des difficultés que ces réacteurs nucléaires rencontrent, il me semble que la politique telle que menée au niveau fédéral ne permet qu'une seule analyse : cela relève de l'irresponsabilité.

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

**QUESTION ORALE DE M. ONKELINX À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
FORMATION DES PROFESSIONNELS AUX
NOTIONS DE L'ACCESSIBILITÉ »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Onkelinx à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la formation des professionnels aux notions de l'accessibilité ».

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

M. Onkelinx (PS). - Monsieur le Ministre, j'ai récemment été sensibilisé aux manques de connaissances des professionnels par rapport à la notion de l'accessibilité. En effet, les compétences techniques afin de faciliter la mobilité de chacun, favoriser l'inclusion de toute personne présentant une perte d'autonomie, créer des environnements et équipements conçus avec le moins d'obstacles possible, sont des principes qui ne s'improvisent pas.

Dans ce contexte, j'ai interrogé votre collègue en charge de l'Enseignement supérieur sur la formation des futurs architectes, et plus précisément sur la place qu'occupent les notions d'accessibilité et d'adaptabilité dans ce cursus. Le ministre a alors pu me confirmer que le collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles relevait un manque de connaissance des professionnels dans ce domaine.

Il est essentiel que les personnes ayant une influence sur l'aménagement de l'environnement pour les personnes à mobilité réduite soient informées au mieux. Aussi, l'ARES a été chargée de faire le point sur l'intégration de l'apprentissage des conditions d'accessibilité dans le cursus des diplômés. De plus, le Ministre m'a informé de son intention de s'entretenir

avec vous de cette question lors d'une rencontre prévue le 27 avril dernier.

De quelle manière avez-vous été sensibilisé à cette problématique en tant que ministre en charge de l'Égalité des chances et de l'Action sociale ?

Quels constats ont été tirés lors de cette rencontre avec votre Collègue en charge de l'Enseignement supérieur ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, actuellement, diverses actions contribuent à la promotion et à la mise en place de l'accessibilité universelle afin que l'environnement ne soit plus une limite à l'autonomie de certaines personnes et que l'ensemble de la société gagne en facilité et en confort. Ces actions se veulent complémentaires, c'est pourquoi elles touchent différents publics : le grand public, les autorités publiques, les hommes de métier et, bien entendu, les personnes à mobilité réduite et différents stades de l'accessibilité.

Par exemple, depuis plusieurs années, quatre associations expertes en la matière sont conventionnées par l'AViQ afin de mettre en œuvre un programme d'information, de grande sensibilisation, de promotion de l'accessibilité et de la mobilité auprès du grand public. Il s'agit des ASBL Plain-Pied, d'Atingo, l'ancien Gamah, de l'Association nationale du logement pour handicapés et de Passe-Muraille.

Un des objectifs de ces conventions est la mise en place de formations à destination des opérateurs publics, des architectes, des entrepreneurs de la construction, en matière d'accessibilité.

L'ASBL Atingo dispense des formations sous diverses formes – graduelle, personnalisée, de longue durée – afin d'améliorer la connaissance de l'accessibilité par les acteurs concernés. Les formations abordent différentes thématiques allant des prérequis aux connaissances approfondies comme l'accessibilité des bâtiments et des espaces publics, y compris la signalétique et la transmission d'informations, les compétences nécessaires pour pouvoir conseiller des projets de mise en accessibilité de l'environnement ou encore l'acquisition d'une méthodologie de travail adapté.

Partant du constat qu'aujourd'hui 30 % de la population peut être considérée comme personne à mobilité réduite, j'ai sollicité une rencontre avec le cabinet de mon collègue, M. le ministre Marcourt, afin de voir dans quelle mesure il serait possible d'intégrer une sensibilisation à l'accessibilité dans les cursus de tous les futurs architectes. Le collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles – le CAWAB – était bien sûr convié à cette réunion. Des discussions très constructives que

nous avons pu développer, il ressort effectivement que rien ne s'oppose à l'intégration de la notion d'accessibilité de façon structurelle dans les programmes de formation.

Les quatre universités peuvent s'entendre et adapter leur programme dans ce sens. Le cabinet de M. le Ministre Marcourt a donc proposé de demander à l'ARES d'organiser une journée de colloque sur la thématique, probablement vers le mois d'octobre.

Les architectes seraient visés dans un premier temps, mais ce type de sensibilisation devra être étendu à d'autres corps de métier par la suite ; nous pensons notamment au personnel paramédical et soignant, aux enseignants ou encore aux conseillers en prévention.

Je tiens cependant à rappeler qu'il n'a pas fallu cette rencontre pour que le travail soit entamé. Des contacts réguliers ont lieu avec le CAWAB et le premier résultat concret sera soumis dans un avenir proche à l'approbation du Gouvernement wallon, puisqu'il s'agit d'un projet d'arrêté visant à donner une juste reconnaissance des services-conseils en accessibilité par le biais d'un agrément. La seconde étape sera d'intégrer l'obligation de recourir à ces services-conseils pour tout promoteur souhaitant répondre aux appels à projets lancés pour la création de places, notamment dans le secteur du handicap.

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

M. Onkelinx (PS). - Voilà une affaire qui bouge, comme on dit. C'est bien, ça roule. Je vous remercie pour vos réponses qui sont de bonnes avancées en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Que ce soit au niveau de l'accessibilité dans les habitations ou au niveau du mobilier urbain, je pense qu'il y a encore des choses à faire. Des formations, qui peuvent être distillées par les universités, sont une excellente chose.

Je suppose que cela concerne les écoles aussi par la même occasion.

(M. Onkelinx, doyen d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Trotta à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le plan Autisme ».

La parole est à Mme Trotta pour poser sa question.

Mme Trotta (PS). - Monsieur le Ministre, avec vos collègues des gouvernements de la Fédération Wallonie-Bruxelles et de Bruxelles-Capitale, vous avez présenté le 25 avril dernier un Plan transversal pour améliorer la prise en charge des personnes autistes et le soutien à leurs proches. Ce plan était très attendu par ces personnes pour qui il reste beaucoup à faire en la matière, comme l'avait encore rappelé le collectif Autisme. Il y a un an, 10 balises ont été fixées pour articuler le plan, balises qui étaient appelées à évoluer en fonction des concertations qui ont eu lieu depuis lors.

Dans un premier temps, pouvez-vous présenter les lignes de force du plan Autisme ? Quels sont les principaux changements qui s'annoncent au bénéfice des personnes concernées et de leurs proches ? Pouvez-vous aussi nous dire dans quelles mesures les revendications du collectif Autisme ont été rencontrées ?

Des moyens financiers renforcés ont été annoncés, notamment pour la création de places en centre de jours et d'hébergement. En réponse à des questions d'actualité qui vous ont été posées en plénière il y a 15 jours par ma collègue ici présente, vous avez répondu que certains moyens vont être nouveaux. J'aurais voulu savoir quels sont précisément ces moyens nouveaux.

Trois millions d'euros supplémentaires sont évoqués pour 2016 pour créer des places pour des cas prioritaires. On parle aussi de 10 millions d'euros pour un appel à projets visant la création de places d'accueil et d'hébergement. C'est donc 10 millions d'euros que vous iriez puiser dans les 30 millions d'euros du plan Grande Dépendance. Est-ce que ce sont bien 13 millions d'euros qui seront au total consacrés à de nouvelles places ? Est-ce ce même appel à projets qui concernera aussi de nouveaux services de répit évoqués dans le plan Autisme ?

Vu le manque de places que la Région bruxelloise connaît et en vertu du principe de libre choix et de circulation des personnes, ne doit-on pas craindre que les moyens dégagés chez nous par la Wallonie servent à pallier ce manque de places à Bruxelles ? Au final, ne risque-t-on pas que l'ouverture de places d'accueil se fasse au détriment de la Wallonie ?

Ce plan ayant été présenté de manière transversale, des accords de coopération relatifs au financement et à l'organisation des nouvelles places d'accueil sont-ils conclus entre la Cocof et la Wallonie ?

J'ai pu lire qu'un cadastre des besoins et places disponibles sera réalisé tant pour les jeunes que pour les adultes d'ici l'automne 2016. N'aurait-il pas été plus logique de réaliser ce cadastre pour pouvoir finaliser ce plan ? Cela me semble constituer un préalable : on dégage des moyens, mais on ne semble pas encore clairement savoir quels sont les besoins. Je trouve que l'on procède un peu à l'envers. J'aurais donc voulu avoir votre éclairage à ce niveau.

Monsieur le Ministre, j'espère que vous saurez trier, parce que l'on était trois sur la question et que je serai seule à la poser ; j'espère donc que vous pourrez répondre uniquement à mes seules questions, merci.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mais parce que vous avez osé être la seule à me poser la question, je vais vous faire le plaisir de vous donner la complétude des réponses ; comme cela, vous pourrez en bénéficier largement...

Plus sérieusement, Madame la Députée, ma réponse visera vos questions autant que celles que M. Daele et Mme Vienne étaient censés m'adresser. Je commencerai par l'interpellation relative aux questions de Mme Vienne, puisque c'est une interpellation plus large qui s'occupe des personnes en situation de grande dépendance. Effectivement, 2,3 millions d'euros ont été dégagés en 2015 pour la recherche de solutions pour les personnes prioritaires par le biais des conventions ou agréments nominatifs. Ce sont 3 millions d'euros qui seront ajoutés cette année pour ces situations extrêmement complexes. Je rappelle que ce sont des crédits récurrents, ce qui rend d'autant plus difficile leur découverte.

D'autre part, il y a une réflexion, pour l'instant, pour sortir de cette mécanique relativement peu sûre pour les gestionnaires qui hésitent à engager du personnel supplémentaire pour encadrer ces personnes sans garanties du maintien de cet emploi au départ de la personne en situation de handicap afin d'entrer plutôt dans une logique de réservation de places. Cette réflexion n'est aujourd'hui qu'à ses débuts.

En ce qui concerne la reconversion de places des services résidentiels pour adultes vers des services de logement supervisés, l'expérience précédente est loin de nous démontrer que l'objectif de libération de places pour des personnes plus lourdement dépendantes est concluante et qu'il a été atteint. Au contraire, on semble avoir attiré de nouveaux besoins, certains services ayant préféré prendre des personnes plus légèrement handicapées dans leur nouvelle structure, plutôt que de se lancer le pari de l'autonomie de certains de leurs bénéficiaires actuels. Je ne crois donc pas que cette formule puisse être reconduite telle quelle ; il faudra incontestablement retravailler le modèle avant d'entreprendre de nouvelles transformations.

Pour ce qui est du document rédigé par les instances d'avis de l'AViQ sur les bonnes pratiques, celui-ci n'a pas encore fait l'objet d'une diffusion, les membres du comité de gestion auxquels il a été présenté souhaitant y voir apporter quelques compléments d'information.

Le plan autisme a été construit en collaboration avec

la Wallonie, la Région bruxelloise et la Fédération, afin d'assurer la transversalité indispensable à la prise en charge et à l'accompagnement des enfants et des adultes présentant des troubles autistiques. Il tient en compte autant que possible des pistes de réflexion amenées par les associations de personnes handicapées et par les professionnels de terrain rencontrés par les différents cabinets.

Les grands axes en sont : l'établissement d'un état des lieux du manque de solutions pour les personnes atteintes d'autisme ou de handicap de grande dépendance ; le dépistage et l'annonce du handicap ; l'information et la sensibilisation ; la formation des professionnels et des parents ; la prise en charge précoce ; la création de nouvelles places ; la création de nouvelles places ; le renforcement de l'encadrement dans les écoles ; le suivi dans la transversalité ; la participation à la vie sociale et le transport scolaire.

Nous sommes tous conscients de la nécessité de soutenir les parents d'un enfant porteur de handicap et de la charge psychologique que son accompagnement au quotidien peut engendrer. C'est pourquoi l'accent a été mis sur la formation et l'information. La formation à l'attention des parents est clairement une nouveauté et une priorité, tout comme l'information du personnel de première ligne. La formation à elle seule représente environ 40 000 euros – pour 20 modules de deux jours – auxquels il faudra ajouter le coût de la formation expérimentale en séjour résidentiel, pour laquelle le montant dépendra des partenariats qui pourront être noués avec les écoles d'éducateurs spécialisés.

Les moyens sont également consacrés au site internet d'information – je pense singulièrement à la plateforme « annonce handicap » ou « autisme participe ». Trois millions d'euros supplémentaires sont prévus pour l'année 2016 à l'attention des cas prioritaires. Comme M. Daele aurait dû l'évoquer, ce point n'est pas totalement réservé aux personnes atteintes d'autisme, mais sur ceux qui représentent une part importante de ces situations complexes.

Dix millions d'euros supplémentaires – et là, c'est du *one shot*, ce n'est pas du récurrent – sont prévus pour la création de places dédiées et exclusivement réservées à l'autisme et au double diagnostic – la frontière entre les deux est parfois mince et il m'a semblé plus opportun de grouper ces thématiques. Ces moyens serviront à créer les places d'accueil, d'hébergement ou de répit institutionnel pour les jeunes. La nouvelle législation, qui sera effective au 1er janvier 2017, élargit la définition du jeune jusque 25 ans, la tranche 18-25 étant la plus problématique en terme d'orientation.

Les autres axes du plan nécessitent la mutualisation de financement des différentes entités et l'aménagement de certains textes règlementaires, et ne pourront donc trouver leur concrétisation immédiate en 2016. Cela, c'est sûr.

Enfin, si l'horizon budgétaire se dégage en 2017-2018, la priorité sera donnée à la création d'unités spécialisées ou d'unités de crise. Ces petites unités de maximum six personnes appelées à prendre charge pour un temps déterminé les personnes à besoins très complexes nécessitent un encadrement beaucoup plus important et la présence d'équipes pluridisciplinaires. On peut estimer le coût d'une prise en charge dans ce type de structure hyper spécialisée à 120 000 euros.

Pour ce qui est du transport scolaire, des contacts formels n'ont pas encore été pris avec mon collègue Di Antonio ; nous comptons nous y atteler rapidement avec l'expertise du cabinet de Mme Schyns.

Pour ce qui est de l'état des lieux du manque de places, celui-ci se réalisera grâce au croisement d'informations pour la plupart existantes, mais sous des formes difficilement exploitables par tous. Cet état des lieux chiffrera de façon plus précise le nombre de places manquantes, mais il est clair que ce plan n'a pas la prétention de résoudre l'ensemble des problèmes ; ce n'est qu'un premier pas dans la démarche. Il a en tout cas le mérite d'être co-construit et de baliser les priorités. Il n'était donc pas à mon sens nécessaire d'en disposer pour démarrer les actions, mais il sera utile de pouvoir en disposer pour programmer efficacement la création de classes issues de financements conjoints. Je n'exclus d'ailleurs pas que, d'ici la fin de cette législature, je propose un second plan autisme qui permettra à la fois d'affiner les besoins qui devront être rencontrés et qui fera déjà aussi le bilan de ce qui aura pu être mené ou pas, puisque c'est une thématique qui ne s'arrête pas un jour, un instant, mais qui nécessite un renouvellement aussi des politiques publiques pour répondre au mieux aux besoins des parents et des personnes souffrant d'un trouble du spectre autistique.

M. le Président. - La parole est à Mme Trotta.

Mme Trotta (PS). - Je remercie le Ministre pour cette réponse complète. Évidemment, ce ne sont que des bonnes nouvelles, pour les enfants, les parents, les proches, et cetera qui sont victimes de ces troubles. La transversalité était vraiment indispensable ; je suis contente que vous en parliez. En plus, ce plan tient vraiment compte de l'avis de tous ces professionnels de terrain et je pense qu'ils sont les mieux placés pour pouvoir en parler.

Par rapport à la formation et l'information, la formation à l'intention des parents est aussi primordiale, et l'information des professionnels du secteur d'autant plus ; je suis donc très contente de vous entendre à ce niveau-là.

Même si les 10 millions est un *one shot*, la création de places est indispensable aussi. Il y a trop d'enfants aujourd'hui qui ne sont pas à leur place et qui ne savent pas évoluer de la meilleure des façons. Ce sera donc toujours cela de pris. Espérons qu'au niveau budgétaire, on pourra – comme vous le dites – dégager de nouveaux moyens pour en faire encore davantage.

Mais évidemment, je suis très contente. Comme vous le dites, même si ce plan ne résoudra pas tous les problèmes d'un coup, c'est déjà une très belle avancée. Merci.

**QUESTION ORALE DE MME TROTTA À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES
SERVICES DE MÉDIATION DE DETTES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Trotta à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les difficultés rencontrées par les services de médiation de dettes ».

La parole est à Mme Trotta pour poser sa question.

Mme Trotta (PS). - Monsieur le Ministre, selon l'Observatoire du crédit et de l'endettement, le nombre de ménages wallons qui ont d'importantes difficultés financières ne décroît pas. En considérant la situation de nombreux services de médiation de dettes, on peut même penser que la situation continue de se dégrader. En effet, des services de médiation de dettes voient augmenter le nombre de personnes qui sont surendettées et qui s'adressent à eux. Malgré la bonne volonté des équipes en place, le résultat de cette affluence est un allongement des délais de traitement des dossiers ; un allongement qui est vraiment préjudiciable aux personnes concernées.

En novembre 2015, vous m'indiquiez en commission que l'enveloppe globale du budget consacrée en 2015 à la lutte contre le surendettement s'élevait à plus ou moins 4,5 millions d'euros – dont à peu près 2,4 millions d'euros pour les services de médiation de dettes des seuls CPAS – et qu'un groupe de travail, composé de l'Observatoire du crédit et de l'endettement, des centres de référence et de représentants des services de médiation de dettes, travaillait notamment sur la question des moyens financiers au coeur des inquiétudes de ces services.

Compte tenu de l'affluence inquiétante de personnes surendettées vis-à-vis desquelles les services de médiation doivent pouvoir proposer un accompagnement qui est adéquat dans les délais raisonnables, pourriez-vous dans un premier temps faire le point sur l'état de la réflexion qui est menée par ce

groupe de travail, notamment en terme de financement ?

Quelle est précisément la situation des services de médiation à l'échelle de la Région, en termes d'évolution du nombre de dossiers, de besoins de financements, d'efficacité d'accompagnement et de traitement des dossiers, et cetera ?

Des moyens financiers vont-ils être dégagés pour permettre aux services de médiation de dettes qui connaissent une augmentation du nombre de dossiers à traiter de pouvoir remplir leur mission dans des délais plus courts et qui seraient non préjudiciable pour ces personnes qui sont surendettées et qui ont vraiment besoin d'eux.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, comme vous le signalez, j'ai pris l'initiative de mettre en place un groupe de travail composé :

- de représentants des quatre centres de référence ;
- de deux institutions agréées pour pratiquer la médiation de dettes et actives en milieu urbain – ces services sont le CPAS de Charleroi et le CPAS de Namur ;
- de trois associations agréées dont au moins une privée et une publique pour pratiquer la médiation de dettes et actives en milieu rural, ces services sont le CPAS de Marche-en-Famenne, l'association chapitre 12 – aide, action et médiation – de Wanze, la Mutualité chrétienne du Hainaut oriental ;
- des représentants de l'observatoire du crédit et de l'entêtement, de Crédal, du réseau Financité ;
- la DGO5 qui assure le secrétariat du groupe de travail.

J'ai souhaité limiter le nombre de participants au groupe de travail tout en assurant une représentativité de services actifs en milieu urbain et en milieu rural, certains pratiquant le règlement collectif de dettes. Le groupe intègre également les acteurs œuvrant dans le domaine du crédit social accompagné et de la microépargne.

Bien que j'eusse préféré que les travaux débutent plutôt, j'ai le plaisir de vous annoncer que la première réunion de ce groupe de travail – dont j'attends beaucoup – aura lieu ce mardi 10 mai. Le groupe devrait se réunir régulièrement d'ici la fin de cette année afin de me livrer le fruit de ses réflexions.

Voici les grands axes de travail que j'ai définis pour ce qui concerne la philosophie qui devra animer les réflexions sur notre groupe de travail :

- il conviendra objectivement de réfléchir à

partir des attentes des personnes confrontées à des difficultés financières qui sont susceptibles de faire l'objet d'actions de sensibilisation, d'information et de prévention ;

- il s'agira aussi de réfléchir à une répartition objective entre les différents acteurs des missions touchant à la prévention de surendettement et de la lutte contre ce phénomène ;
- il s'agira de voir le champ d'action des acteurs afin que ce soit bien délimité et d'éviter tout chevauchement, de pouvoir coordonner l'action de ces acteurs et de rendre leurs missions complémentaires par rapport à celle d'autres ;
- il conviendra aussi de prendre en considération les attentes réelles des institutions pratiquant la médiation de dettes ;
- enfin, il s'agira de définir une vision partagée avec des objectifs communs, des missions à assumer par les acteurs précités, vision partagée qui devra faire l'objet d'une promotion.

Le groupe de travail visera ainsi à évaluer les modifications éventuelles à apporter aux dispositions réglementaires dans le but d'améliorer les dispositifs de prévention et de lutte contre le surendettement.

Vous le signalez, le nombre de dossiers traités par le service de médiation de dettes est en augmentation constante. Il est actuellement de l'ordre de 20 000 dossiers sur base annuelle, soit une augmentation de 50 % en l'espace d'une décennie.

Lors des derniers exercices budgétaires, j'ai voulu maintenir le budget global dévolu annuellement à la lutte contre le surendettement en Wallonie, celui-ci incluant les services de médiation de dettes mais aussi l'Observateur du crédit et de l'endettement, les centres de référence et le crédit social accompagné.

Cet effort traduit ma volonté et celle du Gouvernement de protéger les moyens budgétaires de l'action sociale et de lutter contre le surendettement en Wallonie avec détermination et efficacité.

Quant à l'ensemble des acteurs de ce secteur, qu'il soit public ou issu de l'associatif, je tiens à souligner le travail et l'accompagnement de qualité qu'ils effectuent dans des conditions souvent difficiles et avec des moyens que je pourrais élargir, je l'espère, dès lors que le contexte budgétaire me le permettra.

M. le Président. - La parole est à Mme Trotta.

Mme Trotta (PS). - Je remercie Monsieur le Ministre pour sa réponse qui est à nouveau bien complète. Rien qu'au Service de médiation de dettes de Charleroi, pour ce que je connais, il y a une influence énorme de personnes. Avant le délai d'attente était de 15 jours, maintenant il est de cinq semaines. Et l'on passe

de 2010 à 2014, il y a une augmentation de plus de 5 % en cinq ans, ce qui est énorme. Ces gens, malgré le travail de qualité qu'ils font, n'en peuvent plus alors qu'ils voudraient accorder toute leur attention à ces gens qui luttent contre ce fléau qu'est le surendettement.

Je suis très contente que ce groupe de travail commence dès aujourd'hui, parce que, comme on peut le constater, il a du travail. J'espère que rapidement il pourra arriver à des solutions que l'on pourra mettre en œuvre et que des moyens seront dégagés à ce niveau-là.

Je vous remercie je reviendrai vers vous je ne sais pas quand parce que vous ne m'avez pas donné de délai, donc on verra.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - J'évite, maintenant.

Mme Trotta (PS). - À bientôt, Monsieur le Ministre.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
CRÉATION D'EMPLOIS DANS LES SERVICES
D'AIDE À DOMICILE »**

M. le Président. - 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 création d'emplois dans les services d'aide à domicile ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, comme on l'a entendu à plusieurs reprises, la Wallonie travaille actuellement à la mise en place d'un système d'assurance-autonomie qui, à l'inverse de la Flandre, n'octroiera pas d'argent directement aux bénéficiaires, mais leur permettra d'obtenir une intervention dans la prise en charge du coût lié aux services de maintien à domicile.

Cette formule me semble en effet plus attractive, car elle garantit, mieux que le système flamand, que des emplois seront créés et évite que l'argent serve à des fins dont on ne sait pas si elles contribuent effectivement à améliorer le maintien à domicile du bénéficiaire.

Sur base d'une échelle commune et unique partagée avec le niveau fédéral, l'assurance-autonomie donnera donc droit à des services d'aide et de maintien à domicile tel que les aides familiales, gardes à domicile et aides-ménagère et sociales.

Comme c'est le cas dans les soins de santé, il restera

une partie à charge du bénéficiaire. Afin de garantir l'accès à toutes et tous, cette part contributive sera calculée en fonction des revenus individuels du bénéficiaire. L'accord du Gouvernement wallon vise en effet à garantir l'accessibilité de ces services à tous les citoyens wallons.

Disposez-vous de projections permettant de connaître le nombre d'heures et d'équivalents temps plein qui, grâce à la mise en place de l'assurance autonomie, sera au sein des services à domicile en plus des contingents existants actuellement ?

Avez-vous programmé, dans ce contexte, une réévaluation des niveaux de barèmes dont bénéficient les travailleurs du secteur – majoritairement des femmes ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, début juillet 2015 le Gouvernement wallon s'est accordé sur la mise en œuvre d'une assurance-autonomie en Wallonie. Les grandes lignes ont été tracées ; l'instauration de cette assurance autonomie se fera à partir de janvier 2017 sur un principe obligatoire et solidaire.

La couverture de la population wallonne sera assurée par l'indemnisation de prestations d'aides au domicile, aides ménagères sociales, aides familiales et garde à domicile, principalement, comme j'ai déjà pu l'évoquer à plusieurs reprises. Elle se concrétisera par une cotisation obligatoire perçue par les organismes assureurs et les recettes liées à la cotisation de l'assurance-autonomie permettront non seulement une augmentation du nombre des services mais aussi une diminution de l'intervention personnelle du bénéficiaire en situation de dépendance.

Par ailleurs en renforcement des équipes sociales encadrant les services d'aide au service familial et les centres de coordination seront également prévus.

Vous comprendrez qu'au stade actuel, avec les données en ma possession, il est difficile d'objectiver le nombre d'emplois qui seront créés au sein des services d'aide à domicile. Il importe de connaître la population concernée, de déterminer le coût des prestations, le seuil de dépendance et les besoins en services qui en résulteront.

Dans le cas des travaux préalables nécessaires à la mise en place de l'assurance-autonomie, une étude actuarielle a été lancée il y a peu. Elle devrait également nous aider sur ce volet-là. Son étude portera sur le montant des cotisations, les plafonds de prestations des services et les barèmes, la fixation du seuil de dépendance, de perte d'autonomie à prendre en compte pour que les bénéficiaires puissent prétendre à

l'assurance autonomie et, enfin, la couverture à offrir en termes de services.

Concernant votre interpellation sur la réévaluation des barèmes salariaux de travailleurs des services d'aide, le sujet n'a pas été abordé au stade actuel. En tout état de cause, une éventuelle réévaluation ne pourra intervenir que dans le cadre d'une approche globale de l'assurance-autonomie et compte tenu des résultats de l'étude actuarielle.

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

M. Stoffels (PS). - Si je ne me trompe, j'ai pu lire dans des communications qui ont été rédigées ou publiées par la Mutualité chrétienne qu'en Wallonie il y aurait à peu près 70 000 ou 75 000 bénéficiaires potentiels.

Si l'on prend comme moyenne les différents types de profil de bénéficiaires qui sont déjà actuellement servis par les services d'aide à domicile, une extrapolation pourrait être relativement aisée à réaliser, même si je dois reconnaître qu'une extrapolation est autre chose qu'un chiffre totalement précis, avec un chiffre correct à la troisième place derrière la virgule. Ce n'est pas l'objectif, ce sont des ordres de grandeur que je demande. Il me semble qu'avec les communications qui ont été publiées par la Mutualité chrétienne, auxquelles il faut maintenant également ajouter la patientèle des autres mutualités, de telles extrapolations qui concernent la création potentielle d'emplois dans le secteur devrait être possible.

En ce qui concerne les révisions barémiques, il me semble que, pour avoir étudié à fond la dernière révision barémique qui date de 2013, les femmes rendent un travail pour un salaire qui mérite d'être revu, pour m'exprimer de façon diplomatique – sinon je vais muter en délégué syndical.

QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À

M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'AVENIR DU PROJET « HOUSING FIRST » »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'avenir du projet « Housing First » ».

La parole est à Mme Pécriaux pour poser sa question.

Mme Pécriaux (PS). - Monsieur le Ministre, le projet « Housing First » est un projet d'innovation sociale visant à lutter contre le sans-abrisme via l'insertion par le logement et l'accompagnement social. Initialement, c'est le Gouvernement fédéral qui finançait

divers projets au sein des grandes villes. En Wallonie, Liège, Namur et Charleroi font partie des villes pilotes.

Malgré son succès, le Gouvernement fédéral a décidé de ne plus poursuivre l'expérience au-delà du 30 août 2016. Il faut cependant rappeler que depuis le lancement du projet, 52 personnes ont été relogées en Wallonie.

À plusieurs reprises, avec votre collègue en charge du Logement, vous avez confirmé la volonté du Gouvernement wallon de poursuivre l'initiative en dégagant de nouveaux moyens dans le budget wallon. Vous annonciez également qu'un point serait soumis, courant du mois de mars 2016, au Gouvernement afin d'organiser l'avenir du projet « Housing First » wallon.

Malheureusement, bien que l'initiative fonctionne, celle-ci rencontre des difficultés, notamment lorsqu'il s'agit de trouver des propriétaires qui acceptent de louer un logement à une personne sans-abris.

Pourriez-vous rassurer les travailleurs des projets ? L'initiative sera-t-elle maintenue, voire élargie ?

Quelles sont les pistes dégagées par le Gouvernement afin de pérenniser le système de relogement « Housing First » ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je compte déposer – et cela a été d'ailleurs fait avec mon collègue, M. Furlan – une note au gouvernement de ce jeudi sur la pérennisation des trois projets « Housing First » wallons. Cette note prévoira que des conventions seront prises avec les relais sociaux de Charleroi, Liège et Namur pour continuer leur subventionnement sur l'enveloppe régionale, mais, sans entrer dans les détails dont je souhaite laisser la primeur à mes collègues du Gouvernement, la conclusion de convention pluriannuelle devrait permettre en tout cas de rassurer les opérateurs de ces projets.

M. le Président. - La parole est à Mme Pécriaux.

Mme Pécriaux (PS). - J'ai envie de dire que c'est magnifique. Vous comptez le déposer. J'espère que vous le déposerez jeudi et que nous aurons des suites concrètes. Merci beaucoup.

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

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la

question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les enfants en situation de pauvreté ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, les impacts de la crise sur les enfants sont multiples et considérables. Ces effets sont pourtant évitables. La crise économique a un impact important et durable sur les droits des enfants en Belgique ; 18 % d'enfants étant en situation de pauvreté ou de risque de pauvreté.

Les précarités se sont aggravées, les inégalités se renforcent du fait de la crise socio-économique mais aussi des changements sociétaux. C'est d'abord de manière indirecte à travers des mesures qui touchent leur famille que les enfants sont touchés : fragilisation des services sociaux – en particulier de la sécurité sociale – le manque de logements accessibles et j'en passe. De plus l'État réduit ses dépenses dans des domaines essentiels qui concernent les enfants au premier plan.

Les effets de la crise sont évitables. On l'a vu, les facettes de la pauvreté sont multiples et particulièrement interpellantes lorsqu'elles concernent les enfants, car la pauvreté risque de se transmettre d'une génération à la suivante et de s'installer de façon structurelle dans les familles. Il faut donc faire de la lutte contre la pauvreté une priorité des politiques sociales à mener par la Région wallonne et veiller notamment à ce qu'en termes de formation l'égalité des chances soit rétablie. C'est d'autant plus important que les effets de la crise sont évitables. Notons au passage que la Fondation Roi Baudouin en a fait un thème majeur, tellement la question devient préoccupante.

J'entends souvent qu'un enfant est un enfant. C'est vrai, mais tous les enfants ne sont pas égaux devant la crise.

Ne faut-il pas, dès lors, mettre en place une politique de discrimination positive, ayant pour objectif de casser le cercle vicieux de la pauvreté dans lequel des enfants peuvent être amenés et de mettre un terme à la fatalité qui en découle ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, comme j'avais déjà pu le signaler à la suite de précédentes questions, la problématique de la pauvreté des enfants m'interpelle particulièrement et je serai à cet effet très attentif aux projets qui pourront être intégrés tant dans le Plan portant sur les droits de l'enfant pour la Wallonie, lequel relève de ma compétence, que dans le Plan national de lutte contre la pauvreté infantile qui intégrera des propositions de projets soumis par la Wallonie. Ces deux plans devraient être finalisés

courant de cette année.

Pour ce qui est du Plan d'action relatif aux droits de l'enfant, l'un des axes devrait porter sur l'accès aux droits qui comprendra en l'occurrence les principes de non-discrimination et d'égalité des chances.

En ce qui concerne les allocations familiales, le Gouvernement wallon a veillé dans un premier temps, suite à la sixième réforme de l'État, à assurer la continuité du paiement des allocations familiales à l'ensemble des familles wallonnes et à préparer la reprise de la gestion administrative de cette compétence, au plus tard, comme le prévoit la réforme, le 1er janvier 2020, en créant l'Agence pour une vie de qualité.

À cet effet, il a aussi été décidé de réaliser une étude pour identifier les axes d'une politique cohérente, tenant compte des réalités de la parentalité d'aujourd'hui.

L'objet du marché public relatif à la réalisation d'une étude sur le futur modèle d'allocations familiales en Région wallonne est bien entendu, au-delà de la simplification et de l'amélioration du système actuel, de soutenir les publics les plus vulnérables. Par exemple, une attention particulière devrait être portée aux familles monoparentales, public qui, on le sait court un risque accru de précarité.

La réflexion sur les droits de l'enfant doit inclure l'accès au logement, aux soins de santé, à l'accueil extrascolaire, à l'accueil de la petite enfance, aux allocations familiales et bien d'autres domaines de la vie quotidienne. Il est dès lors essentiel de mener ces actions de manière transversale au sein du Gouvernement mais aussi en synergie avec les autres niveaux de pouvoir. C'est ce à quoi je m'emploie dans les matières de ma compétence et au travers des différents plans en cours d'élaboration.

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

M. Stoffels (PS). - Je tiens à remercier M. le Ministre pour ce qu'il vient de me donner comme informations. Je veux bien croire tout ce qu'il m'a dit. Je tiens à souligner la nécessité que la main gauche sache ce que la main droite est en train de faire.

Vous parliez du droit au logement pour les enfants. Je cite un exemple. Le chèque logement qui va être mis en place est un droit individuel. Un couple avec un revenu moyen où ils sont deux à bénéficier du chèque logement avec deux enfants. Si chacun à 30 000 euros, ensemble ils disposent de 60 000 euros sur l'année et ils peuvent bénéficier du chèque logement. Tandis qu'une famille monoparentale, avec un revenu également de 30 000 euros et avec quatre enfants, par exemple, bénéficiera beaucoup moins de ce chèque logement. Donc, en quelque sorte, il est vrai qu'il y a un lien avec le droit individuel de celui qui est le bénéficiaire direct, mais où est le droit de l'enfant dans toute cette histoire ?

Je souhaiterais que la main gauche du Gouvernement sache ce que la main droite du Gouvernement est en train de faire – sans faire allusion à un régime politique.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES AIDES-
FAMILIALES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les difficultés rencontrées par les aides-familiales ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, le travail des aides familiales est donc précieux pour les bénéficiaires qui reçoivent aussi une aide dans la vie quotidienne, les tâches sanitaires mais également un soutien sur le plan relationnel et le plan social. Cependant, si elles aiment leur métier, un grand nombre d'aides-familiales se plaignent de maux de dos, de stress, de harcèlement, de douleurs physiques, de risques de contagion, de risques d'accidents ou encore tout simplement d'épuisement psychologique.

Elles travaillent également auprès des bénéficiaires dont les pathologies sont de plus en plus lourdes mais également avec des personnes isolées, parfois atteintes de démences séniles ou en phase terminale, sans oublier que certaines personnes peuvent se montrer, le cas échéant, agressives et peu respectueuses.

En moyenne, les aides-familiales sont épuisées à l'âge de 55 ou 56 ans et souhaitent quitter leur emploi. Plus elles avancent en âge, plus elles ont des difficultés à assumer leurs tâches quotidiennes, que ce soit sur le plan physique et plus encore sur le plan psychique.

Il peut également s'avérer difficile pour les services de répartir le travail en fonction de l'âge ou de l'ancienneté de l'aide-familiale. Dès lors, elles optent pour un temps partiel ou une adaptation de leurs tâches et horaires.

Il y a un an, vous précisiez que différentes actions visant à partager leurs expériences et à accroître leur formation étaient mises en place afin de contribuer à un mieux-être chez les aides-familiales mais également leur permettre de valoriser leur travail.

À l'époque, vous n'aviez toutefois pas connaissance des revendications portées par le secteur des services d'aide-familiale, afin que leur métier soit reconnu comme métier pénible.

Avez-vous rencontré les acteurs du secteur afin de prendre connaissance de leurs revendications ?

Un an plus tard, quelles sont les initiatives prises par le Gouvernement à l'adresse de vos collègues au niveau fédéral pour que le métier d'aide-familiale soit enfin reconnu comme un métier pénible à la fois sur le plan physique mais aussi sur le plan mental ? Parce que travailler en permanence et assez régulièrement avec des personnes en phase finale – pour prendre un exemple – cela use.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, ma réponse sera brève, puisque vous aviez déjà pu, il y a un an à peu près, m'interpeller sur le même sujet : la pénibilité du travail des aides-familiales. Sur le fond, je vous rejoins évidemment, pas de problème là-dessus.

Vous me demandez si l'on a pu évoluer sur ce dossier. Pas réellement – pour être honnête – puisque mon cabinet rencontre les partenaires sociaux, que ce soient les fédérations d'employeurs comme les syndicats, quasi mensuellement. Cette revendication ne m'a jamais été formulée jusqu'à présent par mes interlocuteurs.

Au demeurant, je pense que ce n'est parce que cela ne leur apparaît pas être une revendication importante, mais simplement parce que je crois qu'ils sont conscients que cela ne relève pas de ma compétence. Dès lors, je n'ai pas de leviers qui m'ont amené à faire des pas en avant sur ce sujet. Si je devais être démenti par la démonstration que c'était de mon ressort, je me saisirais de la question avec plaisir, mais je pense que ce n'est pas le cas.

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

M. Stoffels (PS). - C'est la réponse que vous m'aviez déjà donnée il y a un an. Effectivement, vous n'êtes pas directement compétent pour que le métier d'aide-familiale soit reconnu comme métier pénible. C'est pour cela que je pose la question aujourd'hui : quelles ont été vos démarches pour relayer pareille demande au niveau fédéral qui, lui, est compétent ? Parce que la pénibilité d'un métier dépend toujours, à ce que je sache, du ministre de la Santé publique.

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

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

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 « l'utilisation du système de visiocommunication en Wallonie ».

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

M. Onkelinx (PS). - En tout cas dans les administrations et certainement en Wallonie.

Monsieur le Ministre, les nouvelles technologies nous permettent chaque jour d'augmenter l'autonomie des personnes souffrant d'un handicap ou vieillissantes. Par exemple, l'évolution de la visiophonie permet aujourd'hui aux personnes sourdes ou malentendantes de communiquer à distance en langue signée.

Depuis septembre 2014, le relais « Signes » a développé deux nouveaux services qui permettent aux personnes sourdes et malentendantes de joindre quelqu'un via le téléphone par le biais d'une interprétation à distance. Un interprète assure alors la communication en usant de la visiocommunication et du téléphone. Il s'agit d'un service complémentaire à l'offre des services d'interprétation qui est assuré grâce à une collaboration entre le Service d'interprétation des sourds de Bruxelles et le Service d'interprétation des sourds de Wallonie.

Ce système a des limites. Par exemple il n'est utilisable que pour des conversations de maximum 20 minutes et ne fonctionne que dans une plage horaire limitée, entre 9 heures et 12 heures 30 minutes. Cependant, il permet des échanges instantanés entre deux personnes ; on supprime ainsi le temps d'attente d'une réponse à un courriel, par exemple, et cela peut également permettre de développer plus d'explications.

D'un point de vue pratique, l'usage de cette technologie ne demande qu'un ordinateur, tablette ou smartphone muni d'une webcam ou d'une connexion Internet. Ce type d'appel est également soumis à un forfait payant.

Monsieur le Ministre, il me semble qu'il s'agit d'une technologie intéressante qui permettrait aux personnes sourdes ou malentendantes d'entrer facilement en contact avec l'une ou l'autre administration afin de poser leurs questions et ainsi de faciliter leurs démarches administratives.

L'usage de cet outil est-il en cours au sein des services publics de Wallonie ? Sinon, cela est-il envisagé ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, le Service d'interprétation des sourds de Wallonie est agréé et subventionné en tant que service prestataire d'interprétation en langue des signes depuis le 1er juillet 2015.

L'interprétation à distance est une offre de service complémentaire à l'interprétation en direct. L'interprétation à distance permet à une personne sourde de contacter une personne entendante à distance – on pourrait synthétiser l'idée en disant que ceci revient à passer un coup de fil – ou encore l'interprétation à distance permet un échange bref entre une personne sourde et un entendant, tous deux présents sur un même lieu, sans nécessiter la présence physique de l'interprète.

Le Service d'interprétation des sourds de Wallonie, en collaboration avec le Service d'interprétation des sourds de Bruxelles, a finalisé à l'automne 2014 un partenariat avec un opérateur de technologie afin d'offrir, dès 2015, ce service aux utilisateurs actuels et potentiels du Service d'interprétation des sourds de Wallonie.

Dans ce cadre, une collaboration étroite a été menée avec la Fédération francophone des sourds de Belgique afin d'être à l'écoute des demandes des personnes sourdes mais aussi avec le *Vlaams communicatie assistensie bureau voor doven* qui propose un service d'interprétation à distance depuis octobre 2012, tant sur les aspects techniques que la recherche de financements.

La volonté du législateur par son arrêté relatif aux services prestataires d'interprétation en langue des signes, et plus particulièrement les dispositions relatives à l'interprétation à distance, était clairement de pouvoir étendre le dispositif à toutes les administrations de la Région wallonne, afin d'offrir un accueil personnalisé et de qualité à tous les citoyens sans discrimination. Cependant, des moyens complémentaires devaient, en terme, être dégagés pour doter les services publics du matériel informatique adéquat et pour renforcer l'offre de services d'interprètes afin d'étendre les plages horaires et le temps consacré à chaque demande.

Parallèlement à l'extension de l'offre d'interprétation à distance, l'accent doit être également mis sur la formation à la langue des signes des agents administratifs en contact avec le grand public, afin de leur permettre de communiquer directement ou indirectement par visiophonie, et naturellement avec les personnes sourdes. Ainsi, la reconnaissance de la langue des signes de Belgique francophone comme langue officielle et sa prise en compte dans l'allocation de connaissance des langues nationales aux agents et aux membres du personnel contractuel de la fonction publique régionale est manifestement un incitant

intéressant pour développer la pratique de cette langue dans les administrations.

Pour information, dans le cadre de l'aide matérielle individuelle, l'AViQ peut, moyennant le respect de certaines conditions et à titre individuel, intervenir financièrement pour l'acquisition d'une technologie – pensons à une tablette ou un smartphone avec double caméra – permettant à une personne ayant des difficultés graves pour écouter d'accéder à la visiophonie dans le cadre de la communication par langue des signes. C'est l'arrêté du Gouvernement wallon du 11 juin 2015 relatif à l'aide individuelle à l'intégration, entré en vigueur le 23 juillet dernier, qui régit ces interventions.

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

M. Onkelinx (PS). - Je souhaite simplement remercier M. le Ministre.

(M. Onkelinx, doyen d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS DANS
LA SPHÈRE PROFESSIONNELLE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la lutte contre les discriminations dans la sphère professionnelle ».

La parole est à Mme Pécriaux pour poser sa question.

Mme Pécriaux (PS). - Monsieur le Ministre, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes vient d'annoncer qu'en 2015, 52 % des signalements des plaintes qu'il a reçus ont été introduits par des femmes, tandis que 35 % l'étaient par des hommes.

Il précise également que le nombre total de signalements a augmenté de 26,5 % par rapport à 2014, bien qu'il concède que cette augmentation soit principalement due à une croissance de demandes d'informations juridiques.

Toutefois, la plupart des signalements concernaient le contexte professionnel et, comme les années précédentes, la grossesse reste en tête du classement avec quatre cas sur dix.

La Wallonie a instauré le *gender mainstreaming* en 2014 et s'est dotée d'un plan Genres afin de lutter efficacement contre les inégalités entre les femmes et

les hommes. Malgré ces outils, le nombre de signalements pour des discriminations dans la sphère du travail reste important.

Face à ces constats, quelles actions envisagez-vous de développer ou de renforcer, en collaboration avec votre collègue en charge de l'Emploi, afin de lutter contre les discriminations dont sont victimes les femmes sur leur lieu de travail et dans la sphère professionnelle ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, merci pour votre question pertinente, qui permet d'aborder une fois encore les politiques menées en Wallonie pour l'égalité entre les femmes et les hommes.

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

Je travaille, à cet égard, en étroite collaboration avec l'ensemble de mes collègues du Gouvernement pour la mise en place du plan Gender, notamment avec ma collègue en charge de l'Emploi et de la Formation pour les questions qui touchent à l'égalité entre les femmes et les hommes au travail.

Il convient toutefois de préciser que les chiffres que vous mentionnez visent l'ensemble du champ d'action de l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, soit les signalements et les plaintes relatifs à l'ensemble des compétences des différents niveaux de pouvoir.

Si l'on s'en tient aux seules compétences wallonnes et en application du décret du 6 novembre 2008, relatif à la lutte contre certaines formes de discriminations, la réalité est différente. Ainsi, selon le rapport d'activités 2015 que l'Institut pour l'égalité des hommes et des femmes nous rend dans le cadre du Protocole de collaboration qui le lie avec la Wallonie, seuls 27 % des signalements ont été introduits par des femmes et 40 % par des hommes.

La hausse totale de signalement ou de demandes d'information pour la Wallonie est également importante, mais elle ne dépasse pas les 15,3 %, sans pour autant pouvoir être imputé avec certitude à un accroissement des cas de discrimination.

En effet, ce serait une bonne nouvelle, cette hausse pourrait s'expliquer par une meilleure connaissance de

l'institution et de la procédure de transmission des signalements par la population.

Par ailleurs, le décret du 6 novembre 2008 établit un cadre légal très précis et donne à la Wallonie un outil permettant de lutter contre toutes les discriminations, notamment celles liées au genre. Ce décret interdit les discriminations dans tous les domaines de compétence de notre Région, notamment en matière d'emploi. L'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes a une mission transversale en ce qui concerne la mise en œuvre de ce décret et, dans ce cadre, collabore de près avec le FOREm pour les questions relatives à l'égalité entre les femmes et les hommes.

Sachez également que mes services sont occupés à travailler précisément avec cet institut et avec le centre interfédéral pour l'égalité des chances, Unia, à l'actualisation et à l'amélioration de ce décret du 6 novembre 2008, suite à des changements législatifs et réglementaires intervenus entre-temps à d'autres niveaux de pouvoir, comme la loi antisexisme de 2014, par exemple, ainsi qu'au transfert des compétences. Le risque de discrimination basé sur le genre sur le lieu de travail n'est pas oublié, puisqu'une réflexion sur les critères protégés qu'est, par exemple, la maternité, mais aussi l'allaitement – ce qui serait une nouveauté – est aussi en cours.

Enfin, en tant que ministre de l'Égalité des chances et du Droit des femmes, je reste attentif et je soutiens les initiatives portées par les associations qui visent à améliorer l'égalité entre les femmes et les hommes au travail.

M. le Président. - La parole est à Mme Pécriaux.

Mme Pécriaux (PS). - Je remercie M. le Ministre. Je le sais attentif. Je le remercie.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. - Les questions orales ou interpellations de :

- Mme Kapompole, sur « la sauvegarde du petit patrimoine wallon » ;
- Mme Durenne, sur « la maltraitance des aînés » ;
- Mme Durenne, sur « la fermeture d'une maison de repos à Tournai » ;
- Mme Galant, sur « le home « Les Colombes » à Saint-Ghislain » ;
- Mme Bonni, sur « les services d'aide aux familles » ;
- Mme Durenne, sur « la suite des décrets relatifs à la mixité » 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 18 heures 3 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Jean-Luc Crucke, MR
M. Matthieu Daele, Ecolo
Mme Valérie De Bue, MR
Mme Virginie Defrang-Firket, MR
Mme Véronique Durenne, MR
M. Yves Evrard, MR
M. Dimitri Fourny, cdH
M. Stéphane Hazée, Ecolo
Mme Kapompole, Présidente
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH
M. Bruno Lefebvre, PS
M. Alain Onkelinx, PS
Mme Sophie Pécriaux, PS
M. Maxime Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine
M. André-Pierre Puget, Indépendant
Mme Véronique Salvi, cdH
M. Edmund Stoffels, PS
Mme Graziana Trotta, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADN	acide désoxyribonucléique
APAQ-W	Agence wallonne pour la promotion d'une agriculture de qualité
APES-ULg	service d'Appui en Promotion et Education pour la Santé
ASBL	Association Sans But Lucratif
AViQ	Agence pour une Vie de Qualité
CAWAB	collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles
CESW	Conseil économique et social de Wallonie
CHB	liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays
CO ₂	dioxyde de carbone
CODECO	Comité de concertation
CoDT	Code du Développement Territorial
COP21	21e conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (Conférence de Paris 2015 sur le climat)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPSR	Cellules Provinciales de Sécurité Routière
Crédal AFFA	Affaires de femmes, femmes d'affaires
CWASS	Conseil wallon de l'action sociale et de la santé
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DGO5	Direction générale opérationnelle des Pouvoirs locaux, de l'Action sociale et de la Santé
DGO6	Direction générale opérationnelle de l'Economie, de l'Emploi et de la Recherche
DGO7	Direction générale opérationnelle Fiscalité
ECO	entretien cyclique ordinaire
EVRAS	Education à la Vie Relationnelle, Affective et Sexuelle à l'école
FEDER	Fonds européen de développement régional
FOREm	Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi
GPS	Global Positioning System
HTVA	hors taxe sur la valeur ajoutée
IDETA	Intercommunale de Développement des arrondissements de Tournai, d'Ath et de communes avoisinantes
IST	infections sexuellement transmissibles
MMA	masse maximale autorisée
NO _x	terme générique qui englobe un groupe de gaz hautement réactifs, tous contenant de l'azote et de l'oxygène dans des quantités différentes
OBU	on board unit
ONE	Office national de l'emploi
ONG	organisation non gouvernementale
P.M.E.	petite et moyenne entreprise
P.V.	procès-verbal
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SPF	services publics fédéraux
SPW	Service public de Wallonie
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UPTR	Union Professionnelle du Transport et de la Logistique
VIH	virus de l'immunodéficience humaine
VLL	véhicules plus longs et plus lourds
ZAE	zone d'activité économique