

PARLEMENT WALLON

SESSION 2015-2016

COMPTE RENDU AVANCÉ

Séance publique de commission*

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

Lundi 18 juillet 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>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	1
<i>Interpellations et questions orales</i>	1
<i>Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la mise à jour du système informatique de Satellic »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	1
<i>Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'étude menée pour le contournement de Gages via le smartphone des visiteurs »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	3
<i>Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la sécurité routière à Theux »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Daele, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	5
<i>Question orale de Mme Defraigne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les travaux pour l'accès à Liege Airport »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Defraigne, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	5
<i>Question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les recherches au niveau photocatalytique »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Baltus-Möres, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	7
<i>Question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les derniers tronçons de la Vennbahn »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Baltus-Möres, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	8

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'enquête européenne sur les avantages octroyés aux ports »

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

Question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'intérêt des entreprises pour le Trilogiport »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Defrang-Firket, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 11

Question orale de Mme Galant à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la gestion du trafic routier »

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

Question orale de Mme Galant à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la campagne Bob de l'été 2016 »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Galant, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 14

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

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

Question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la place du médiateur germanophone au sein de l'organe de conciliation de l'introduction du prélèvement kilométrique »

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

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

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

Reprise de la séance..... 19

Interpellations et questions orales (Suite)..... 19

Question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le soutien de la Région au travail du comité de gestion des sites miniers majeurs »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Defrang-Firket, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 19

Question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la place de la rééducation ambulatoire au sein de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ) »

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

Question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la réunion du 30 juin entre le Service universitaire spécialisé pour personnes avec autisme (SUSA), l'Association de parents pour l'épanouissement des personnes autistes (APEPA) et le cabinet du ministre » ;

Question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la mise en place d'un coordinateur pour personnes atteintes d'autisme »

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

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

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

Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la mise en place d'une antenne régionale de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ) »

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

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'accueil des enfants handicapés placés par les services de l'aide à la jeunesse »

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

Question orale de Mme Lecomte à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la pénurie d'interprètes en langue des signes »

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

Interpellation de Mme Ryckmans à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'application du décret de la Région wallonne du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales »

Intervenants : Mme le Présidente, Mmes Ryckmans, Baltus-Môres, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 29

Organisation des travaux (Suite)..... 32

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites..... 32

<i>Interpellations et questions orales retirées</i>	33
<i>Liste des intervenants</i>	34
<i>Abréviations courantes</i>	35

Présidence de Mme Kapompole, Présidente

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 10 heures 4 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

Mme la Présidente. - La commission procédera ultérieurement à l'examen de son arriéré.

Organisation des travaux

(Absence d'enregistrement)

Mme la Présidente. - J'adresse également une petite communication, notamment à l'attention des collaborateurs de groupes, c'est qu'il y aura une interruption de 11 heures 30 à 14 heures pour permettre à M. le Ministre d'intervenir dans le cadre de funérailles. C'est important à savoir, notamment pour les différents commissaires qui vont encore questionner M. le Ministre, aujourd'hui.

Comme information, j'ai que les différentes questions de Mme De Bue sont transformées en questions écrites, en tout cas pour les trois premières.

La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). - Nonobstant la manière totalement particulière avec laquelle ce Parlement a organisé ses travaux et sur laquelle, vous le savez, puisque vous êtes en Conférence des présidents comme moi, nous n'avons pas marqué notre accord, il va de soi que la demande qui vient de M. le Ministre est tout à fait justifiée et nous la respecterons également dans son expression.

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 voulais simplement, pour que ce soit aussi acté, adresser mes remerciements à vous-même, Madame la Présidente ainsi que, par l'intermédiaire de M. Crucke, à son chef

de groupe, pour leur compréhension.

Mme la Présidente. - Pour clore le chapitre des remerciements, je remercie les différents services et le personnel du Parlement qui nous permettent de travailler dans de bonnes conditions.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

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

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

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, c'est un feuilleton que nous suivons depuis au moins quatre mois. Je dis « au moins quatre mois », car notre position date d'il y a bien plus de quatre mois, mais il y a quatre mois que Satellic a mis un système de taxation des poids lourds de plus de 3,5 tonnes sur pied.

Dès le début, j'ai marqué mon mécontentement sur la sphère technique de cette mise en application, le calcul de la taxe kilométrique et les imperfections de ce calcul par rapport à un système qui – à l'époque, c'était l'élément que j'avançais – qui ne me semblait pas conforme à la stabilité mais surtout à la perfection que nécessite tout décret fiscal, tout décret d'une application d'une règle fiscale. Or, il m'est revenu que Viapass a mis en demeure Satellic de rendre le système totalement opérationnel, c'est-à-dire sans la moindre difficulté pour le 10 juillet dernier. Me confirmez-vous qu'il en est bien ainsi ? Quelle a été la mise à jour de software qui a dû être faite par l'opérateur Satellic ? Sommes-nous aujourd'hui, satisfaits de cette intervention ? Peut-on confirmer qu'il n'y a plus de discussion ? Y a-t-il d'autres échéances qui ont été fixées par Viapass à Satellic ? Si tel est le cas, quelles sont-elles ? Peut-on en avoir une description objective ?

Comment ont évolué, depuis le 1er avril 2016, les différentes plaintes portées par les camionneurs ou les transporteurs, sociétés de transport ?

Aujourd'hui, avons-nous enfin un *call center* sur le territoire wallon ou bien dépend-t-on toujours de *call centers* extérieurs à ce territoire ? Par rapport aux amendes fixées à Satellic, peut-on également faire le point ? Y a-t-il effectivement des amendes qui ont été élevées ? Je me souviens qu'il y avait une discordance entre l'information donnée par votre homologue flamand et celle que vous donniez et qui était, je le reconnais, plus prudente que celle qu'avait avancée M. Weyts qui semblait dire que les amendes étaient non seulement fixées mais qu'elles seraient perçues. Qu'en est-il en la matière ? Enfin, j'aimerais également que vous fassiez le bilan des réunions qui se sont tenues entre Viapass et Satellic, les 1er et 5 juillet dernier.

J'en termine avec cette question, simplement en disant que même si je ne suis pas souvent les exemples flamands, j'ai noté en la matière que, dans le dernier bulletin d'information de l'UPTR, pour ne pas le citer – mais qui est très récent puisqu'il date du 14 juillet 2016 – clairement, le ministre flamand avait reconnu à la fois les erreurs dans le software et dans la pratique de Satellic. Je ne vais pas vous lire tout cela, vous connaissez comme moi, mais il y a une prise de position de M. le Ministre qui s'était excusé auprès des transporteurs et qui va jusqu'à dire qu'il n'y aura pas d'amende appliquée aux transporteurs, victimes de ce désagrément informatique sur le plan de l'opérationnalité mise en place par Satellic. Ma demande aujourd'hui, c'est que la même chose soit faite, que la même chose soit dite et que l'on puisse également rassurer les transporteurs qui, en dehors d'aimer ou pas la taxe, sont victimes d'une technique totalement défaillante.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, merci pour ces éléments d'information et notamment, le dernier volet. J'avoue que je ne suis pas un lecteur assidu des documents produits par l'UPTR. Je sais que je peux toujours compter sur votre vigilance pour en être l'utile relais.

Je vous informe également et je vous confirme, par ailleurs, bel et bien, sept mises à jour du système de service de télépéage du prestataire Satellic. La plupart des interventions sont liées à l'amélioration d'utilisation du système et le confort pour l'utilisateur.

Les améliorations concernent entre autres, le couplage et découplage plus aisé des OBU et leur échange entre différents véhicules d'une flotte ; la visualisation sur carte des trajets parcourus ou encore, la possibilité de télécharger ces données de déplacement.

L'OBU ne se mettra plus en veille après 10 minutes mais bien après 30 minutes et le chauffeur aura un signal clair, un bip et un écran clignotant, s'il oublie de pousser sur le bouton d'activation. Chaque utilisateur a reçu un courriel expliquant, en détail, le contenu des nouvelles fonctions et l'information se trouve également sur le site Internet de Satellic. La mise à jour s'est déroulée comme prévu et en ce qui concerne les OBU, la mise à jour se fait lorsque l'OBU est allumé. Cette mise à jour nécessite un redémarrage de l'OBU ; ce qui prend en moyenne quatre minutes. Cela se fait automatiquement et sans manipulation de l'utilisateur.

Le système de péage kilométrique belge est un système de nouvelle génération et il offre de larges possibilités de tarification. En conséquence, c'est un projet complexe et qui est, par nature, en constante évolution.

Pour le moyen terme, diverses évolutions du système ont été demandées à la suite des concertations avec le secteur. Je pense notamment, en ce qui concerne la facturation, à la demande formulée à Satellic, de prévoir une facture par flotte de véhicules et d'étudier la facturation à échéance de 15 jours et ceci, avant la fin 2016. Certains partenaires « business » ont également demandé de pouvoir disposer d'un point de services automatique ou manuel pour leur bureau – ce sera fait en septembre.

L'information « clients » est aussi améliorable. Des films d'instruction et des explicatifs sur le système seront mis en ligne, vraisemblablement avant la fin du mois d'août.

Avant la fin de cette année encore, il est prévu de pouvoir sélectionner un *business partner*, comme moyen de paiement.

Le nombre de plaintes et de questions est en diminution constante. Là où l'on a connu un pic de plus de 20 000 appels par jour dans les premiers jours du mois d'avril, il y a, à ce jour, moins de 2 500 appels et pour rappel, on entend par le mot « appel », toutes les plaintes ou les questions confondues. Tout n'est donc pas toujours une plainte, c'est parfois une information ou une question qui est sollicitée mais qui est comptabilisée de la même manière.

Pour ce qui concerne le seul volet des plaintes, on en rentabilise toutefois un peu plus de 100 000 pour les trois premiers mois. Une plainte est toujours considérée comme importante et fondée et dès lors, traitée de cette manière. On ne la préjuge pas négativement. L'objectif n'est pas de déterminer une éventuelle responsabilité mais l'objectif premier est d'abord de résoudre le problème rencontré par l'utilisateur.

À votre question sur la localisation d'un *call center*, je peux vous répondre – ce qui fera plaisir à Mme Defraigne – que Satellic dispose d'un *call center*, à

Liège, de 160 personnes, depuis la fin du mois d'avril.

Sur le sujet des amendes infligées à Satellic, chaque constat de non-conformité du système, par rapport aux exigences du cahier des charges, conduit à un PV et donc à une sanction financière. Comme dans tout marché public, le mécanisme de pénalité prévoit que le soumissionnaire peut également contester ce qu'on lui reproche. Une amende n'est pas non plus payée mais soustraite du montant à payer au fournisseur de services.

Quant aux rencontres des 1er et 5 juillet derniers, en voici quelques éléments d'explication. Une première rencontre a été initiée, au sein du groupe de travail technico-administratif que j'ai mis sur pied et qui visait notamment la visite du centre de contrôle et sanctions des régions. Lors de cette visite, les fédérations ont cité des cas de PV reçus envoyés de façon injustifiée et ce sont des cas uniquement décelés en Région flamande et en Région bruxelloise. Afin de mieux expliquer le processus des amendes, les raisons pour lesquelles elles étaient envoyées et le processus de vérification mis en place pour remédier à l'envoi de cas litigieux, une seconde réunion a été planifiée, le 1er juillet – mais elle s'est finalement tenue le 5 juillet – et a permis de répondre à diverses questions que le secteur se posait.

Je rappelle toutefois que le volet « contrôle-sanctions » du prélèvement kilométrique est de la compétence de mon collègue, M. le Ministre Lacroix, que je vous invite, pour le surplus, à questionner, si vous souhaitez davantage de précisions sur cette question.

Pour ce qui me concerne, je continuerai à réunir le groupe de travail technico-administratif, rassemblant tous les acteurs du système, pour répondre aux demandes et discuter des améliorations qui peuvent y être apportées. Je rappelle que ce groupe de travail est le seul qui a été mis en place. Ce n'est pas le cas ni à Bruxelles ni en Flandre et de l'aveu de tous, il constitue un très bel espace d'échange, destiné à pouvoir améliorer le système et à apporter des mises à jour appropriées répondant aux besoins des clients. La prochaine réunion est programmée le 7 septembre prochain.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je retiens de celle-ci deux chiffres : d'abord, sur trois mois, 100 000 plaintes – je veux garder l'objectivité par rapport à cela – sans que cela veuille dire que la plainte soit fondée. Cela prouve bien, en termes de volume, que des inquiétudes existaient et – ce qui n'est pas une inquiétude – des difficultés ont été rencontrées par les opérateurs soumis à cette taxe. Nous sommes à moins de 2 500 par jour – c'est le chiffre que vous avez également évoqué, c'est le deuxième que je cite – cela reste, malgré tout, important, avec cette réserve sur ce, consistant, en termes de plaintes.

Ce qui me conforte dans ce que je disais dès le début, c'est que l'on a commencé dans cette opérationnalité, de manière insuffisamment préparée, de manière précoce, sûrement, et qu'un certain nombre de difficultés auraient pu être évitées, si l'on avait accepté le temps ou le report tel que je le proposais en son temps.

Deux, je note qu'un *call center* existe depuis fin avril – vous l'avez précisé – à Liège. Je ne peux que m'en réjouir, je trouve qu'il est tout à fait normal que, dans une mesure comme celle-là, on n'ait pas un *call center* qui soit uniquement sur Bruxelles ou la Flandre. La Wallonie est également impactée.

Je note également que le débat continue avec l'opérateur Satellic. Tant mieux si cette manière de réagir est une manière propre à la Wallonie. Le besoin se fait sentir ; non seulement le besoin mais c'est tout à fait logique que cela puisse se faire ainsi, d'autant que, comme parlementaires, n'avons pas accès à ce document. Les procès-verbaux sont des procès-verbaux entre l'opérateur désigné par les Régions, à savoir Viapass et un opérateur privé, Satellic. Il n'y a aucun moyen pour nous d'avoir connaissance de cela, si ce n'est en vous interpellant et en vous questionnant. C'est pour cette raison que je le fais, sinon je demanderais purement et simplement la copie des procès-verbaux.

Je note également la volonté d'aplanir, à travers ces contacts, les relations avec les transporteurs. Je questionnerai pour le reste M. le Ministre Lacroix qui est effectivement coresponsable de ce dossier avec vous.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ÉTUDE
MENÉE POUR LE CONTOURNEMENT DE
GAGES VIA LE SMARTPHONE DES
VISITEURS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'étude menée pour le contournement de Gages via le smartphone des visiteurs ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, Gages, comme vous le savez, est proche d'un grand opérateur touristique privé de Wallonie – pour ne pas le citer, Pairi Daiza – est un village qui souffre énormément d'un trafic continu vers cette attraction touristique. Non seulement il souffre mais il voit un certain nombre d'utilisateurs de la voirie ne pas respecter tout simplement ce que l'on appelle le bien-vivre, le bien-être d'un village.

Je pense que vous êtes conscient de cette difficulté. On en a déjà débattu à plusieurs reprises ensemble, ici. J'ai donc noté votre souhait d'opérer par une étude de données des smartphones, de manière à étudier le trafic en termes de flux et surtout l'origine de ce trafic.

J'ai plusieurs questions. Je trouve que l'idée en soi est une idée intéressante, je le dis comme je le pense. Elle peut améliorer la connaissance et la provenance des utilisateurs de ce parc.

Par rapport au respect de la vie privée et à l'utilisation qui pourrait en être faite – si j'ai bien compris, c'est un seul opérateur qui a été visé – je me dis que si c'est un seul, comment pourra-t-on faire une règle de trois à partir d'un seul ? Comment faire pour ceux qui, simplement, n'ont pas de smartphones et ne seraient donc pas du tout identifiables en la matière ?

Deux, par rapport au respect de la vie privée, j'imagine que, quelque part, celui dont on utilise cette donnée de provenance doit lui-même marquer un accord. Y a-t-il une forme d'accord sollicitée ? Y a-t-il ensuite une forme d'anonymat qui est préservé ? Ce n'est pas le tout de donner son accord par rapport à une étude, c'est une chose, mais ensuite, j'imagine qu'il y en a quelques-uns qui vont à Pairi Daiza, sans forcément avoir envie que l'on sache qu'ils y vont. Cela peut encore exister aussi. Il y a ce côté de l'anonymat qui doit être préservé, est-ce également le cas ? Quel est le coût de cette opération ? Quand pourra-t-on connaître les résultats de cette étude ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, nous avons déjà eu l'occasion d'aborder ce sujet, lors de votre question d'actualité en séance plénière, le 6 juillet dernier. En réponse à votre question et complémentaiement aux éléments que je vous fournissais déjà à l'époque, je vous confirme bel et bien que l'objectif de cette étude vise à mesurer et analyser les flux de trafic autour du parc Pairi Daiza grâce aux smartphones des visiteurs.

Il s'agit d'une application du principe de collectes de données de type *big data*. Le contrat conclu avec la société Orange lui impose de mener cette étude en conformité avec les règles européennes actuellement en vigueur et qui visent à respecter les données de la vie privée. L'ensemble des données « réseaux » utilisées sont donc anonymisées à la source. On pourra donc dire qu'il y a eu un mouvement de véhicules qui s'est déplacé par tel axe pour gagner le parc, sans savoir s'il s'agissait de Pierre, Paul, Jacques, de quel numéro et s'il était seul ou non. Aucun rapport ou aucun lien avec l'utilisateur du réseau Orange Belgique ne pourra être établi. Le SPW ne disposera que de données chiffrées relatives au flux et il ne pourra en aucun cas lier les utilisateurs.

Les données fournies par la société Orange seront analysées et permettront aux experts du SPW de valider les aménagements récemment réalisés à proximité du parc et proposer un tracé cohérent pour le futur contournement du village de Gages.

La société Orange dispose d'une couverture très précise d'accès des autoroutes vers le parc Pairi Daiza, disposant d'une antenne et de plusieurs cellules dédiées au site permettant une analyse des flux dont la précision est très grande. Les données seront donc pertinentes. En effet, ces données sont calibrées de manière à tenir compte des autres opérateurs et donc de fournir des données représentatives.

Afin de disposer d'une vision précise de la mobilité, trois zones seront analysées : une zone à partir des grands axes autoroutiers : A7, A501, E42, E429. La deuxième zone est celle de Ath-Soignies et le troisième bassin d'analyse est la zone formée principalement par les villages de Brugelette, Gages et Cambron-Saint-Vincent.

L'analyse porte sur deux périodes pour pouvoir suivre l'évolution du trafic, avant et après l'ouverture du parc, à savoir du 12 mars au 25 mars dernier, pour la zone avant ouverture, et du 26 mars jusqu'au 31 juillet prochain, zone durant laquelle le parc est ouvert.

L'ensemble des données seront fournies au Service public de Wallonie, au second semestre de cette année. Cela permettra de commencer à élaborer, sur des bases objectives, des pistes de tracés en concertation avec l'ensemble des acteurs de terrain, dès le début 2017. La commune y sera aussi associée, puisqu'elle s'en était émue. Je vous informe par ailleurs que le coût de l'étude est de 39 760 euros hors TVA, passée dans le respect des règles des marchés publics.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je l'avais dit, j'étais favorable à cette mesure qui me semble correspondre à l'information intelligente dont on peut bénéficier, aujourd'hui, grâce aux moyens technologiques.

Je suis d'autant plus favorable que j'entends que l'on a anonymisé l'information mais, surtout, que l'on n'identifie pas la provenance. Ce sont vraiment les axes et le flux qui sont étudiés, donc peu importe qui détient le smartphone, ce qui compte est de savoir la route utilisée pour parvenir au parc, en fonction des trois zones évoquées. Cela me semble donc être une bonne chose. Je reviendrai vers vous lorsque nous disposerons d'études complètes de la société Orange.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE À THEUX »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la sécurité routière à Theux ».

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, il y a tout juste un an, je vous interpellais suite à un accident survenu sur la N62 à hauteur de Theux, à hauteur du Tillot, précisément. Cet accident avait entraîné la mort de deux personnes. Pour rappel, un camion descendant cette route n'avait pu freiner suffisamment et était entré en collision avec une camionnette, entraînant la mort de sa conductrice. Le camion avait ensuite entraîné une voiture dans sa course tout en prenant feu. Le conducteur de la voiture était également décédé.

Différentes mesures avaient été envisagées, suite à cela, pour sécuriser cet endroit. Il y avait tout d'abord la limitation de la vitesse à 50 kilomètres par heure à cet endroit précis. Cela avait été fait sur décision du conseil communal en élargissant la zone d'agglomération qui ne commençait que quelques mètres plus loin.

Il y avait également, de votre part, l'engagement de pouvoir limiter la zone qui suit le village de Mont en direction de Spa, limitation à 70 kilomètres par heure, de même que la mise en place de panneaux à diodes pour signaler le tournant qui est particulièrement dangereux. À ce jour, ces aménagements n'ont pas encore été réalisés. Je voulais savoir où en était la mise en œuvre de ces décisions.

D'autre part, vous vous étiez également engagés à étudier la mise en place de ralentisseurs physiques. Où en est l'étude de ces ralentisseurs physiques ?

La question de la mise en place d'une voie de détresse avait été repoussée, tandis que le rétrécissement visuel de voirie n'avait pas été abordé non plus. Qu'en est-il des aménagements qui doivent être réalisés, de même que les aménagements qui étaient à l'étude, pour savoir quel délai de mise en œuvre ou de réflexion était, actuellement, 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. - Merci, Monsieur le Député. Effectivement, le 3 juillet 2015, un grave accident s'est malheureusement déroulé sur la N62 à Theux à hauteur du Tillot.

Suite à cela, mon administration, le SPW, M. le

Bourgmestre de Theux, son échevin des travaux et le commissaire de police s'étaient rencontrés en urgence. Ce qui ainsi avait pu permettre de descendre rapidement la limitation de vitesse à 50 kilomètres par heure.

Concernant les aménagements routiers attendus, les études sont en cours de finalisation. En effet, la Direction des routes de Verviers a étudié la situation avec attention et a proposé différentes solutions à la Commune de Theux. Un avant-projet a finalement été retenu et validé par l'administration communale.

Celui-ci permettra notamment d'aménager un « effet porte » dont l'ilot central servira également de dévoiement pour la bande de circulation allant de Mont vers Theux.

Par ailleurs, les glissières de sécurité dans le virage seront également renforcées.

Quant aux délais, mes services finalisent actuellement le dossier et dressent le métré du chantier.

L'adjudication devrait pouvoir être lancée fin de cet été. On pourra ensuite envisager la réalisation des travaux avant l'apparition de l'hiver, sous réserve des conditions météorologiques et des aléas administratifs.

Comme vous pouvez le constater, suite à ce malheureux accident et sous mon impulsion, le SPW a réagi directement et est en voie de réaliser ces nouveaux aménagements de sécurisation, ce dont je me réjouis même si dans le cas d'espèce, on considère toujours que chaque semaine qui passe est une semaine de trop.

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

M. Daele (Ecolo). - Je prends bonne note des éléments que vous me transmettez, relatifs à la mise en place d'un « effet de porte » et de glissières renforcées. Il n'y a pas de mention par rapport à la limitation à 70 kilomètres par heure à la suite du village de Mont de même que la question des ralentisseurs physiques. En ce qui concerne les ralentisseurs physiques, j'imagine que cette possibilité a été repoussée tandis que la question des kilomètres par heure reste à mon sens pendante.

**QUESTION ORALE DE MME DEFRAIGNE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
TRAVAUX POUR L'ACCÈS À LIEGE AIRPORT »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defraigne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les travaux pour l'accès à Liege Airport ».

La parole est à Mme Defraigne pour poser sa

question.

Mme Defraigne (MR). - Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a annoncé, en ce début de mois de juillet, d'importants travaux pour faciliter l'accès à Liege Airport. Une enveloppe de 33 millions d'euros serait débloquée pour permettre ces investissements.

Quatre axes ont été ciblés :

- le réaménagement de la sortie 3 « Liege Airport » de l'autoroute E42 ;
- la création d'une voie pour permettre un contournement de l'aéroport ;
- une nouvelle voirie pour rejoindre la sortie Crisnée de la E40 ;
- et un projet d'évacuation des eaux de pluie des zones au nord-est de l'aéroport.

Il est évident que la nouvelle voirie à Crisnée et le plan d'évacuation des eaux pluviales sont des projets étroitement liés au futur railport. Toutefois, il semblerait qu'Euro Carex, qui chapeaute le futur réseau de TGV fret n'ait pas donné une réponse ferme et définitive relativement à la mise en place de ce railport. Il semblerait qu'il y ait des réticences du côté français.

Pouvez-vous confirmer ces informations et nous donner des éléments sur le développement concret de ce projet railport ? Je pense qu'il est opportun de faire un point de la situation.

Lorsque l'on observe plus attentivement ces investissements, 13 millions devraient être affectés au projet d'évacuation des eaux pour permettre le futur railport. S'il y avait un pépin, qu'advierait-il de la somme débloquée ? Y a-t-il, éventuellement, une réaffectation prévue ? Je sais que le pire n'est pas toujours sûr.

Par ailleurs, le projet de voirie pour rejoindre la sortie Crisnée trouverait-il un intérêt, toujours dans l'hypothèse négative où le futur railport rencontrerait des problèmes ?

Pouvez-vous me donner un calendrier des travaux ? Je vous remercie déjà pour les réponses concrètes que vous ne manquerez pas de me fournir.

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, tout d'abord, permettez-moi de me réjouir de cette importante décision prise par le Gouvernement – 33 millions d'euros cofinancés par le FEDER pour soutenir le développement des zones aéroportuaires de Liège-Bierset, c'est tout sauf anodin !

À l'aube du développement des 470 hectares de zones d'activités économiques situées autour de l'aéroport régional, cette décision inédite confirme

l'intérêt de la Région et de l'Europe pour la stratégie de développement mise en place par les différents acteurs publics.

Les quatre projets retenus sont en effet le fruit d'un travail collectif, mené en partenariat par la SOWAER, Liege Airport, la SPI, la DGO1 et la SOFICO. Ces projets majeurs s'inscrivent dans le cadre du *masterplan* des parcs d'activités économiques développés par la SOWAER dont la programmation s'étend sur une période de 20 à 25 ans.

Les trois projets d'accessibilité et le projet de démergement sont considérés comme des priorités indispensables à la viabilisation des terrains. Au vu de l'augmentation du trafic généré par le développement des nouvelles activités, l'étude de mobilité, commandée par la SOWAER, a mis en évidence une saturation des voiries d'accès autour de l'aéroport et démontré la nécessité vitale de réaliser de nouveaux investissements routiers.

Ces projets participeront, dès lors, inévitablement aux retombées économiques et sociales issues des nouveaux parcs d'activités économiques. À terme, ce sont quelque 7 500 emplois directs et 2.000 emplois indirects qui devraient y être créés.

La SOWAER, la DGO1 et la SOFICO sont maintenant à pied d'œuvre pour l'élaboration des études avant la réalisation des nouvelles infrastructures.

Il est trop tôt pour donner une planification précise de la réalisation de l'ensemble de la programmation mais, en tout état de cause, s'agissant d'un cofinancement européen, dont la programmation expire en 2020, l'exécution des travaux devra être finalisée à l'horizon 2020.

Sauf événement imprévisible, les projets seront donc bel et bien concrétisés. Il n'est donc pas question de « recaler » ultérieurement certains projets.

Deux des projets retenus concernent plus particulièrement la zone d'activités économiques, dite « plaine de Cubber », destinée à accueillir le futur railport de Liège Carex ; il s'agit du projet de liaison routière vers l'E40, à hauteur de Crisnée, et du projet d'évacuation des eaux pluviales.

Ces projets confirment donc la volonté du Gouvernement de voir se développer la nouvelle gare TGV fret – sinon nous aurions un ami commun qui nous aurait vite tiré l'oreille, Jean-Pierre de son prénom – aux abords de l'aéroport régional pour rendre opérationnel le réseau européen de report modal du transport de marchandises de l'avion vers le rail.

Selon mes informations, le projet Euro Carex est actuellement à la croisée des chemins. Bien que conforme à la stratégie de la Commission européenne, la constitution du réseau européen peine à se

concrétiser. L'ouverture du réseau vers l'Allemagne est indispensable mais n'est pas encore acquise. Liège Carex fait clairement office de pionnier – les études de conception et le permis pour le railport liégeois sont prêts – mais Liège ne peut pas fonctionner seule.

C'est pourquoi, lors de la prochaine réunion du Conseil d'administration d'Euro Carex en octobre, les différents membres seront appelés à se prononcer en faveur ou non de la poursuite du projet. Le 13 juillet dernier, l'ASBL Liège Carex s'est d'ores et déjà prononcée en faveur du maintien du projet.

Quelle que soit la décision prise par Carex, les projets d'accessibilité et de démergement seront réalisés à Liège, car, d'une part, le plan de secteur a prévu la réversibilité à vocation économique des terrains affectés au railport et, d'autre part, la zone « plaine de Cubber » est destinée à être valorisée par la SOWAER, au vu de son potentiel de développement logistique conformément au *masterplan*.

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

Mme Defraigne (MR). - Merci, Monsieur le Ministre. Soyons clairs, je trouve que ces investissements sont une bonne nouvelle et je comprends que vous fassiez un petit peu « mousser » les choses, c'est de bonne guerre, si je puis dire. Mais, ce qui me paraissait important c'était, évidemment, le cœur de ma question, c'était la chose d'Euro Carex et de ce projet et, malheureusement, l'on voit qu'il y a une épée de Damoclès qui pèse sur ce projet, qui est loin d'être certain.

Comme vous le dites vous-même, c'est à la croisée des chemins et ce projet peine à se concrétiser, ce qui n'est pas de nature à nous rassurer. Je demande au Gouvernement wallon d'appuyer de toutes ses forces et d'utiliser tous les leviers possibles pour concrétiser ce dossier, sinon vous n'aurez pas seulement des ennuis avec M. Jean-Pierre Grafé qui, effectivement, ne manque pas de mobiliser les leviers pour ce dossier.

Je note en tout cas que les projets d'accessibilité seront maintenus, quoi qu'il arrive.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Ceci dit, si je peux compléter, Madame la Présidente, je vais effectivement évoquer ce point en marge du Gouvernement de ce jeudi et solliciter que nous écrivions, le ministre-président et moi-même, un courrier conjoint aux autorités ministérielles compétentes des pays qui sont concernés pour quelque part leur rappeler cette clause de rendez-vous du mois d'octobre et de l'importance du signal positif qu'ils doivent y donner et demander au ministre de l'Économie qu'il fasse passer le message à notre réseau de Wallonie-Bruxelles International et de l'AWEx pour que nos

diplomates et lobbyistes au service des intérêts de la Wallonie puissent alors aussi être en action dans les deux, trois mois qui viennent pour amplifier et donner plus de résonance à ce projet de manière à ce qu'on mette vraiment toutes les chances de nos côtés pour que les feux passent au vert au mois d'octobre lorsque la décision devra être définitivement prise.

Mme Defraigne (MR). - Si vous m'autorisez, c'est un projet qui avait déjà eu un peu de mal par le passé et qui a dû être récupéré en seconde session, pour schématiser, et c'est donc effectivement maintenant que cela se joue et je pense qu'il est important de se mobiliser. Je suivrai donc avec attention les développements dans les trois mois qui viennent.

Nous reviendrons sur le dossier. Merci.

QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES RECHERCHES AU NIVEAU PHOTOCATALYTIQUE »

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

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, des scientifiques allemands sont en train d'élaborer un modèle de routes qui produit de l'énergie. En effet, ils ont intégré des cellules photovoltaïques dans la surface des routes. Ce travail de recherche est soutenu par le Ministère allemand de l'Économie et de l'Énergie.

Pour le moment les risques potentiels au niveau technique et économique sont évalués, par exemple la charge admissible de 11,5 tonnes.

La durabilité de ces routes serait de 25 ans donc 5 ans de plus que l'asphalte conventionnel en Allemagne. De plus, le verre synthétique provoquerait des effets photocatalytiques qui pourraient contribuer à rendre l'air plus pur. De plus cette surface serait capable de se nettoyer elle-même afin que les cellules ne soient pas couvertes de boue ou de poussière.

Personnellement je pense que ce modèle n'est pas à sous-estimer. C'est pourquoi je vous demande si vous en avez déjà entendu parler ou si la Région wallonne fait également des recherches sur ce domaine.

Si ce n'est pas le cas, je voudrais vous demander dans quelle mesure une coopération avec des universités

wallonnes et celle d'Aix-la-Chapelle semble envisageable.

Cette idée n'est pas à négliger, car en cas de succès cela pourrait révolutionner complètement la production d'énergie et à la fois offrir des pistes prometteuses et plus durables pour la construction de nos voiries.

J'ai originellement dirigé cette question à M. le Ministre Furlan en tant que ministre de l'Énergie mais c'était soit l'administration, soit le Bureau qui a redirigé cette question vers vous. J'espère donc que c'est vous qui pouvez me donner une réponse à cette question.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, vous aviez prévu de me poser cette question lors de la précédente commission et vous me l'aviez ensuite envoyée sous forme écrite sous le n° 1258. Ma réponse à votre question écrite est sur le site du Parlement depuis vendredi dernier et je vous invite donc à le consulter.

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. En effet, c'est une coïncidence que ce soit juste arrivé vendredi, après que la question orale ait été déposée. Par hasard, j'ai déjà vu cette forme plusieurs fois : si on essaie de poser une question orale, on reçoit très vite une réponse à sa question écrite et c'est quand même un effet bizarre, mais je vais voir ce que vous avez dit.

QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES DERNIERS TRONÇONS DE LA VENNBahn »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les derniers tronçons de la Vennbahn »

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, cette question n'était pas déposée avant, donc là, je pense que vous n'avez pas encore donné d'autre réponse. C'est avec joie que l'on a pu lire de l'inauguration du tronçon supplémentaire de la « Vennbahn » entre Waimes et Saint-Vith. À cet égard, j'aimerais encore remercier le ministre pour sa présence personnelle lors

de l'inauguration et je partage entièrement son enthousiasme pour ce projet.

Dans un article de presse, vous êtes cité : « Nous avons libéré une nouvelle enveloppe de 2,5 millions d'euros dans les trois prochaines années pour l'asphaltage et l'amélioration du tronçon de la ligne 47 entre Auel et Oudler, l'asphaltage de la ligne 45A entre Worriken et Bullange, mais aussi la réalisation d'un pré-Ravel sur la ligne 47A entre Vielsalm, Recht et Born ».

Comme je le disais déjà auparavant, je me réjouis que ces travaux soient finalement réalisés.

Pourriez-vous me communiquer le timing des prochains travaux et également les dates pour les autres travaux ?

Selon quels critères ce choix de l'ordre des travaux a-t-il été fait ?

Quand exactement pensez-vous pouvoir terminer ce projet dans son entièreté ?

Les budgets prévus seront-ils maintenus ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'exposer lors de l'inauguration du tronçon du RAVeL de la Vennbahn entre Waimes et Saint-Vith à laquelle vous avez effectivement été présente également, en un peu plus de trois ans, la Vennbahn est devenue une véritable *success-story* en matière de vélotourisme. On le doit aux efforts conjugués de la Wallonie et de la Communauté germanophone qui ont développé autour de ce RAVeL un véritable produit touristique récompensée par de nombreux prix européens.

Afin de rencontrer les attentes des utilisateurs et des promoteurs de la Vennbahn, il convient pour moi d'offrir une infrastructure qui soit à la hauteur. Dès lors, l'asphaltage des derniers tronçons de la Vennbahn encore en pré-RAVeL est, pour moi, indispensable pour transformer ceux-ci en un véritable RAVeL digne de ce nom et conforme au standard européen des voies vertes.

Ces travaux s'inscrivent pleinement dans le plan RAVeL que j'ai présenté il y a un an et qui, outre l'extension du réseau par le comblement des chaînons manquants, a pour ambition l'amélioration qualitative du réseau existant.

Aussi, après le tronçon de la ligne 48 entre Waimes et Saint-Vith transformé de pré-RAVeL en RAVeL et inauguré le 8 juillet, ce sera au tour du tronçon de la ligne 47 entre Auel et Oudler d'être asphalté et ce, en 2017. Ce tronçon a été choisi en priorité, car il est l'un des plus anciens à avoir été aménagé en pré-RAVeL et

est probablement l'un des plus dégradés. Par endroits, en effet, il s'apparente plus à un chemin de terre qu'à un pré-RAVeL, alors qu'il s'agit du tronçon qui permet d'assurer la continuité de la Vennbahn vers le Luxembourg.

À côté de cette épine dorsale de la Vennbahn qui relie du nord au sud, Aix-la-Chapelle en Allemagne et Troisvierges au Grand-Duché, il convient aussi de développer et d'améliorer des liaisons transversales.

C'est pour cela que, dans le cadre du développement du réseau, la réalisation d'un pré-RAVeL est prévue sur la ligne 47A entre Vielsalm et Born. Ces travaux consisteront en l'aménagement de trois traversées de routes régionales à Vielsalm et à Poteau, la création de deux rampes d'accès, d'une passerelle et du pré-RAVeL à Recht. Normalement, les travaux devraient commencer en fin de cette année, après obtention du permis d'urbanisme.

Enfin, l'asphaltage du tronçon de pré-RAVeL de la ligne 45A entre Worricken et Buchholz est prévu en 2018 afin d'assurer une liaison RAVeL continue de qualité vers la région de Prüm en Allemagne.

Tous ces travaux sont bien prévus au budget de mon plan RAVeL pour un montant global de près de 2,5 millions euros.

À l'issue de cette législature et tenant compte des travaux déjà réalisés depuis 2009, ce seront au total plus de 13 millions d'euros qui auront été investis par la Wallonie dans le RAVeL en Communauté germanophone.

Comme vous pouvez le constater, la Communauté germanophone est loin d'être oubliée par la Wallonie, bien au contraire, en matière de travaux publics en général et de RAVeL en particulier.

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

D'abord, je me réjouis que vous reconnaissiez le besoin de finir ces travaux et qu'on ne garde pas le pré-RAVeL, mais qu'ils soient transformés dans de vrais chemins RAVeL.

Juste une question concernant la ligne 45A entre Worricken et Bullange, je n'ai pas entendu une année afin d'indiquer quand vous voulez démarrer les travaux pour ce tronçon. Incluez-vous cela dans le tronçon jusqu'à Prüm ? Peut-être pouvez-vous préciser cela.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - La 47A entre Vielsalm et Born ...

Mme Baltus-Möres (MR). - Oui, cela, je l'ai entendu.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - L'asphaltage entre 45A entre Worricken et Buchholz est prévu en 2018 pour avoir une liaison continue vers la région de Prüm.

Mme Baltus-Möres (MR). - Ces travaux commenceront donc aussi fin 2018 ? Ce sera terminé en 2018 également ?

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est probable. Ce ne sont pas des travaux qui prennent généralement trop de temps.

Mme Baltus-Möres (MR). - On peut espérer que ce sera terminé en tout cas pendant cette législature, mais aussi fin 2018.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - On se verra à l'inauguration.

Mme Baltus-Möres (MR). - Merci d'avoir précisé cet élément-ci. Je suis contente aussi que les budgets soient maintenus et que l'on poursuivra l'espoir que tous les travaux seront terminés dans les années qui suivent.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'ENQUÊTE EUROPÉENNE SUR LES
AVANTAGES OCTROYÉS AUX PORTS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'enquête européenne sur les avantages octroyés aux ports ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, la Commission européenne a récemment fait savoir qu'elle ouvrirait une enquête sur les exemptions fiscales et avantages concurrentiels accordés aux ports, dont certains ports belges, car ces mesures s'assimileraient à des avantages concurrentiels au détriment des autres États membres.

Parmi les ports wallons visés, on cite ceux de Charleroi, Liège, Namur, mais également ceux situés le long des canaux de la Province de Hainaut qui, je le rappelle, mais vous le savez parfaitement bien, a cette ambition d'être une plateforme logistique.

Je voulais connaître à la fois le périmètre qui est celui de l'intervention de la Commission européenne et de l'enquête qu'elle mène. Les mécanismes wallons de soutien à l'activité dans les ports sont-ils tous concernés ou partiellement concernés ? Si oui, lesquels ? Quel est l'enjeu financier potentiel de cette enquête ? Peut-on faire un parallèle entre ce que la commission effectue comme travail avec les aéroports wallons – on sait bien qu'ils sont à plus d'un titre surveillés par les aides qui sont celles opérées par les pouvoirs publics et est-on dans une réflexion semblable qui pourrait alors avoir effectivement une répercussion sur l'économie régionale ? Quelle est la réponse que vous apportez à ce stade aux autorités européennes ?

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, cela fait maintenant plusieurs années que la Commission européenne a lancé une enquête sur la fiscalité et le mode de financement des ports européens, qu'ils soient maritimes ou fluviaux. Cette enquête vise tous les États membres. La Wallonie a systématiquement répondu aux questions de la commission avec la même ligne de conduite : nos ports intérieurs wallons ont des spécificités dont il faut tenir compte comparativement à de grands ports maritimes, par exemple.

La Commission a fait part de sa position à la Belgique en juin 2015 et l'a confirmée par une décision en janvier 2016. En substance, elle estime que l'ensemble des ports maritimes comme fluviaux devraient être soumis à l'ISOC. Pareille décision avait déjà été notifiée aux Pays-Bas. Elle a été transmise à la France en même temps qu'à la Belgique. En Wallonie, ceci concerne nos quatre ports autonomes : Liège, Namur, Charleroi et celui du Centre et de l'ouest.

Comme je l'ai déjà expliqué lors de diverses questions parlementaires sur ce sujet, la Wallonie ainsi que les ports autonomes ont contesté cette position de la Commission par l'introduction d'un recours auprès du tribunal de première instance à Luxembourg.

Ceci nous amène à l'actualité récente. Par voie de communiqué de presse du 8 juillet, Mme Vestager, Commissaire européenne chargée de la politique de concurrence, a fait savoir que la commission vient d'ouvrir deux enquêtes approfondies sur les exemptions fiscales pour les ports belges et français, afin de vérifier si les exonérations de l'impôt sur les sociétés octroyées aux activités économiques portuaires en vertu du droit belge et français sont conformes aux règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État et si elles confèrent aux entreprises d'un secteur donné un avantage par rapport à leurs concurrents dans d'autres États membres.

Pour ce qui concerne les ports wallons, l'enquête

visé en particulier les mécanismes de soutien à l'activité des ports. Il s'agit essentiellement des subsides accordés aux ports pour les investissements d'infrastructures portuaires.

L'enjeu financier ne peut être chiffré, à l'heure actuelle, étant donné que la commission ne définit pas quelles sont les activités qui peuvent être qualifiées d'activités de nature économique.

Je vais ici rappeler que les ports wallons remplissent essentiellement des missions de services publics et non des activités d'ordre commercial ou économique. Il ne saurait donc être question de les assimiler à des entreprises commerciales. Je défends donc, auprès des autres Régions et du Gouvernement fédéral, une fiscalité et un mode de financement équilibrés des ports intérieurs wallons, dans le respect des règles de concurrences européennes mais qui gardent l'objectif d'intérêt général de favoriser l'usage de la voie d'eau.

C'est cette position qui a été défendue jusqu'à présent, en particulier dans le recours introduit contre la décision de la Commission. Cette position est également défendue, de la même façon, par nos amis flamands.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je commence par là où il a terminé.

Effectivement, dans ce dossier, Flamands et Wallons, nous sommes – j'ai envie de dire – sur la même longueur d'onde puisque nous sommes tous les deux visés par la Commission européenne, ainsi que la France, vous l'avez précisé.

Je pense quand même – et là, je peux suivre votre raisonnement – que par rapport à certains ports flamands, en tout cas pas tous, mais pour certains, on peut clairement parler de spécificité, c'est le terme employé, plus continentale qui peuvent amener à une réflexion différente. Ceci dit, on connaît quand même la jurisprudence de la Commission européenne qui généralement est extrêmement sévère, stricte également. Je vous avoue ne pas être rassuré par ces enquêtes complémentaires – puisqu'elles sont cette fois-ci approfondies – qui sont lancées. S'il y avait la solution, je vous la donnerais, mais je vois bien où se trouve la difficulté, à savoir certes de dire que nous ne sommes pas, malgré les investissements subsidiés et subsidiables dans une forme d'économie, en tout cas de recherche du bénéfice par des économies générées dans le cas de l'investissement. Je vois bien là où vous voulez tenter de serpenter, mais il me semble que cela ne sera pas aussi facile que cela. En tout cas, je n'espère pas que nous soyons condamnés, que du contraire.

Je suivrai également ce dossier, parce que je pense qu'en termes concurrentiels, surtout en termes existentiels pour certains ports, il en va de leur viabilité purement et simplement. Quand on sait que le canal

Seine-Europe passera aussi par la Wallonie, je me dis que c'est peut-être un mauvais coup après avoir eu une aide qui a été accordée sans trop de difficulté, semble-t-il. J'aimerais que, là aussi, il y ait peut-être une logique qui soit respectée par la Commission européenne, peut-être une logique que vous pourriez défendre vis-à-vis de la Commission européenne.

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'INTÉRÊT DES ENTREPRISES POUR LE TRILOGIPOINT »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'intérêt des entreprises pour le Trilogiport ».

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

Mme Defrang-Firket (MR). - Monsieur le Ministre, le 9 juillet 2015, je vous interrogeais sur l'avenir de la plateforme multimodale du Trilogiport et plus précisément sur la location des halls de la zone logistique et des terrains portuaires à des entreprises. Depuis lors, la plateforme a été inaugurée, fin 2015.

Dès lors, des contrats de location de terrains ou de halls ont-ils déjà été conclus avec des entreprises ? J'imagine que oui. J'aurais voulu savoir pour quelle surface par rapport au total disponible. Que mettez-vous concrètement en place pour attirer les entreprises sur le site du Trilogiport ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, j'ai déjà abordé ce sujet récemment en cette commission, le 26 avril pour être précis, lors d'une question similaire posée par votre excellente collègue, Mme De Bue.

Je ferai ici un petit rétroacte des dernières étapes préparatoires dans la finalisation de la plateforme Trilogiport.

Le Service public de Wallonie a continué à œuvrer sur le raccordement électrique, les abords paysagers et les accès. De même, à ma demande, l'accent a été mis sur la poursuite des collaborations avec Infrabel et le Port de Liège concernant le volet ferroviaire.

Le Port de Liège, justement, poursuit son rôle d'interface entre les concessionnaires, qui exploiteront,

je le rappelle, un terminal à conteneurs, 15 hectares, pour DP World et une zone logistique de 41 hectares répartie entre D.L. Trilogiport Belgium et Warehouses De Pauw. Ces concessionnaires ont continué les préparatifs de leur implantation sur le site et ce, notamment par la construction de halls de stockage qui ont chacun fait l'objet de procédures de permis. Pour être précis, on peut signaler que, sur les 41 hectares prévus pour les parties logistiques, deux tiers iront à D.L. Trilogiport. La partie « terminal à conteneurs » a été la première à être partiellement mise en activité au Trilogiport ces dernières semaines.

À ce stade et pour vous répondre très concrètement, oui des contrats de concession ont donc été signés et ce, depuis longtemps, entre le port et ces intervenants mais ces intervenants ont eux-mêmes des clients à prospecter. C'est en ce sens, je crois, que vous évoquez dans votre question des contrats de location. Sachez que ces clients ne sont pas encore tous définis à ma connaissance, car les négociations sont toujours en cours. Le port, agissant en tant que structure faîtière, il n'exerce qu'en tant que superviseur de ce type de contrat de sous-concession et n'a pas de regard direct sur ceux-ci.

Pour attirer les investisseurs, le Port de Liège – à qui la mission a clairement été confiée, et ce, dans le cadre de son contrat de gestion – a depuis de nombreuses années établi des stratégies de communication et de développement.

Je ne veux pas rentrer, ici, dans le détail mais sachez que cela concerne énormément de liens commerciaux avec l'étranger, de représentation lors de salons de haut niveau, d'exposés réalisés avec l'aide de l'AWEx.

Je peux éventuellement vous faire parvenir une plaquette du Port reprenant des synthèses à ce sujet, si vous le souhaitez.

Enfin, pour favoriser l'emploi dans la structure du Trilogiport, une plateforme Trilogijobs a été mise sur pied. Elle regroupe comme partenaires l'ASBL Basse-Meuse Développement, la Commune d'Oupeye, le FOREm et le Port Autonome de Liège et a pour but de faciliter l'accès aux emplois en mettant en concordance les demandes des employeurs du site et celles des demandeurs d'emploi.

Le port, la Commune d'Oupeye et l'ASBL collectent les candidatures et implémentent ainsi la plate-forme. Le FOREm, quant à lui, procède à l'analyse de ces candidatures.

Les employeurs du Trilogiport pourront bénéficier des informations issues de cette base de données.

Il reste à finaliser les modes de diffusion d'information et de fonctionnement de cette plate-forme auprès des employeurs et du public. Le timing suit celui du démarrage de la plate-forme de Liège Trilogiport.

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

Mme Defrang-Firket (MR). - Le Triligiport, on le sait, est un outil économique d'exception pour notre Région, avec d'excellentes connexions avec les différents ports maritimes, d'excellentes relations aussi avec le réseau autoroutier et ferroviaire à proximité. On sait, en effet, que c'est un endroit stratégique, près de Bierset et de la gare TGV.

J'ai simplement vu sur le site du Triligiport que l'on évoque encore les mots suivants : « la future plateforme multimodale de 100 hectares est en cours d'aménagement ». Ce n'est pas très attirant comme formule, on voit que l'on est encore en termes de travaux et pas encore finalement fort avancés. Je pense qu'il faut vraiment faire de ce site quelque chose d'attrayant en termes d'infrastructures et d'emplois. Cette plateforme est une excellente nouvelle, surtout qu'il y a des métiers en pénurie, notamment en logistique, et que ce sont des profils qui ne sont pas évidents à trouver. Plus vite on en fait la promotion, plus on en retirera un maximum d'opportunités, de plus-value pour notre Région. Nous suivrons cela de près dans les mois à venir, merci.

**QUESTION ORALE DE MME GALANT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
GESTION DU TRAFIC ROUTIER »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Galant à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la gestion du trafic routier ».

La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). - Monsieur le Ministre, dans un article paru fin mai 2016, on évoque la création vers 2020 d'un centre PEREX flambant neuf. Comme vous le savez, à terme, ce centre serait le plus performant d'Europe, entendra agir en temps réel sur le trafic routier, mieux informer les usagers, suivre, prévoir et gérer les crues, les périodes de gel, les embouteillages sur la route.

En effet, réguler la vitesse en fonction de la météo, des travaux, de la période de la journée ou encore du lieu contribuerait à plus de sécurité routière, parfois aussi à une meilleure mobilité ou encore à réduire l'impact du secteur des transports sur le climat.

Enfin, pour améliorer la fluidité du trafic, il semble opportun, d'une part, de privilégier l'installation de panneaux de vitesse dynamique afin d'améliorer l'écoulement du trafic et, d'autre part, d'optimiser le fonctionnement de l'infrastructure en fonction des

conditions réelles de circulation et évidemment qu'il y ait une coordination des chantiers, notamment sur autoroute.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous donc le projet PEREX 4.0 comme une priorité du Gouvernement wallon ?

Que fait la Wallonie pour l'installation des panneaux de vitesse dynamiques ? Existe-t-il une concertation avec les autres régions ? Quels sont les moyens existants pour communiquer sur les différents chantiers entre régions ou au sein même d'une région afin d'éviter des tronçons complètement encombrés ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, j'ai effectivement proposé le projet PEREX 4.0 au Gouvernement wallon qui l'a accepté et ce, début du mois de mai dernier. Le Gouvernement a validé, et je m'en réjouis, le projet de modernisation du centre actuel en vue de l'upgrader pour qu'il incarne une véritable gestion high-tech des infrastructures wallonnes. Grâce aux nouvelles technologies, ce sont les équipements, les outils, les locaux qui vont notamment passer à l'ère du numérique pour créer un véritable centre PEREX 4.0. Le projet constitue donc tant de par la nature de ses ambitions que de par les budgets qu'il va mobiliser une réelle priorité régionale. Celle-ci s'inscrit parfaitement dans la lignée du plan Infrastructures 2016-2019, du plan Marshall 4.0, mais aussi de la politique numérique voulue par le Gouvernement.

J'ai en outre pu dégager avec l'aide de mes collègues des moyens significatifs – on parle même de 30 millions d'euros – afin de s'assurer de placer la Wallonie à l'avant-garde européenne des outils de gestion des flux de transport, tant sur le réseau routier que sur le réseau fluvial. PEREX deviendra un centre à la pointe de la technologie, c'est-à-dire qu'il regroupera un ensemble de réseaux intelligents, capable d'améliorer la gestion et la fluidité des trafics de façon moderne et efficace. Comme indiqué lors de la conférence de presse qui s'est tenue le 27 mai dernier, le PEREX gèrera aussi le réseau fluvial. C'est une nouveauté et c'était une de mes demandes prioritaires dès l'entame de la législature.

Comme cela a déjà été expliqué mais aussi évoqué dans cette commission, je rappelle que le projet va s'articuler en trois phases distinctes et successives. Premièrement, la création de l'extension du bâtiment actuel par une nouvelle aire de superficie importante sur quatre niveaux opérationnels, ainsi que la modernisation de la partie existante, ce qui représentera une tranche de 10 millions d'euros. Ensuite, l'implantation au sein de PEREX de tous les équipements technologiques nécessaires à la gestion automatisée et, dans certains cas même, la gestion télécommandée des réseaux et de leurs

annexes. Nous pensons notamment aux portiques ou aux écluses. Là aussi, c'est nouvelle tranche de 10 millions. Enfin, la dernière tranche de 10 millions pour une première phase d'équipement, puisque l'implémentation tout au long des réseaux routier et fluvial d'une série d'équipements modernes et dynamiques va devoir s'opérer. Certains viendront remplacer l'équipement existant, d'autres viendront le compléter.

Vous comprendrez donc que les priorités de mes services, ces dernières semaines, ont été la coordination des nombreux acteurs réunis dans ce projet ainsi que les premières étapes de la conception du marché public du premier point que je viens de citer et notamment l'étude de la centralisation des données issues des équipements de terrain : les caméras, les stations météo, les réseaux d'appels d'urgence, et cetera, le tout, dans le futur bâtiment.

Il ne faut pas oublier les données qui remonteront des usagers ou des opérateurs divers disposant de données dans la démarche Big Data. À terme, le centre coordonnera bien davantage qu'aujourd'hui les actions de gestion du trafic mis en œuvre, les déviations, les signalisations, les messages d'incidents, les messages préventifs sur les panneaux à messages variables, l'envoi d'un patrouilleur autoroutier, la viabilité hivernale et, également, la diffusion de l'information, via notamment les sites web, les radios d'information et trafic, les smartphones ou encore les appareils embarqués à bord des véhicules.

Le point central de tous ces éléments sera concrétisé par une nouvelle salle de gestion des trafics qui regroupera l'ensemble des futurs services du PEREX 4.0, de ses différents acteurs, mais qui comprendra aussi un poste de contrôle opérationnel en cas de crise.

Vous m'interrogez plus spécifiquement au sujet des panneaux à messages variables, permettant une gestion dynamique du trafic. Ceux-ci feront partie intégrante du projet mais ne seront pas les seuls équipements – comme déjà expliqué. Ils sont actuellement déjà présents depuis plusieurs années sur certaines autoroutes, dont la E42 par exemple, entre Liège et Namur. À ce stade, je ne peux pas m'avancer sur une liste précise des sections qui vont être concernées par tel ou tel équipement. Une étude spécifique a été commandée dans le cadre de ce dossier. Elle mènera à un diagnostic et à des propositions précises et localisées, avec aussi une priorisation. Ces informations devraient me parvenir courant 2018. Je rappelle que l'étape 1 prioritaire consiste tout d'abord en la création de l'extension du bâtiment et à sa modernisation. Les réseaux et leur équipement seront étudiés en parallèle, mais viendront ensuite en terme de calendrier.

Immanquablement, il y aura une prise en considération accrue des grands axes fort chargés en trafic et proches des grosses agglomérations comme

Charleroi, Mons, Liège ou Namur. En outre, je vous confirme que l'échange d'informations entre les centres de trafic existants est naturellement effectué avec les Régions voisines que sont Bruxelles et la Flandre, mais aussi avec le Grand-Duché de Luxembourg, les régions limitrophes de France et certains Länder allemands.

C'est une évidence que la nécessité existe néanmoins d'harmoniser encore les communications pour pouvoir les améliorer. Depuis plus de 15 ans, la Wallonie participe activement au projet eurorégional Centrico qui est la contraction de *Central European Region Transport Telematics Implementation Projects* – pour faire plaisir à Mme Defraigne. Récemment, dans la mise en œuvre de ce projet, j'ai chargé la Direction générale des routes du Service public de Wallonie – en concertation avec la SOFICO – de rédiger un cahier spécial des charges en vue d'implanter de nouvelles caméras de surveillance et de contrôle du trafic le long du réseau autoroutier.

Un arrêté de subvention à destination de la SOFICO – depuis les crédits régionaux – a permis d'avancer dans ce dossier. Cela tombe à pic puisque l'on pourra inclure le placement de ces futures nouvelles caméras dans le cadre du projet PEREX et de ses nouveaux équipements au sens large. Le PEREX 4.0 s'intégrera donc dans un réseau de centres similaires couvrant la Belgique et les régions limitrophes, en vue de permettre la gestion du trafic sur les corridors internationaux.

Pour finir, je précise que les informations relatives aux chantiers font l'objet d'échanges de données internes à la Région mais aussi externes avec ces mêmes régions limitrophes. Tout est mis en œuvre pour assurer la circulation et éviter une fermeture des axes routiers majeurs ou une rupture de flux de circulation, surtout quand une Région ou un pays voisin est concerné. L'information des usagers est assurée – comme vous le savez déjà – via les médias et notamment avec la RTBF, le site internet Trafiroutes ou via des opérateurs partenaires comme Coyote. Je serai donc attentif à ce que ces partenaires se multiplient.

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

Mme Galant (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse très complète. Je pense que c'est un outil vraiment très important, d'une part pour la sécurité routière et, d'autre part, pour la fluidité du trafic.

Tel que vous le soulignez à la fin de votre réponse, c'est aussi la coordination avec l'ensemble des régions de notre pays et les pays voisins et en intégrant le Pays de Galle, vous insistez aussi sur l'intermodalité prônée par tout un chacun actuellement, je vous remercie pour cette réponse.

**QUESTION ORALE DE MME GALANT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
CAMPAGNE BOB DE L'ÉTÉ 2016 »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Galant à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la campagne Bob de l'été 2016 ».

La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). - Monsieur le Ministre, la campagne Bob d'été veut encourager la population avec le nouveau slogan « Rien bu ? Merci Bob ! » Elle souhaite récompenser les conducteurs sobres qui ramènent leurs amis chez eux en toute sécurité. Des campagnes Bob d'été existent déjà depuis plusieurs années dans d'autres régions du pays.

Pourtant je constate des différences par rapport à l'année dernière.

La première différence est positive. En effet, la Région bruxelloise a décidé de s'associer à la campagne Bob 2016, il s'agira d'une première. Par contre, la Région wallonne qui avait pourtant participé à l'édition 2015 n'y participera pas cette année.

Je regrette profondément cette décision, c'est d'autant plus surprenant que vous lanciez la campagne Bob d'été 2015 avec l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR), les Brasseurs belges et Assuralia.

Votre communiqué de presse de l'époque indiquait : « La campagne Bob est un outil de sensibilisation supplémentaire pour atteindre l'objectif qu'il a fixé : réduire à 200 le nombre de victimes sur les routes wallonnes d'ici 2020. » Vous déclariez également « Malgré la régionalisation récente des compétences en matière de sensibilisation à la sécurité routière, les ministres régionaux de la Sécurité routière ont, en effet, décidé de collaborer afin de mener une campagne Bob nationale. »

Pourquoi avez-vous décidé de ne pas participer à l'édition d'été 2016 ?

La campagne nationale que vous mettiez en avant l'année dernière est-elle sacrifiée au nom d'une logique régionale ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vais vous surprendre, mais la Wallonie via l'Agence wallonne pour la Sécurité routière a bien participé à l'édition 2016 de la campagne Bob d'été.

Le seul élément qui peut apparaître comme le plus visible pour croire que cela n'a pas été le cas, est le fait que le visuel des panneaux le long des routes, ne faisait pas référence à Bob et je vais m'en expliquer.

Pour le reste et ce n'est pas à vous que je dois le rappeler, les campagnes de sensibilisation en particulier, la campagne Bob, ne se limite pas, loin de là, aux panneaux d'affichage.

Quels sont les divers volets de cette campagne ?

Début mai, l'Agence wallonne pour la sécurité routière a envoyé un courrier aux administrations communales de Wallonie, afin de solliciter leur collaboration à la campagne Bob d'été.

Par ailleurs, début juin, chaque administration communale et provinciale ainsi que chaque zone de police locale a reçu des affichettes de la campagne Bob par un courrier envoyé par l'Agence wallonne pour la Sécurité routière.

Pendant toute la durée de la campagne Bob d'été 2016, les conducteurs peuvent s'enregistrer sur : www.jebob.be et y partager leur engagement Bob, la promotion de cet outil est assurée en Wallonie via de la publicité sur les réseaux sociaux. Le groupement national des entreprises de taxis et de voitures de location avec chauffeur soutient la campagne Bob en distribuant des autocollants parmi les chauffeurs de taxi. Ces autocollants ont également été distribués à des chauffeurs de taxis wallons. L'Agence wallonne pour la Sécurité routière a également collaboré au volet répression de la campagne Bob d'été. Quatorze mille porte-clés Bob ont été envoyés gratuitement aux 72 zones de police locale de Wallonie et à l'occasion de l'organisation du week-end sans alcool pendant l'Euro 2016, l'AWSR a également fourni 18 000 porte-clés Bob tricolore noir, jaune, rouge aux zones de police locale de Wallonie.

Enfin pour les panneaux situés le long des grands axes routiers, la Wallonie n'avait effectivement pas effectué l'affichage de la campagne Bob pendant ce mois de juin pour une raison liée à l'identification des besoins spécifiquement wallons en matière de sensibilisation, l'augmentation préoccupante des accidents survenant le week-end durant l'été 2015, en Wallonie, a en effet poussé l'AWSR à s'attaquer à cette problématique en menant une campagne spécifique pendant l'été 2016 en Wallonie. L'affichage du mois de juin était par contre réservé à cette campagne.

Pendant les mois de juillet de mois d'août, près d'un accident mortel sur deux, a eu lieu le week-end contre une moyenne de deux sur cinq au cours des étés antérieurs, la conduite sous influence d'alcool est bien la cause de ce type d'accident, mais d'autres éléments entrent également en jeu, notamment la drogue, la fatigue ou la vitesse.

La campagne de l'Agence se veut donc plus large que la campagne Bob en englobant ces différents thèmes et en privilégiant les actions de sensibilisation sur le terrain lors des différents événements festifs de l'été.

Je termine en partageant avec vous le fait nous devons bien entendu continuer à utiliser la notoriété de Bob dans les visuels de nos campagnes et, je vous rassure, en Wallonie, il a bien été utilisé durant l'hiver 2015-2016, il a été durant cet été et il le sera encore durant l'hiver à venir.

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

Mme Galant (MR). - Très brièvement, vous me rassurer, si ce n'est que le visuel par rapport aux panneaux d'affichage. Comme vous le dites, Bob est connu quasi mondialement et ce serait un peu bête de ne plus utiliser ce logo et cette marque connue de tous. Finalement, cela devient un peu ludique lorsque l'on est en soirée ou à une diverse manifestation de désigner Bob dans le groupe.

J'espère vraiment que la Région wallonne continuera de travailler avec ce personnage, je vous remercie.

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

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

La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). - Monsieur le Ministre, le transport entre la Belgique et France pose problème pour les véhicules dont le poids total est supérieur à 40 tonnes, car la directive 96/53/CE autorise un dépassement de ce poids en transport national, mais pas en transport international.

Or, la Belgique et la France autorisent toutes deux des véhicules de 44 tonnes à l'intérieur de leurs frontières, mais ceux-ci ne peuvent donc actuellement pas passer les frontières, faute d'un accord entre la Région wallonne et la France.

En effet, il est possible pour deux États qui autorisent la circulation de véhicules de plus de 40 tonnes de conclure un accord bilatéral leur permettant d'autoriser ceux-ci à passer leurs frontières communes ; c'est notamment le cas au sein du Benelux, où des véhicules de 44 tonnes peuvent circuler de manière transfrontalière.

Enfin, la compétence sur les masses des véhicules et de leur chargement est, comme vous le savez, désormais, du ressort des Régions. La FEB plaide pour la résolution de ce problème qui favoriserait des relations économiques entre la Belgique et la France.

Quelles démarches la Région wallonne a-t-elle réalisées auprès de la France ou de l'Allemagne depuis la régionalisation des masses des véhicules et de leur chargement ?

Dans quelle mesure les trois Régions se sont concertées à ce sujet ?

Avez-vous reçu des doléances de la part de la FEB ? Si, oui, avez-vous démarré une concertation ?

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, vu la possibilité de circuler jusqu'à 44 tonnes en France, comme en Belgique, et en réponse aux demandes du secteur, je souhaite établir depuis le début de la législature, un accord bilatéral afin de lever toute ambiguïté au sujet du passage à la frontière franco-belge.

En effet, la Directive européenne 96/53 a pour effet de coordonner un passage frontalier des véhicules à 40 tonnes. Toutefois, la commission laisse à la discrétion des états membres le passage frontalier des véhicules d'une charge supérieure sur base d'accords bilatéraux.

Les administrations respectives ont été en contact pour arriver à la conclusion qu'il n'y avait aucun problème, pour confirmer le passage frontalier à 44 tonnes par un accord bilatéral. De plus, il n'y a aucun élément de droit national français qui permet actuellement de verbaliser le passage de la frontière entre 40 et 44 tonnes.

Toutefois, les fédérations belges de transporteurs et l'UWE, nous relayent des plaintes de transporteurs verbalisés, ce qui montre de réels problèmes d'interprétations juridiques sur le terrain.

Bref, l'établissement d'un accord bilatéral est utile pour clarifier et officialiser le passage de la frontière franco-belge à 44 tonnes et relève du domaine politique.

Après divers contacts depuis plus d'un an, j'ai écrit à nouveau au Premier ministre français, Manuel Vals, en cette fin mars, pour rappeler la volonté wallonne d'aboutir à ce sujet. Trois mois plus tard, il m'a répondu avec prudence, mais favorablement, en date du 23 juin, en s'excusant d'ailleurs du délai de réponse.

Sa réponse délègue toutefois la poursuite du dossier au Secrétaire d'État chargé du Transport, Alain Vidalies,

je ne manquerai pas de continuer les démarches afin de concrétiser un accord avec conviction et fermeté dans le respect des lois. Là aussi, mon collaborateur étant présent, je propose qu'il prenne note de mon souhait de m'entretenir prochainement avec l'ambassadrice de France.

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

Mme Galant (MR). - C'est aberrant cette situation. J'espère que vos efforts porteront leurs fruits et que nous aurons enfin la signature de cette convention entre les deux pays qui permettrait un développement économique de part et d'autre.

**QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
PLACE DU MÉDIATEUR GERMANOPHONE AU
SEIN DE L'ORGANE DE CONCILIATION DE
L'INTRODUCTION DU PRÉLÈVEMENT
KILOMÉTRIQUE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la place du médiateur germanophone au sein de l'organe de conciliation de l'introduction du prélèvement kilométrique ».

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, le 25 mai 2016, le Parlement de Wallonie a voté le 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 régionales.

La Wallonie sera représentée par son médiateur dans cet organe de conciliation.

J'espère que M. le Médiateur de la Région wallonne, en tant que membre de cet organe, représente et soit également à l'écoute des craintes et des soucis venant du territoire de la Communauté germanophone.

Monsieur le Ministre, y a-t-il un dialogue constant avec le médiateur de la Communauté germanophone ? Comment les médiateurs de la Communauté germanophone seront-ils impliqués dans les travaux de cet organe de conciliation ?

Je vous avais déjà déposé une question écrite dont j'ai reçu récemment une réponse, mais je voulais quand

même vous le demander ici étant donné que vous avez accepté cette question dans cette commission.

Je sais que la collaboration entre les médiateurs de Namur et d'Eupen se passe très bien et régulièrement des entretiens informels ont lieu entre eux. Pourquoi ne pas officialiser ces entretiens afin de garantir et d'institutionnaliser un dialogue constant entre les médiateurs ?

J'aimerais entendre votre avis sur cette proposition même si ce n'est pas vous qui pouvez décider seul dans cette question.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, vous le dites vous-même : vous aviez souhaité me poser cette question lors de la précédente commission, vous l'avez ensuite transformée en question écrite sous le N° 1259 et vous venez vous-même de reconnaître avoir déjà reçu déjà la réponse. Je ne peux que me référer à la réponse que je vous ai déjà procurée.

Pour le surplus, soyez rassurée, le dialogue entre les médiateurs est effectivement très positif, mais comme il s'agit d'une matière régionale, c'est au niveau des médiateurs des Régions que les choses ont été déterminées.

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Merci pour ce petit élément supplémentaire. Je n'ai pas reçu une réponse complète sur cette question et c'est quand même dommage. J'ai essayé plusieurs fois. Informel, c'est bien, mais l'on n'a toujours pas...

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Vous avez eu une réponse complète, le problème est qu'elle ne vous plaît pas. Ce n'est pas la même chose.

La vérité est que vous voudriez que le médiateur de la Communauté germanophone soit officiellement reconnu à part entière dans l'organe là où je vous explique que comme c'est un organe qui a été mis sur pied et qui concerne les Régions, que jusqu'à preuve du contraire et nonobstant toutes les réflexions programmatiques que l'on peut lire à gauche et à droite, la Communauté germanophone n'est pas encore une Région. Dès lors, le médiateur de la Région wallonne est l'interlocuteur officiel. Il est évident qu'au vu du bon dialogue qui existe entre les uns et les autres, si demain il devait y avoir un motif de solliciter plus officiellement le médiateur de la Communauté germanophone, il n'y aurait pas de problème.

Je rappelle juste que l'organe ici n'a pas vocation à répondre aux utilisateurs finaux. C'est uniquement celles et ceux qui sont les soumissionnaires et qui participent comme Access, Satellic, et cetera. Ce ne sont pas les usagers, donc le transporteur routier situé en Communauté germanophone n'est pas concerné par cet organe. Il n'y a pas de crainte ou d'inquiétude à avoir.

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, j'entends bien ce que vous dites, c'est votre interprétation, mais je n'ai jamais demandé qu'un membre de la Communauté germanophone soit membre entier de cet organe de conciliation. Vous pouvez relire la question écrite et orale aussi, on demande juste si ce sera possible d'instaurer des entretiens réguliers entre les différents médiateurs. Ce serait une solution pragmatique qui existe déjà partiellement de façon informelle, pour garantir – comme je le disais – que ce dialogue constant soit institutionnalisé. Ce serait quand même positif et favorable dans mon interprétation qu'on laisse parler les gens entre eux, régulièrement et de façon officielle. C'est dommage que l'on essaie ici de faire une histoire plus grande de ce que c'est finalement.

J'ai entendu ce que M. le Ministre dit, mais je dois revenir à ce sujet.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Vous me permettez de continuer de penser que vous n'avez pas compris quel est le rôle de l'organe de conciliation. Aucun habitant ou aucun usager n'a la capacité de le mobiliser et de l'interpeller. Il n'est pas un élément de réponse pour des difficultés vécues par un transporteur, qu'il soit en territoire wallon francophone ou en territoire wallon germanophone. C'est un organe qui est mis sur pied – le *conciliation body* – uniquement pour répondre aux problèmes ou aux litiges qui naîtraient avec les prestataires de services de télépéage, en l'occurrence jusqu'à présent Satellic et Access. Il n'est pas un interlocuteur d'acteurs de la Communauté germanophone.

Mme Baltus-Möres (MR). - Juste une question : pourquoi pouvez-vous garantir que sur le territoire de la Communauté germanophone, il n'y aura jamais un litige dans ce domaine ? Les routes sont concernées aussi.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Excusez-moi, Madame, votre question montre que vous n'avez pas compris de quoi s'occupe le *conciliation body*.

S'il y a un litige quelconque, c'est par la voie des tribunaux qu'il se règle. Ici, c'est uniquement s'il y avait un litige d'interprétation entre le contrat que par exemple Viapass conclut entre Viapass et Satellic ou Viapass et Access ou Viapass et Tartempion. S'il y a un problème parce qu'une entreprise conteste, par exemple, que telle route située sur le territoire de la Communauté germanophone soit prise en compte, qu'elle ne devrait

pas, et cetera, c'est directement auprès de Viapass que les choses doivent se régler, qui lui demande à son prestataire Satellic d'ajuster le cadre, mais ce n'est pas le *conciliation body* qui est concerné.

Je comprends le souci qui est le vôtre, mais l'outil du *conciliation body* n'est pas la bonne réponse à cette question.

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Merci, c'est gentil que l'on ait toujours le dernier mot ici.

En effet, si l'on regarde seulement ce niveau entre Satellic et la Région wallonne, d'accord. Je reste quand même un peu irritée en ce qui concerne la voix de la Communauté germanophone qui ne sera pas intégrée dans cet organe de conciliation. Un médiateur nommé pour représenter toute la Région wallonne et la Communauté germanophone doit se rassurer et doit avoir confiance à 100 % en lui. De plus, il tient en compte les problèmes qui peuvent s'installer vis-à-vis des incidents et des opinions généralement de notre territoire, si j'ose dire.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Rassurez-vous, tous les agents de la fonction publique wallonne sont soucieux de pouvoir répondre adéquatement aux besoins exprimés sur tout le territoire. Il ne faut pas être exclusivement germanophone pour se préoccuper du territoire germanophone.

Mme Baltus-Möres (MR). - Je vous remercie.

QUESTION ORALE DE MME GALANT À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE TRANSPORT DE FOURRAGE »

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

La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). - Monsieur le Ministre, dans notre pays, le secteur du lin emploie directement et indirectement environ 3 000 personnes. Le Code de la route n'est plus adapté au fonctionnement actuel de certains secteurs liés à l'agriculture. Le lin en particulier n'est aujourd'hui plus commercialisé en bottes et son transport est beaucoup plus sûr et plus efficace.

Les transporteurs de lin subissent en outre un handicap concurrentiel par rapport aux règles de

circulation en vigueur à l'étranger.

En effet, la hauteur du chargement est illimitée en France, malheureusement, ce n'est pas le cas en Belgique et il arrive bien souvent que des amendes soient dressées pour quelques centimètres de dépassement.

Pour remédier à ce problème – cela rejoint un peu la question précédente par rapport aux différences entre la Belgique et la France – une proposition de loi du Fédéral a été proposée pour actualiser le Code de la route sur trois points. Elle abroge l'obligation de recouvrir les chargements de céréales, de lin, de paille ou de fourrage en vrac d'une bâche ou d'un filet. En outre, elle souhaite augmenter la largeur et la hauteur autorisées de ces chargements.

Monsieur le Ministre, le secteur wallon vous a-t-il alerté sur la problématique ?

Une réflexion est-elle amorcée avec votre collègue en charge des Transports ?

Quelle est l'importance du transport de fourrage en Région wallonne ?

Je vous remercie.

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, sur la forme, permettez-moi de relever un élément curieux. Pourquoi des députés de la majorité fédérale déposent-ils une proposition de loi qui pourrait être réglée par un arrêté ? Par ailleurs, vous savez comme moi que la matière contenue dans cette proposition de loi fédérale est désormais de compétence régionale. Soit.

(Réaction de Mme Galant)

Tout à fait, mais je soulignais que c'était curieux.

Pour revenir sur le fond, le sujet spécifique de la hauteur du transport du lin a fait l'objet de plusieurs questions écrites ces deux dernières années auxquelles j'ai déjà pu répondre.

La hauteur maximale de quatre mètres des véhicules, chargement compris, est prévue par le Code de la route et est d'application depuis plus de 40 ans.

Conformément à ces dispositions, les infrastructures routières ont été, au fil des décennies, construites de manière à autoriser le passage des véhicules atteignant quatre mètres. D'autres éléments entrent également en ligne de compte, par exemple la présence de lignes électriques. Elles aussi constituent des obstacles potentiels pour des véhicules de plus de quatre mètres

de hauteur.

Il est vrai qu'il existe une marge entre la hauteur de passage sous les ponts ou sous les lignes électriques, mais il convient d'envisager les hauteurs supérieures à quatre mètres avec prudence.

D'autre part, il convient de rappeler que les éléments structurels, des véhicules ont été conçus et développés afin de fixer le chargement, de le maintenir en place ou de le retenir pour un chargement n'excédant pas 4 mètres. De plus, en cas de charge lourde – ce qui n'est pas le cas ici du lin – un chargement plus haut élève également le centre de gravité du véhicule, ce qui augmente le risque de basculement de celui-ci, notamment dans les virages.

Jusqu'à présent, le Fédéral et les Régions n'ont jamais estimé opportun de modifier la législation dans un souci de préservation du domaine routier et de la sécurité routière.

En outre, les dimensions maximales des véhicules et des chargements font l'objet d'une harmonisation européenne par la directive 1996/53/CE. Pourquoi déroger à cette harmonisation européenne ? La hauteur maximale harmonisée est de 4 mètres. La largeur maximale est de 2,55 mètres. Pour la largeur, pour des raisons historiques, le Code de la route belge déroge déjà à cette harmonisation européenne en permettant une largeur plus importante pour certains transports agricoles. La demande serait donc de déroger encore plus. Vous citez la France, elle ne déroge pas à la largeur maximale européenne.

Dans le cadre de l'introduction de la redevance kilométrique d'infrastructure, des rencontres eurent lieu avec de nombreuses fédérations, mais aucune n'a émis de demande précise relative à la hauteur ou la largeur des transports, ainsi qu'à la couverture des balles comprimées par une bâche ou un filet.

Toutefois, des dérogations régionales sur les dimensions sont éventuellement envisageables, mais je vous informe que les transporteurs de lin n'ont jamais introduit de demande précise, accompagnée de données techniques complètes auprès de mon administration.

En conclusion et en vue d'être constructif, j'invite les fédérations concernées à prendre directement contact avec mon cabinet ou mon administration. J'examinerai avec attention leurs situations spécifiques qu'ils rencontrent et les solutions qui pourraient y être apportées, afin de dégager une solution conciliant leurs contraintes, mais aussi la sécurité routière et la préservation des infrastructures.

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

Mme Galant (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je renverrai vers les fédérations qui iront vers votre cabinet.

Mme la Présidente. - Chers collègues, comme convenu, je vous propose de clôturer ici. Nous reprendrons à 14 heures précises avec le volet « Patrimoine » et la question de Mme Defrang-Firket. À tout à l'heure.

- La séance est suspendue à 11 heures 26 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 15 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE DE MME DEFRANG-FIRKET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE SOUTIEN DE LA RÉGION AU TRAVAIL DU COMITÉ DE GESTION DES SITES MINIERS MAJEURS »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le soutien de la Région au travail du comité de gestion des sites miniers majeurs ».

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

Mme Defrang-Firket (MR). - Monsieur le Ministre, depuis le 1er juillet 2012, Blegny-Mine est reconnu conjointement aux trois autres sites miniers majeurs de Wallonie que constituent le Grand-Hornu près de Mons, Bois-du-Luc à La Louvière et le Bois du Cazier à Charleroi, comme patrimoine mondial de l'UNESCO.

Les quatre sites ont développé en collaboration étroite avec l'administration du Patrimoine, l'Institut du patrimoine wallon, et toutes les instances concernées, un plan de gestion pour les 15 années à venir qui s'inscrit dans les lignes directrices du Comité wallon du patrimoine mondial.

Plusieurs réunions du comité de gestion des sites miniers et du comité scientifique ont eu lieu ces derniers mois, et les quatre sites ont développé plusieurs projets en commun, dont un projet de signalisation routière et autoroutière commune, et la création d'une charte graphique sur base de laquelle les opérateurs pourraient s'appuyer pour développer des outils pérennes.

Monsieur le Ministre, quel est le soutien financier

apporté par la Région à ces initiatives ? Depuis la reconnaissance UNESCO, la Région a-t-elle accru son intervention financière auprès des sites miniers reconnus ? Envisage-t-elle de le faire à l'avenir ?

Plus particulièrement concernant le projet de signalisation routière et autoroutière, où en est le dossier ? Vous êtes-vous concerté dernièrement avec vos collègues en charge de la Mobilité et du Tourisme au sein du Gouvernement wallon ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, depuis le début de la législature, mi 2014, deux des quatre sites miniers UNESCO ont bénéficié de cinq subventions pour la sensibilisation et la valorisation du patrimoine qu'il s'agisse d'événements ponctuels, de publications ou d'expositions.

Le Bois du Cazier, 20 000 euros pour trois projets et le Bois-du-Luc, 9 000 euros pour deux projets. Il convient de préciser que Blegny-Mine et le Grand Hornu n'ont pas introduit de demande.

Le Carnet du patrimoine n° 96 consacré aux quatre sites en question est réédité cette année par l'IPW et continuera à servir la promotion des sites comme les ouvrages pédagogiques ou techniques publiés par les bénéficiaires des subventions.

Par ailleurs, des travaux de restauration et des études ont été réalisés depuis 2013, certains en cours de réalisation, des travaux financés par crédits directs, par l'IPW à Bois-du-Luc pour un montant total d'un million d'euros.

Concernant la signalisation touristique aux abords du réseau routier des sites métiers reconnus UNESCO, j'ai demandé un point complet de la situation à mes services, une vingtaine de panneaux existent pour l'ensemble des sites UNESCO avec le texte mais ne font pas encore référence au label UNESCO et parmi cette vingtaine de panneaux, sept concernent les quatre sites miniers. La pose d'un logo spécifique UNESCO est envisagée cette année.

Je tiens à votre disposition le détail de la localisation de chacun de ces panneaux.

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

Mme Defrang-Firket (MR). - Merci Monsieur le Ministre. Je vous ai interpellé à ce sujet, car je trouve que ce projet est une belle réussite de reconversion puisque ce charbonnage est devenu un site touristique et de patrimoine industriel et il mérite tout le soutien nécessaire de la Région wallonne, surtout qu'il n'y en a que quatre.

Vous me dites que Blegny-Mine n'a pas fait de demande, à eux de bouger s'ils souhaitent recevoir quelque chose. Il semblerait qu'ils manquent de moyens, c'est assez paradoxal.

Vous avez parlé des 20 panneaux qui n'ont pas encore reçu le label avant d'être installés, j'espère qu'ils le seront au plus vite pour servir le plus rapidement possible pour mettre en valeur ces sites comme il se doit.

**QUESTION ORALE DE MME DE BUE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
PLACE DE LA RÉÉDUCATION AMBULATOIRE
AU SEIN DE L'AGENCE POUR UNE VIE DE
QUALITÉ (AViQ) »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la place de la rééducation ambulatoire au sein de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ) ».

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

Mme De Bue (MR). - J'ai été récemment contactée par un médecin travaillant au sein d'un centre de rééducation ambulatoire. Cette personne m'a fait part de nombreuses craintes du secteur quant au transfert de plusieurs conventions de rééducation fonctionnelle.

Si l'on recherche des informations par rapport aux centres de rééducation ambulatoire sur le site de l'AViQ, ils n'ont actuellement aucune place. Même si le transfert de convention de rééducation fonctionnelle ne sera effective qu'au 1er janvier 2018, on peut s'étonner de cette absence.

Le secteur de la rééducation ambulatoire s'interroge sur la place qu'il occupera une fois intégré à l'AViQ.

La volonté du secteur est d'être repris en tant que soins de première ligne. Les discussions avaient apparemment été entamées avec votre cabinet ; celles-ci semblaient mener dans cette direction. Mais on le sait, la composition de votre cabinet a, depuis, évolué et du point de vue du secteur, tout semble à refaire.

Certains s'opposent au fait d'être assimilés à l'appellation « personnes âgées et soins *long care* ».

Les centres de rééducation à destination de déficients visuels, par exemple, ne touchent pas uniquement des personnes âgées, mais concernent toutes les tranches d'âge. C'est pourquoi ils insistent pour être considérés comme un soin de première ligne.

Ils rappellent également que les centres de rééducation ambulatoire doivent faire partie de la santé et non du handicap.

De plus, ces périodes de transition et cette absence de réponse à l'heure actuelle du côté des Régions entraînent des blocages par rapport à l'évolution des conventions.

Les personnes travaillant au sein des centres de rééducation fonctionnelle voudraient modifier leurs conventions types afin d'élargir et d'améliorer la prise en charge de certains patients. Or, cela est actuellement impossible, car la réponse de l'INAMI est qu'avec le transfert de compétences, cela n'est plus de leur ressort. D'un autre côté, la Région ne dispose pas encore du cadre nécessaire pour faire évoluer ces conventions.

Avec la régionalisation de cette compétence, se pose également la question de la libre circulation des patients.

Le secteur s'inquiète de savoir si les patients bruxellois, par exemple, seraient renvoyés d'office vers un centre de la Région bruxelloise ou s'ils pourront être transférés vers un centre en Wallonie.

S'ajoutent à cela des questions pratiques comme le fait que les patients doivent pouvoir être reçus et soignés dans leur langue. Plusieurs néerlandophones habitent dans notre Région. Pourront-ils toujours bien être soignés dans un centre flamand ? Et vice-versa ?

Les centres de rééducation ambulatoire s'interrogent également sur le budget qui leur sera alloué. Si un transfert du budget est effectivement prévu, certains s'inquiètent de savoir comment celui-ci sera réparti, les centres rappelant qu'ils auront besoin d'un financement au moins équivalent à celui actuel.

Monsieur le Ministre, quelle sera la place réservée aux centres de rééducation ambulatoire dans notre système de soin ? Confirmez-vous qu'ils seront bien considérés comme relevant de la santé et pas du handicap ?

Y a-t-il une volonté actuelle de reprendre la rééducation ambulatoire comme étant un soin de première ligne ?

Des solutions sont-elles envisagées afin de débloquer la situation, comme dans le cas évoqué plus haut du renvoi de l'INAMI vers la Région, avant le transfert effectif de 2018 ?

Pouvez-vous me confirmer que le transfert ne changera en rien la libre circulation des patients ?

Par rapport au budget qui sera alloué, pouvez-vous me confirmer que celui-ci ne sera pas revu à la baisse et que chaque centre concerné conservera un financement au moins équivalent ?

On m'a également rapporté la possibilité de reporter le transfert effectif du 1er janvier 2018 au 1er janvier 2019. Cette possibilité est-elle réellement envisageable ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, le site actuel de l'AViQ est toujours dans une phase de transition liée à la construction de ce nouvel organisme d'intérêt public ; l'agence élabore un nouveau site pour y inclure toutes ses compétences.

Dans l'intervalle, vous trouverez les informations relatives à la santé sur le portail www.socialsante.wallonie.be vers lequel le site de l'AViQ redirige d'ailleurs l'internaute en quête d'information.

Comme vous le rappelez, la gestion quotidienne des conventions de revalidation est confiée à l'INAMI selon les termes du protocole d'accord du 1er avril 2014 passé entre l'État fédéral et les entités fédérées concernant l'exercice des compétences en santé transférées aux entités fédérées suite à la sixième réforme de l'État.

Durant cette période transitoire, l'INAMI ne prend plus de décisions ayant des implications sur le long terme telles que la conclusion de nouvelles conventions et la réservation du budget supplémentaire à cette fin. Ces demandes sont adressées aux ministres des entités fédérées qui peuvent solliciter le Collège des médecins-directeurs pour obtenir des avis et des conseils.

Toutefois, les parties signataires du protocole ont convenu, pendant la période transitoire, de poursuivre l'application de la réglementation telle qu'elle existait au moment de la signature du protocole.

Concernant la durée de la période transitoire, il est en effet question de la prolonger d'un an jusqu'au 31 décembre 2018, mais aucune décision n'a encore été prise à cet égard. Par contre, j'ai marqué mon accord sur cette proposition.

Actuellement, je n'ai pris aucune décision de modifier de façon générale le cadre de ces conventions, ni le budget existant.

Le secteur sera, de toute façon, impliqué si jamais des modifications s'avéraient nécessaires dans l'intérêt des patients, par exemple. En tout état de cause, ces modifications ne sont pas envisageables pendant la période transitoire. Concernant ces dernières, tant que la législation actuelle est d'application, la règle est la libre circulation des patients.

Toutefois, et si nécessaire, je n'évacue pas la possibilité de faire des accords de coopération ultérieurement avec les diverses parties intéressées

comme cela a déjà pu se faire pour les personnes handicapées.

Concernant la place des conventions dans le système de soins wallons et au sein de l'organisation de l'AViQ, le protocole de collaboration susmentionné fait figurer les conventions de revalidation sous le titre II – Politique « personnes âgées et soins *long care* », et non dans le cadre de la première ligne de soins.

Dans le décret du 3 décembre 2015 relatif à l'AViQ, il est prévu que c'est le Comité bien-être et santé qui approuve les conventions de revalidation sur proposition des commissions instituées en son sein.

Les quatre commissions que sont Première ligne d'aide et de soins – Hôpitaux – Santé mentale et Accueil et hébergement des personnes âgées, chacune dans le champ de leurs compétences, auront à gérer les conventions de revalidation et de leurs besoins de financement en vue de les soumettre au Comité bien-être et santé qui aura ainsi une vision transversale et globale.

Les accords relatifs aux aides à la mobilité proposés au comité Handicap à l'initiative de la Commission de l'autonomie et de la grande dépendance doivent également être approuvés par le Comité « bien-être et santé ».

Les conventions de revalidation ne sont en aucun cas oubliées dans le cadre de la mise en place de l'Agence wallonne pour une vie de qualité.

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

Mme De Bue (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. J'espère qu'elle pourra rassurer un secteur inquiet, c'est ce que je vous avais rapporté.

J'ai bien noté également que, durant la période de transition, il n'y aura pas de changement majeur et, donc, que l'on poursuit ce qui est en tout cas effectif encore par rapport au Fédéral. Il n'y aura pas de changement de cadre. J'ai bien noté que vous étiez ouvert à la discussion avec le secteur en cas de modification du cadre. J'espère que cela pourra se passer selon ces affirmations.

QUESTION ORALE DE MME DEFRANG-FIRKET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA RÉUNION DU 30 JUIN ENTRE LE SERVICE UNIVERSITAIRE SPÉCIALISÉ POUR PERSONNES AVEC AUTISME (SUSA), L'ASSOCIATION DE PARENTS POUR L'ÉPANOUISSEMENT DES PERSONNES AUTISTES (APEPA) ET LE CABINET DU MINISTRE »

QUESTION ORALE DE MME DEFRANG-FIRKET À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA MISE EN PLACE D'UN COORDINATEUR POUR PERSONNES ATTEINTES D'AUTISME »

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

- de Mme Defrang-Firket, sur « la réunion du 30 juin entre le Service universitaire spécialisé pour personnes avec autisme (SUSA), l'Association de parents pour l'épanouissement des personnes autistes (APEPA) et le cabinet du ministre » ;
- de Mme Defrang-Firket, sur « la mise en place d'un coordinateur pour personnes atteintes d'autisme ».

La parole est à Mme Defrang-Firket pour poser ses questions.

Mme Defrang-Firket (MR). - Monsieur le Ministre, je vais couper les deux questions en une puisqu'elles portent en fait toutes les deux sur la journée annuelle 2016 de l'APEPA ASBL « Autisme » : d'une part, qui concernait les bonnes pratiques particulièrement.

À cette occasion, une conseillère de votre cabinet indiquait qu'en ce qui concerne la formation, votre cabinet comptait sur l'expertise du SUSA et de l'APEPA dans les domaines des formations, tant des parents, des professionnels, que de tous les intervenants gravitant autour de la personne autiste pour démarrer au plus vite et qu'une réunion était prévue le 30 juin dernier.

Je rebondis là-dessus vous demandant si cette réunion a eu lieu comme annoncé, pour connaître également les conclusions de cette réunion et où en sont les contacts avec le cabinet du ministre de l'Enseignement supérieur de la Fédération Wallonie-Bruxelles à ce sujet.

Il y a un deuxième aspect que je voudrais aborder avec vous, c'est suite à l'intervention de M. Magerotte, spécialiste international de l'autisme qui a, lors de cette journée, insisté sur le rôle d'un coordinateur après le

diagnostic de l'autisme.

Selon lui, il s'agirait de prévoir une personne qui puisse articuler les différents acteurs autour de l'enfant ou de la personne adulte pour faire un plan individuel d'apprentissage commun et sur le long terme afin de mettre tout un programme en place.

Ces coordinateurs sont-ils déjà en place chez nous ? Dans le cas contraire, votre plan Autisme prévoit-il cette fonction ? Il me semble que je ne l'ai pas vu, mais je peux me tromper.

Le cas échéant, suivant quelles modalités pratiques niveaux ampleur, budget, calendrier, serait-il institué ?

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, dans les axes de réflexion concernant la formation, il faut scinder la formation continue du personnel des services qui encadrent ou accompagnent les personnes autistes et la formation donnée aux parents, d'une part, des différents modules de formation qui devraient aussi être initiés dans les cursus de base des divers professionnels qui seront confrontés à cette problématique, d'autre part. Donc il y a vraiment trois axes différents.

L'APEPA et le SUSA travaillent activement sur le second volet. Lorsque le recensement des catégories de personnel amenées à intervenir auprès de personnes autistes et des formations qui leur seraient utiles sera bouclé, mon cabinet sollicitera celui de mon collègue, M. Marcourt, probablement à la rentrée.

La réunion du 30 juin dernier portait, quant à elle, sur le premier axe, à savoir la formation du personnel en place dans les services et la formation des parents. Le SUSA n'était pas convié à cette réunion puisqu'il est déjà un opérateur reconnu. Cette rencontre a été l'occasion de faire le point avec le service formations de l'AViQ sur les formations proposées et de discuter autour du catalogue de formations 2017-2019. Ce ne sont pas moins de 15 modules relatifs à l'autisme qui seront proposés aux professionnels des secteurs de l'accueil, de l'hébergement et de l'accompagnement en milieu de vie dans le cadre du pôle 3, donc catalogue de formations thématiques.

En ce qui concerne les parents, les formations balaieront à la fois les aspects théoriques – définitions, caractéristiques, particularités du fonctionnement psychologique et sensoriel des personnes avec un trouble du spectre autistique, approches éducatives et thérapeutiques, stratégies d'intervention recommandées, et cetera – et les aspects pratiques, comme le développement de la communication – réceptive et expressive – le choix et le développement d'activités ludiques, le décryptage des problèmes de comportement

et les stratégies d'intervention, l'apprentissage de l'autonomie, et cetera.

Les professionnels expriment effectivement le désir d'instaurer pour les personnes présentant des besoins – et présentant aussi un profil plus complexe – un coordinateur qui aura une vision complète et globale de la situation de la personne, qui connaîtra son parcours et qui pourra interpeller différents acteurs selon les moments de vie ou les besoins de la personne concernée.

L'agence développe actuellement ses réflexions quant à ce type de coordinateur, appelé aussi pour le moment « référent unique de la personne ». Ces réflexions s'inspirent entre autres des pratiques de terrain et des concepts de *case management*, mais se limitent à la prise en charge de l'autisme.

En ce qui concerne le plan Autisme proprement dit, il prévoit la mise en place d'un plan individualisé pour assurer dès le dépistage une prise en charge immédiate et transdisciplinaire. Ce plan doit être élaboré, évalué et adapté régulièrement en concertation avec les responsables légaux, les thérapeutes et autres intervenants, notamment les centres et les services du monde du handicap. Le travail en réseau est essentiel pour assurer une prise en charge adaptée et coordonnée. Concrètement, il prévoit la mise en place d'un projet pilote visant à l'informatisation du carnet ONE qui sera prolongé, à l'image du dossier médical global afin d'assurer un continuum du parcours de l'enfant. Celui-ci permettra d'assurer la complémentarité des actions afin que chaque professionnel amené à intervenir auprès de la personne ayant des troubles autistiques dispose d'informations complètes quant au parcours de la personne et son évolution.

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

Mme Defrang-Firket (MR). - Merci Monsieur le Ministre, ce sont en général plutôt de bonnes nouvelles que vous nous annoncez là. Les 15 nouveaux modules en matière de formation sont essentiels, notamment au niveau des intervenants, pour assurer une détection précoce et surtout un diagnostic juste qui devra évidemment être confirmé par un professionnel dont c'est le métier ; essentiels aussi pour assurer une meilleure qualité de vie aux personnes atteintes d'autisme, notamment à la crèche et à l'école.

J'espère quand même que vous avez prévu des budgets pour tout cela parce que ce sont de bien bonnes nouvelles, mais si les moyens ne suivent pas, elles ne pourront pas être mises en oeuvre comme il se doit.

Pour les PIA, ils existent déjà dans l'enseignement spécialisé apparemment, donc ils doivent être renforcés, parce que d'après les parents et les professionnels, il est très difficile de pouvoir mettre en place un projet

coordonné efficace. Il n'est même pas encore actuellement toujours mis en place, donc il doit être prévu de manière plus systématique et établi selon les parents directement via un centre de référence après que le diagnostic soit établi. J'espère donc que tout cela sera mis en oeuvre rapidement pour le plus grand bien des personnes atteintes d'autisme et de leur famille en demande de résultats. Je vous remercie.

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
CONCLUSION DE L'ACCORD DE
COOPÉRATION RELATIF À LA CHARTE
ASSOCIATIVE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la conclusion de l'accord de coopération relatif à la Charte associative ».

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je vous ai interrogé en date du 20 novembre 2015 quant à la Charte associative – enjeu important s'il en est – et à la conclusion de l'accord de coopération devant assurer la mise en œuvre de cette charte, conformément à la résolution du 30 avril 2009 – nous avons fêté, il y a deux mois, ses sept ans.

Je ne rappellerai pas ici l'importance du secteur associatif pour rencontrer une série de besoins dans la société de même que pour assurer la vitalité de la démocratie et je ne rappellerai pas non plus les attaques auxquelles ont dû faire face un certain nombre d'acteurs associatifs.

Cet accord de coopération vise à rendre opposables les principes de la charte et à lui donner toute sa force légale et fonctionnelle. Vous aviez alors annoncé il y a quelque temps une application partielle de la charte dans vos compétences à travers – aviez-vous indiqué – un calendrier de liquidation à 85 % des subventions dans vos propres compétences. En même temps, vous aviez également indiqué que vous poursuiviez la conclusion de l'accord de coopération. Ainsi, vous précisiez « que les administrations avaient également été chargées de scanner les réglementations à l'aune de la résolution et du protocole Région wallonne, Fédération Wallonie-Bruxelles et Cocof de 2009 » et qu'il s'agissait d'un travail qu'il fallait très clairement relancer.

Vous partagiez également la nécessité d'aller plus loin et de « relancer une coordination interministérielle et intrafrancophone pour garantir tous les principes de cette charte. »

Le Ministre-Président de la Fédération Wallonie-Bruxelles, Rudy Demotte, a également indiqué en mai dernier dans son parlement qu'afin de « relancer le processus d'application des engagements de la charte associative pour la Fédération », il a demandé à l'administration de relancer les travaux du groupe de travail administratif. Il a aussi précisé avoir invité son administration à prendre contact avec les autres entités francophones pour qu'elles participent aux travaux. « Une première réunion est programmée à la fin de ce mois de mai », disait-il « après quoi, le groupe de travail présentera alors son calendrier ». Nous avons donc des professions de foi qui sont réitérées en la matière.

Plus de six mois plus tard, je reviens donc vers vous, Monsieur le Ministre.

J'ai donc un premier ensemble de questions. Quel est l'état du dossier ? Le passage en revue des réglementations a-t-il été opéré ? La négociation a-t-elle pu reprendre entre les parties prenantes ? Où en sont les contacts entre vous ? Quel est l'agenda, le cas échéant, pour aboutir en la matière ?

J'ai également un deuxième ensemble de questions. Plus subsidiairement, avez-vous engagé vos collègues au sein du Gouvernement régional à mettre en œuvre certains éléments de la charte dans leurs compétences, notamment quant à la garantie de liquidation des subventions que vous aviez initiées pour ce qui vous concerne ? L'ensemble des membres du Gouvernement va-t-il dès lors avancer de la même manière, chacun dans leur secteur ? Les subventions seront-elles ainsi liquidées à 85 % avant le 1er mars de l'année en cours dans l'ensemble des compétences ? Si tel n'est pas le cas, quelle en est la raison ?

Voilà, Monsieur le Ministre, les questions que je souhaitais vous poser.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, en toute honnêteté, je dois bien reconnaître que ce dossier n'a pas, depuis votre dernière interpellation, autant avancé que je l'aurais souhaité.

La mise en place de l'AViQ, notamment, a mobilisé toutes les énergies et je compte dès la rentrée – puisque les équipes seront alors complétées suite aux appels à la mobilité – relancer le travail.

Vous savez que le secteur associatif me tient à coeur. Dès le début de la législature, j'ai veillé ce qu'il puisse être stabilisé et conforté dans ses missions. Par exemple, le Code wallon de l'action sociale et de la santé a été aménagé pour les matières relevant de la DGO5 en action sociale et de la santé et, dès 2015, les subventions ont été liquidées à 85 % avant le 1er mars, en exécution de l'article 47 du CWASS, partie décrétable. Le processus

fait actuellement l'objet d'une évaluation. Pour la partie handicap, l'ensemble des subventions fait l'objet d'avances mensuelles, trimestrielles ou annuelles, ce qui permet aux opérateurs d'avoir une plus grande sécurité financière.

Dans des domaines plus spécifiques, je veille à ce que les acteurs – majoritairement associatifs – ne dépendent pas uniquement de subventions facultatives, trop aléatoires pour une gestion efficace et à long terme de projets. Je vais par exemple venir ce jeudi au Gouvernement avec un projet de décret portant sur l'aide alimentaire qui permettra l'agrément et le subventionnement d'épiceries sociales, des restaurants sociaux et d'un organisme de concertation de l'aide alimentaire.

Dans le cadre du parcours d'intégration, huit initiatives locales d'intégration ont été agréées à mon arrivée en 2014. Elles sont aujourd'hui 24 et sept nouvelles demandes sont en cours de traitement. J'ai également l'intention, pour ce secteur, de faire des appels à projets pluriannuels.

J'ai aussi fait approuver en première lecture un arrêté d'application permettant l'agrément des services d'aide et de soins aux personnes prostituées. C'est donc dans le concret des dossiers que je porte au Gouvernement et au Parlement que je veille au respect des principes de la Charte associative, mais il n'en demeure pas moins qu'une approche transversale et systématique est souhaitable et je rencontre alors votre préoccupation de relancer le travail pour qu'aboutisse un accord de coopération à ce sujet.

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

M. Hazée (Ecolo). - Tout doucement, la Charte associative devient le monstre du *Loch Ness* de nos entités, en Wallonie autant qu'en Fédération Wallonie-Bruxelles.

J'entends que le ministre n'a pas pu faire avancer le dossier autant qu'il le souhaitait. En même temps, je veux noter positivement la priorité qu'il compte y donner dans les prochains mois, dès lors que l'AViQ a été mise sur pied.

Enfin, pour ce qui concerne l'application concrète sur le terrain des principes de la charte, je ne peux qu'inviter à nouveau le ministre à ne pas agir seulement dans ses compétences, mais aussi à engager ses collègues à pouvoir, sans attendre l'accord de coopération, faire avancer la cause associative dans leurs compétences.

Je le remercie en tous cas pour le suivi qu'il donnera à ce dossier qui lui tient à coeur.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA MISE
EN PLACE D'UNE ANTENNE RÉGIONALE DE
L'AGENCE POUR UNE VIE DE QUALITÉ
(AViQ) »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la mise en place d'une antenne régionale de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ) ».

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, à l'heure où se préparent les discussions sur le contrat de gestion de l'Agence pour une vie de qualité, j'aimerais vous interpellier sur l'importance de voir cette grande institution sociale de Wallonie disposer d'une antenne ouverte au public dans le bassin de vie verviétois.

Depuis de nombreuses années, les interlocuteurs sociaux du bassin verviétois attendaient que l'AWIPH dispose à Verviers d'une permanence accessible aux personnes à mobilité réduite, notamment. Cela n'avait pu être le cas.

L'extension des missions de l'agence qui lui succède, à la suite de la 6e réforme de l'État, rend plus grande encore l'urgence d'une implantation verviétoise. Ceci s'inscrit dans le cadre d'une décentralisation qui rapproche les administrations publiques des citoyens en offrant des services proches.

En 2015, le Gouvernement wallon avait initié une *task force* pour favoriser le redéploiement économique de Verviers. Garantir dans l'agglomération, la présence d'administrations fédérales et régionales (telles que l'AViQ) ne constituerait-elle pas un début de réponse à la question du redéploiement.

Quelle est votre position ?

Quelles sont vos orientations par rapport à la décentralisation de l'agence, de manière générale, et à Verviers, de manière particulière ? Je vous remercie d'avance pour vos réponses

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, votre question orale concernant la création d'une antenne régionale de l'AViQ à Verviers a, bien entendu, retenu mon attention. A l'heure actuelle, les bureaux régionaux sont au nombre de 7, dont 1 au centre de Liège.

Ces bureaux sont compétents pour réceptionner,

instruire et statuer sur les demandes d'intervention relatives aux prestations individuelles, dans le cadre de la politique des personnes en situation d'handicap. La situation particulière liée à l'étendue de la province de Liège a toujours été une de mes préoccupations. Je tiens particulièrement à ce que l'AViQ soit au plus près de son public. Dans ce cadre, le bureau régional de Liège, sensible aux difficultés de déplacement des personnes en situation de handicap, organise des permanences dans les locaux de l'échevinat de l'égalité des chances à Verviers. Ces permanences sont organisées deux après-midi par mois, le lundi, et sont assurées par un agent spécialisé dans l'écoute, la première orientation et le Conseil aux personnes handicapées.

Ces rencontres sont organisées en collaboration avec le Handicontact de la commune de Verviers. En moyenne, cinq personnes et leur famille sont reçues lors de chaque permanence.

A titre informatif, sur le premier semestre 2016, 12 permanences ont été organisées à Verviers et 61 personnes ont été rencontrées. Un peu moins des 2/3 étaient inconnues de l'agence. Leurs besoins concernaient majoritairement le domaine de l'emploi, pour 50 %, et dans une moindre mesure celui de l'aide matériel, pour 28 %. Pour le reste, leurs demandes étaient très variées, mais essentiellement autour de thématiques ne concernant pas la branche handicap de l'AViQ. Ces personnes ont donc été réorientées vers les services généraux.

L'AViQ met donc tout en oeuvre pour offrir un service public proche des citoyens. Toutefois, dans le cadre de l'évaluation de mise en place de l'agence, une analyse de la décentralisation de ces services et de l'étendue de leurs compétences est bien prévue.

Je rappellerai par ailleurs, qu'il n'est pas à ce stade, envisagé d'étendre les missions des bureaux régionaux de l'AViQ aux compétences santé et famille, l'AViQ n'ayant dans ses compétences que des contacts avec des opérateurs et non avec des citoyens.

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

M. Daele (Ecolo). - J'entends, Monsieur le Ministre, que vous allez procéder à une évaluation. À travers les chiffres que vous me présentez, je pressens que ce ne sera pas une évaluation particulièrement positive. La manière dont vous me présentez les chiffres tend à montrer que la demande ne serait pas particulièrement prégnante à Verviers. En tous cas, c'est mon interprétation.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Entend-on nous bien, il n'y a pas de volonté, dans la manière de restituer les chiffres, qui cacherait quoi que ce soit.

Moi demain, si la démonstration est faite qu'il faille, pour répondre à une demande réelle existante et

suffisamment quantitative, ouvrir un bureau sur Verviers, je n'ai personnellement pas d'objection.

Je vous ai restitué ici les chiffres tels qu'ils m'ont été livrés.

M. Daele (Ecolo). - Tout à fait.

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

Pas de conclusion hâtive, donc.

M. Daele (Ecolo). - Je présume donc d'une conclusion qui pourrait être la vôtre et qui consisterait à se dire qu'il y a assez peu de personnes dans la permanence décentralisée. Je tiens à attirer votre attention sur le fait que cette permanence se situe dans un lieu communal avec une étendue horaire très limitée, puisqu'il s'agit de deux fois par mois, et que tant l'information par rapport à l'horaire que par rapport au lieu est assez limitée. Il peut donc y avoir des confusions par rapport à l'objet de cette permanence. Je prendrais donc ces chiffres avec des pincettes, Monsieur le Ministre. Je ne voudrais pas que ces chiffres soient pris de manière brute et comparés à des bureaux régionaux dont les missions sont claires et les lieux clairement identifiés par toute une série d'usagers. Voilà la précision que je voulais faire, Monsieur le Ministre, en prélude à cette évaluation, de manière à ne pas partir avec des éléments qui pourraient être interprétés par d'aucun comme potentiellement négatifs, mais qui sont, à mon sens, très parcellaires.

Voilà l'éclairage que je voulais vous donner, Monsieur le Ministre, tout en insistant sur l'importance qui est donnée, tant par moi-même que par toute une série d'acteurs, dont les interlocuteurs sociaux, à la prise en compte du bassin verviétois.

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'ACCUEIL DES ENFANTS HANDICAPÉS PLACÉS PAR LES SERVICES DE L'AIDE À LA JEUNESSE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defrang-Firket à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'accueil des enfants handicapés placés par les services de l'aide à la jeunesse ».

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

Mme Defrang-Firket (MR). - Monsieur le Ministre, je voudrais vous entendre sur une situation plutôt

interpellante et même préoccupante d'une ASBL dont le nom est « Enfants d'un même Père » issue de la région liégeoise.

Depuis plusieurs années, cette ASBL s'est spécialisée dans un domaine particulier, à savoir dans l'accueil des enfants en situation de handicap, mais aussi en situation familiale difficile. J'ai eu la chance de visiter ce centre et à cette occasion, j'ai été témoin des vives inquiétudes et du total désarroi de cette équipe en place.

Pourquoi ce désarroi ?

Le 14 juin 2016, les services de l'aide à la jeunesse de la Fédération Wallonie-Bruxelles adressaient un courrier assez froid à cette ASBL, où ils indiquaient que certains enfants étaient en situation familiale difficile et c'est à ce titre là que l'aide à la jeunesse intervenait. Dans ce courrier ces services indiquaient que « suite aux restrictions budgétaires auxquelles doit faire face l'administration générale de l'aide à la jeunesse », il se trouvait « dans l'obligation de ne plus autoriser de nouveaux cofinancements pour des jeunes relevant du secteur du handicap et, dès lors, de ne plus déroger au montant des prises en charge prévues par l'arrêté du 9 décembre 2015 ».

Le courrier stipule aussi que plus aucune dérogation à l'arrêté du 9 décembre 2015 ne sera accordée pour le financement de nouvelles prises en charge de jeunes, et ce, à dater du 1er juillet 2016.

J'ai donc, pas plus tard que la semaine dernière, interrogé le ministre en charge de l'Aide à la jeunesse. Il me confirmait que ces enfants étaient secondairement pris en charge par l'aide à la jeunesse et que leur prise en charge financière devait donc être assurée par le secteur du handicap qui relève de la compétence des régions, à savoir l'AViQ pour la Région wallonne.

Du coup, je reviens vers vous et me permets de vous poser les questions suivantes

Êtes-vous au courant de la situation et de la fin de ce financement par le service de l'aide à la jeunesse de la Fédération Wallonie-Bruxelles ? Est-ce que la Région, via votre département, pourrait combler ce déficit de revenus pour cette ASBL de 11 salariés qui perd une source importante de financement ? Sinon, quelle autre solution leur proposez-vous ? D'autres associations de ce type, à cheval sur le secteur de la jeunesse et du handicap, se trouvent-elles également dans cette situation ?

J'aurais voulu savoir aussi s'il n'était pas possible, peut-être pas pour vous, mais pour quelqu'un de votre équipe, de rencontrer les responsables de cette ASBL, qui fournissent vraiment un travail formidable, et, peut-être même, de se déplacer jusque-là pour se rendre compte du travail accompli par cette équipe et surtout du cadre agréable et sécurisant dans lequel ces enfants

doublement touchés peuvent retrouver calme et sérénité.

De manière générale, j'aurais voulu connaître votre politique et celle des services de l'AViQ en ce qui concerne les enfants atteints d'un handicap et qui doivent être placés par les SAJ ou SPJ ?

Quelles sont les collaborations entre vos services et ceux de l'aide à la jeunesse à ce niveau ?

Le ministre Madrane nous a annoncé la mise en place d'un groupe de travail commun avec votre département pour envisager des solutions.

J'aurais voulu savoir ce qu'il en est exactement. Quand sera-t-elle mise en place ? Avec quels objectifs ? Quand des résultats pourront-ils être connus ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, le service « Accueil Enfant d'un même père » est un service résidentiel pour jeunes, agréé et partiellement subventionné par l'AViQ pour 15 places, dont trois enfants accueillis via le mécanisme des subventions particulières.

L'agence et ce service collaborent régulièrement, notamment dans la recherche de solutions pour des enfants et adolescents ayant des besoins complexes et en situation d'urgence.

Pour certains cas, le secteur de l'aide à la jeunesse fait également partie du réseau. Les partenariats et les cofinancements sont nécessaires afin de proposer des solutions adaptées pour les enfants en grande difficulté. C'est pour cette raison qu'a vu le jour le groupe de travail « un jardin pour tous » qui amènent les professionnels des différents secteurs à se rencontrer, échanger et proposer des pistes de solution pour des situations qui sont dans l'impasse.

Des jeunes ont pu ainsi trouver une solution d'hébergement dans des services résidentiels grâce au mécanisme des subventions particulières, en lien avec un financement de l'aide à la jeunesse. Ces solutions permettent alors aux services d'avoir les moyens suffisants pour mettre en place un accompagnement intensif et adapté à la problématique du jeune.

Il est donc impératif que chacun prenne sa part de responsabilités, tant du côté de l'AViQ que de l'aide à la jeunesse, afin de tenter de solutionner ensemble ces situations complexes pour des jeunes qui sont à la frontière des interventions des deux secteurs. L'information relayée semble souligner que tout nouveau financement de ce type ne sera plus rendu possible au vu des limites budgétaires de l'aide à la jeunesse. Or, pour certaines situations, ce cofinancement est non seulement indispensable, mais il est parfois

même une condition d'entrée préalable pour l'enfant qui ne trouvera pas alors de solution adaptée.

C'est donc alarmant et cela va sans nul doute compliquer le travail sur le terrain. L'AViQ ne peut et ne doit évidemment pas tout assumer, tout seul, en se substituant à l'aide à la jeunesse.

Je peux comprendre qu'on le souhaite, qu'on le demande, mais ce n'est pas possible. Si je dois à chaque fois pallier les carences de financement de tous les autres opérateurs, on ne va jamais y arriver. Je suis évidemment disponible pour discuter de la question dans le cadre du groupe de travail qu'initierait le Cabinet Madrane. Soyez d'ailleurs rassuré que s'il ne vient pas vers moi, je me chargerai de l'interpeller. L'administration et mon cabinet prendront également rapidement contact avec le service « Accueil Enfant d'un même père » afin de mettre en place un moment de rencontre et de discussion.

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

Mme Defrang-Firket (MR). - Merci, Monsieur le Ministre. Je suis un peu dépitée parce que je n'assiste qu'à un renvoi de balle entre les deux ministres compétents.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Ce n'est pas un renvoi de balle. J'assume ma part de responsabilités, mais je ne peux pas assumer celle des autres.

Mme Defrang-Firket (MR). - M. Madrane dit, lui aussi, que ce n'est pas à lui qu'il revient d'assumer. Je comprends qu'il y a un partage, que les deux doivent assumer leur part de la charge que cela représente, mais il faut pour cela être tous les deux sur la même longueur d'onde et vous semblez, hélas, ne pas l'être. Pourtant, il y a vraiment un travail qui est fait dans cette ASBL depuis 20 ans. Maintenant, on veut leur couper les vivres après 20 ans de travail.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Un travail qui n'est pas remis en cause.

Mme Defrang-Firket (MR). - Il faut vraiment trouver des solutions pour ne pas laisser ces enfants sur le carreau. Ils sont déjà doublement touchés par la vie et je ne crois pas qu'il existe beaucoup de structures qui répondent à ces problématiques extrêmement douloureuses.

De là, l'importance du groupe de travail avec le cabinet Madrane. Je vous remercie de reprendre contact avec lui si lui ne le met pas assez rapidement en place.

Je pense qu'il est vraiment indispensable que vous les rencontriez afin que vous vous rendiez compte de

l'investissement qui y est fait. De plus, ce sera une manière de reconnaître leur travail qui est fourni depuis tant d'années. Je vous remercie pour cette concrétisation de rencontre.

**QUESTION ORALE DE MME LECOMTE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
PÉNURIE D'INTERPRÈTES EN LANGUE DES
SIGNES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Lecomte à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la pénurie d'interprètes en langue des signes ».

La parole est à Mme Lecomte pour poser sa question.

Mme Lecomte (MR). - Monsieur le Ministre, de nombreux sourds et malentendants n'ont pas accès à un professionnel pour leurs besoins quotidiens et professionnels, que ce soit une visite chez le médecin, un rendez-vous chez un notaire, une convocation à la police ou à la mutuelle.

En effet, la Fédération Wallonie Bruxelles ne compte qu'une vingtaine d'interprètes qui n'exercent pas tous de façon régulière, alors que le chiffre de 20.000 sourds serait sous-estimé.

En Région wallonne, pour pouvoir bénéficier d'un interprète, les sourds s'adressent à l'AViQ. Cependant, eu égard à cette sévère pénurie, les délais sont longs et les refus nombreux.

Pour y remédier, des alternatives se développent. Parmi elles, le « Relais Signes », qui permet aux personnes sourdes de communiquer par téléphone. Le fonctionnement est simple : la conversation se fait via un ordinateur et une webcam. L'interprète fait alors la traduction de la langue des signes en direct vers l'interlocuteur à l'autre bout du fil. Mais là aussi, le personnel manque.

L'implémentation d'un système de traduction à distance dans les administrations wallonnes, à l'instar de ce « Relais signes », ne pourrait-elle pas représenter une alternative à la pénurie de traducteurs en langue des signes en Région wallonne ?

À cet égard, une réflexion est-elle en cours au sein de votre administration ou de votre cabinet ? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous en faire état ?

Pour faire face à la pénurie d'interprètes en langue des signes en Région wallonne, envisagez-vous d'autres solutions que les systèmes de traduction à distance ?

Dans l'affirmative, lesquelles ?

Enfin, avez-vous pris langue avec votre collègue de l'Enseignement supérieur, le Ministre Marcourt, à propos de la formation des interprètes en langue des signes ? Je le questionnais récemment à ce sujet, étant dans l'expectative quant à la nécessité d'un diplôme universitaire dans le cadre de l'accompagnement d'une personne ayant un déficit auditif dans ses tâches quotidiennes, tout en rappelant la nécessité de se pencher sur ce statut.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, la 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 Wallonie afin d'offrir un accueil personnalisé de qualité à tous les citoyens sans discrimination.

Cependant, des moyens complémentaires doivent 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 domaine.

Parallèlement à l'extension de l'offre d'interprétation à distance, l'accent doit être également mis à 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 la location de connaissance des langues nationales aux agents et aux membres du personnel contractuel de la fonction publique régionale est un incitant intéressant pour développer la pratique de cette langue dans les administrations.

Au niveau de l'enseignement, certaines facultés ont inscrit dans leur cursus universitaire l'interprétation en langues des signes, mais cette formation est récente.

Il est également possible de se former à la langue des signes en cours du soir, mais la formation s'arrête à un niveau, UF12, qui ne permet pas d'obtenir le diplôme d'interprète en langue des signes.

Toutefois, dans l'attente des premiers diplômés en interprétation en langue des signes, nouvellement formés en Belgique, et pour palier la pénurie actuelle d'interprètes en langue des signes, la réglementation relative aux services prestataires d'interprétation en langue des signes autorise, à titre transitoire, les

personnes disposant d'un baccalauréat et d'une expérience utile de trois ans minimum en interprétation, de la langue des signes vers le français et du français vers la langue des signes, à prester comme interprète au sein du service. Ces personnes doivent toutefois suivre une formation assurée en interne, par leur service, leur permettant d'acquérir les techniques d'interprétation.

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

Mme Lecomte (MR). - Je remercie le ministre pour tous ces éléments de réponse. Je vois effectivement que les choses bougent.

Il y a lieu de faire un constat. En Wallonie, le nombre d'interprètes est vraiment insignifiant puisqu'on en compte une vingtaine alors qu'en Flandre cette pénurie n'existe pas puisqu'on en compterait une centaine, eu égard au fait, justement, que l'on diplôme des traducteurs en langue des signes via un bachelier de type court. Cela rejoint votre idée sauf qu'ici c'est une mesure transitoire. Chez eux, c'est une mesure effective qui fait que, cette pénurie n'existant pas, les personnes malentendantes ou sourdes ont accès à tous les services publics de manière plus efficiente.

Je pense que l'on ne pourra pas faire l'économie d'une réflexion sur ce qu'il est convenu d'appeler « les accompagnateurs des personnes sourdes », un peu à l'instar de ce qui existe déjà vis-à-vis peut-être des aidants proches. On pourrait, effectivement, y voir un rapprochement. Comparaison n'est pas raison mais ils sont malgré tout, là, pour pallier une perte de l'autonomie de la personne. Si celles-ci avaient un statut, s'il y avait un cadre légal par rapport à cet apprentissage de la langue des signes pour aider toutes ces personnes malentendantes, il y aurait plus de personnes enclines à suivre cette formation. C'est toute la communauté des sourds et des malentendants qui y trouverait son compte.

(Mme Leal Lopez, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

**INTERPELLATION DE MME RYCKMANS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'APPLICATION DU DÉCRET DE LA RÉGION
WALLONNE DU 11 AVRIL 2014 VISANT À LA
MISE EN ŒUVRE DES RÉOLUTIONS 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 »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'interpellation de Mme Ryckmans à M. Prévot, Ministre

des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'application du décret de la Région wallonne du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ».

Mme Baltus-Möres se joint à l'interpellation.

La parole est à Mme Ryckmans pour développer son interpellation.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je vous l'avais annoncé, vous ne vous étonnez peut-être pas de mon interpellation. Je suppose que vous l'avez constaté vous-même, le décret Genres du 11 avril, qui prévoit la mise en œuvre du *gender mainstreaming* dont vous êtes responsable au sein du Gouvernement, et en particulier son article 2 § 2, prévoit la remise et la discussion de notes de genre, lors du budget et de son ajustement. Force est de constater que celui-ci est loin d'être respecté. La disparité, la faiblesse, voire – et c'est cela qui m'a encore plus étonnée – l'absence de notes de genre, dans l'ajustement budgétaire de 2016, interpellent sur la volonté du Gouvernement wallon de progresser dans la prise en compte transversale du genre dans toutes ses politiques.

Je me suis trompée, en effet, puisque j'avais identifié que le FOREm et l'IFAPME ont bien rendu leurs notes de genre et elles étaient jointes à la note de genre de la ministre de l'Emploi et de la Formation, Mme la Ministre Tillieux, mais je n'ai pas trouvé les autres. J'aurais donc voulu avoir votre confirmation ou votre information sur les raisons éventuelles, si tant est que des motifs pourraient en effet éviter le respect du décret. J'y vois plutôt un manque d'intérêt et de motivation politique et un laxisme de la part du Gouvernement.

En tant que responsable de la mise en œuvre du plan, qu'en dites-vous, Monsieur le Ministre ?

Par ailleurs, les notes de genre que nous avons sont, encore une fois, disparates, certaines très minimalistes et un ministre n'a même pas jugé bon de la joindre, alors qu'il l'avait prévue au budget et il ne l'a pas remise à l'ajustement budgétaire. Or, il s'agit précisément du ministre en charge des Pouvoirs locaux et dont l'un des deux objectifs cible justement la mise en œuvre d'une sensibilisation au genre dans les communes. Cela veut-il dire que rien n'a été fait ? Mais même si rien n'a été fait, il aurait dû le mentionner.

Monsieur le Ministre, comment pouvez-vous, à l'avenir, assurer que le décret soit respecté et que chaque ministre et chaque OIP préparent une telle note ?

Quelles sont sanctions envisageables ? Il n'y en a aucune prévue dans le décret, malheureusement.

Quelle est votre appréciation de la manière dont les notes de genre ont été rédigées ?

Je vous avais interpellé en janvier sur le budget, vous m'aviez dit que les choses arrivaient à se mettre de plus en plus en place et de mieux en mieux harmonisées. Force est de constater que six mois après, dans l'exercice de mi-année avec l'ajustement budgétaire, ce n'est pas le cas.

J'aurais voulu avoir de votre point de vue les améliorations à faire dans le futur avec le GIC notamment, par exemple.

Vous nous avez dit récemment, lors des rencontres de la commission conjointe, que vous étiez légaliste sur le plein respect des décrets. Comment allez-vous faire dans ce cas-ci, Monsieur le Ministre ?

Je suis vraiment interpellée par le fait que, deux ans après la mise en place du Gouvernement et, depuis le 11 avril 2014, que ce décret ne progresse pas ou en tout cas que l'on ne voit pas. Dans les notes de genre, vous nous avez annoncé le test Genre pour septembre, pour la rentrée, nous l'attendons. Sur les notes de genre, qu'en dites-vous et comment pouvez-vous agir ?

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Baltus-Möres qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, vous savez que le groupe MR est très sensible à cette matière également et ce n'est pas par hasard que je rejoins les interrogations de ma collègue, Mme Ryckmans, sur ce sujet des notes de genre. Si l'initiative du plan Gender Mainstreaming est certes louable, il est permis d'exprimer, à nouveau, une certaine perplexité quant à sa mise en marche.

En effet, les annexes intitulées « Notes de genre » présentes en fin de chaque exposé particulier en attestent, ce plan manque cruellement d'ambition et de perspectives. Soit les mesures sont totalement absentes et aucune orientation n'est fixée soit les mesures inscrites ne se distinguent pas de ce que l'on trouve dans le budget.

En tant que ministre en charge de l'Égalité des chances et du Droit des femmes, comment comptez-vous travailler pour que chaque membre de votre Gouvernement participe activement à ce plan et lui donne du contenu ?

Quelles ont été les actions mises en œuvre depuis le lancement de ce *gender mainstreaming* wallon ?

J'ai pas mal de difficultés à définir et à voir les actions mises en œuvre depuis le lancement de ce plan. Je pense qu'il est de notre droit et de notre obligation aussi de nous interroger, maintenant, sur la réelle ambition de chaque membre de l'Exécutif wallon sur ce plan.

Le Gouvernement œuvrera-t-il de concert ou chaque ministre avancera-t-il isolément sur cette matière ?

Est-il prévu que ce plan et les mesures que chaque ministre aura définies bénéficieront d'un budget spécifique ?

Cela fait quelques mois, et même des années maintenant, que l'on demande un budget spécifique mais on n'a jamais reçu une réponse complète à cette question.

Quelle sera la mise en œuvre concrète de cette politique ?

Finalement, un budget spécifique sera-t-il créé afin d'assurer la réalisation de ces mesures ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mesdames les députées, le décret du 11 avril 2014, dit de *gender mainstreaming*, recueille l'attention du Gouvernement, et ce depuis sa publication.

Le rapport intermédiaire présenté, en mars dernier au Parlement, rend compte des avancées dans sa mise en œuvre, en ce compris sur le *gender budgeting* dont la mise en œuvre opérationnelle relève – je le rappelle accessoirement – d'abord et avant tout du ministre du Budget.

Il me semble aussi nécessaire de rappeler, à nouveau, que la Belgique est le premier pays au monde à s'être dotée d'une législation en la matière et qu'au niveau fédéral, il a fallu sept ans pour mettre en œuvre le premier plan Gender Mainstreaming. Or, en Wallonie, le décret a été adopté avec application immédiate, sans tenir compte du fait que le processus de *gender mainstreaming* nécessite un changement de mentalité – cela, c'est un changement qui est toujours lent – des modifications au niveau des ressources humaines ainsi qu'une formation des agents des cabinets et administrations.

Madame Baltus-Möres, j'adore vos sentences toutes les semaines, visant à dire que l'on ne fait rien et que l'on n'en touche pas une, que l'on n'avance pas, et cetera mais il faut pouvoir à moment donné mettre aussi les choses en perspective par rapport à ce que la Wallonie a décidé de faire et qui, jusqu'à présent, ne souffre d'aucune comparaison ailleurs ni en Europe ni même dans notre État. J'aurais pu faire comme le Fédéral : dire « On vote un texte » et l'on attend x années avant de décider de sa mise en œuvre. C'est le meilleur moyen d'éviter d'avoir un parlementaire qui, tous les deux mois, vienne dire que l'on n'avance pas.

On a voulu être plus volontaristes, du côté de la Wallonie, en faisant en sorte que le texte soit

d'application immédiate. Comprenez que cela prend un petit peu de temps, parce que tout le monde n'a pas les mêmes convictions que vous sur la nécessité et l'urgence de cette mise en œuvre, d'autant qu'en matière d'action sociale, il y a certainement des chantiers qui mobilisent mes équipes plus lourdement. Je pense à la réforme hospitalière, la mise en œuvre de la sixième réforme de l'État, l'AViQ, les personnes handicapées, les personnes âgées, et cetera. Je ne dis pas que le *gender budgeting* ou le *gender mainstreaming* ne sont pas importants, je constate simplement que quand il s'agit de prioriser la mobilisation des ressources humaines, ce n'est peut-être pas l'élément premier sur lequel elles sont amenées à travailler quand on voit l'extraordinaire importance des autres enjeux auxquels la Wallonie est désormais confrontée immédiatement avec la sixième réforme de l'État.

Ceci étant, pour avancer, une première note Genre a été proposée pour les budgets 2015 et 2016 mais celle-ci est appelée à évoluer. Dans ce but, plusieurs rencontres continuent d'être organisées avec le cabinet du Budget, avec d'autres niveaux de pouvoir ainsi qu'avec les experts de l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, pour échanger les meilleures pratiques. À ce stade, les travaux sont toujours en cours mais ils avancent dans la bonne direction.

Le but n'est pas de se livrer à un exercice purement formel. S'il s'agit juste d'aller pondre un texte en l'espace de deux semaines, on peut rapidement le faire. Si c'est juste pour constater qu'après, il est inapplicable, pas mis en œuvre, parce qu'il n'y a pas eu de mentalité changée, dans la manière d'aborder la rédaction de ces notes, qui doivent aussi accompagner les programmes d'ajustement budgétaire théoriquement, alors on pourra aller vite mais je ne suis pas certain que l'on ira bien.

Il faut trouver la méthodologie qui permettra au mieux d'intégrer la dimension de genre en matière budgétaire, afin d'améliorer réellement la situation des femmes et des hommes de Wallonie. Parallèlement, nous poursuivrons la formation du personnel des administrations et des cabinets. Quant aux sanctions et aux contrôles, Mme Ryckmans l'évoquait tout à l'heure, j'ai la conviction que le *gender mainstreaming* et le *gender budgeting* fonctionnent avant tout, si l'ensemble des acteurs y sont sensibilisés et s'ils se sentent impliqués.

Au gré des réunions, je perçois cette motivation dans le chef des différents acteurs. Il ne serait donc pas constructif de prévoir des sanctions, dès lors que les choses évoluent positivement. Cela me fait penser d'ailleurs, par exemple, au débat sur le service minimum où souvent, sur les bancs Ecolo, on dit : « Cela ne sert à rien d'avoir de la sanction, il faut d'abord faire un travail de conviction pour éviter d'avoir des sanctions qui prennent l'allure de service minimum dans la fonction publique ». Je ne pourrais alors que vous inviter à être sensibles à la même logique en considérant, ici, qu'il

faut pouvoir laisser le temps, même si cela en prend de trop. Autant je peux vous rejoindre sur le fait que ce n'est pas assez rapide, c'est vrai, mais cela progresse, parce que le plus gros des verrous à faire changer est le changement des mentalités. C'est toujours quelque chose d'éreintant, qui prend du temps et qui, hélas, ne se décrète pas aussi facilement que l'adoption d'un texte.

Je vous rappelle enfin qu'un nouveau rapport sera transmis, en fin de législature au Parlement, qui permettra de mesurer les différentes avancées qui ne manqueront pas d'intervenir d'ici là sur la question.

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

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, vous nous redites ce que vous m'aviez dit en janvier, en disant qu'il faut que l'on avance. C'est aussi le ministre du Budget qui est en charge de ces notes, mais quand je regarde sa note de genre – je ne sais pas si vous l'avez consultée – elle est exactement la même que celle qu'il y a rendue au moment du budget. Cela veut dire que pendant six mois, vous nous dites qu'il y a des réunions mais lui n'en fait pas état. C'est là que je dis qu'il y a une incohérence et que vous devriez être plus attentif en tant que responsable de la mise en œuvre du décret Gender Mainstreaming à ce que chacun des ministres puisse nous dire dans sa note de genre, au lieu de dire : « Il n'est pas exclu que dans les années ultérieures, des crédits soient prévus pour objectiver cette égalité dans la fonction publique et pour avancer au niveau réglementaire et budgétaire » qu'il puisse nous dire : « Nous avons commencé à nous former ; nous avançons dans tel et tel sens ».

Quand je dis qu'il n'y a pas de sanction, effectivement il n'y a pas de sanction prévue au décret mais vous avez une responsabilité en tant que ministre en charge de la politique de *gender mainstreaming* de faire en sorte que les organismes à gestion séparée, les sociétés de droit public, les OIP, rendent cette note de genre en même temps que le budget. C'est vrai qu'il n'y a pas de sanction. On ne peut pas leur dire : « Votre budget est recalé, si vous ne faites pas cette note de genre ». Il y a d'autres pays qui l'ont fait, qui ont avancé dans cette perspective. Pour vous donner un exemple, la Cocof – il ne faut pas aller au Fédéral, qui n'avance pas, qui même parfois régresse, puisque l'on entend maintenant que l'Institut pour l'égalité a moins de moyens pour, par exemple, soutenir les organisations – il y a des choses qui ont avancé, qui continuent à avancer et où, effectivement, chacun des organismes fait ce qu'il est prévu de faire.

Vous avez, en tant que ministre en charge de cette question, une responsabilité et l'ensemble du Gouvernement wallon a à rappeler, de manière formelle, par une note circulaire ou par d'autres mécanismes, qui sont les vôtres, l'importance d'avoir ces notes ajoutées et jointes au budget et de veiller à ce que la présentation

des notes de genre soit, dans ce but, améliorée à l'échelle du Gouvernement.

J'entends bien que des formations sont en cours ; je le sais, je le savais mais on ne voit pas encore l'ensemble de ces formations se concrétiser dans un modèle commun. L'actualisation, quand on regarde toutes les notes, des notes qui ont été faites, certains l'ont fait, d'autres pas du tout comme je vous le disais. Je vous rappelle le fait qu'un ministre ne l'ait pas jointe, alors qu'il l'avait faite imparfaitement mais elle était faite pour le budget. Qu'elle ne soit pas jointe témoigne, de mon point de vue, d'un manque si pas d'intérêt, en tout cas de volonté politique d'avancer dans ce sens. Ce n'est pas cela qu'il nous montre. Il nous montre, au contraire, l'inverse. C'est là que je pense important de rappeler. Je déposerai une motion – sans vouloir modifier le décret puisque le décret est là, il est bon ; on l'avait préparé, voté et on est très content qu'il soit d'application dans l'entame – on demande au Gouvernement wallon de s'assurer que les crédits relatifs aux actions, visant à réaliser l'égalité entre les femmes et les hommes, soient identifiés par département : services à gestion séparée, société anonyme du droit public et OIP.

J'ai repris vraiment le texte du décret dans une note de genre, annexée à chaque projet, et de veiller à ce que la présentation de note de genre soit, dans ce but, améliorée à l'échelle du Gouvernement.

Voilà l'objet de la motion que je dépose entre vos mains maintenant. J'espère que la majorité pourra nous suivre, parce que c'est aussi un levier pour vous, Monsieur Prévot, de dire : « L'ensemble du Parlement demande cela » et j'ai un « argument » vis-à-vis de mes ministres « récalcitrants » ou vis-à-vis de tous ces organismes qui doivent le rendre également pour demander et exiger, trouver un rappel pour que ces notes de genre soient bien annexées dans le prochain budget.

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Je ne vais dire quelque chose de surprenant, si le groupe MR veut soutenir cette motion.

Concernant la réponse de M. le Ministre, il dit qu'il a toujours le besoin de persuader les uns et les autres de la nécessité et du besoin de cette matière. On ne peut pas accepter cela comme réponse du ministre compétent dans cette matière. Je l'ai déjà dit plusieurs fois et récemment encore. Vous aussi l'avez entendu dans notre Commission d'égalité des chances par le rapport des trois sénatrices sur le rapport de Pékin, il y a urgence d'agir, il y a un besoin fort de changer les choses.

Vous êtes au courant, vous connaissez tous les chiffres et les détails. Je sais aussi que si vous faites une priorité d'une chose, vous pouvez influencer les choses.

Je ne vois pas que c'est une priorité de votre part. Vous dites que tout est en ordre. Pourquoi, y a-t-il toujours plus de chômage chez les femmes ? Pourquoi sommes-nous plus enclines à être influencées par les risques de santé ? Pourquoi n'y a-t-il pas assez de places d'accueil ? Là aussi, la Région wallonne peut améliorer les choses.

Un dernier mot sur la demande de sanction. On ne demande pas de sanctionner, on demande de donner des impulsions. C'est vous, comme ministre compétent qui pouvez influencer les choses d'une manière correcte. Combien d'années faudra-t-il encore attendre ? À combien d'ajustements budgétaires doit-on encore procéder pour que l'on réagisse et mette les choses en œuvre ? C'est quand même bizarre qu'aujourd'hui, il y ait deux députées wallonnes, ici, qui constatent et ce n'est pas la première fois. J'ai l'impression que l'on dit, tout le temps, les mêmes choses et jusqu'à présent, on ne voit pas vraiment de processus de développement.

J'espère vraiment que cela va changer. Merci.

Mme la Présidente. - Des motions sont déposées en conclusion de l'interpellation de Mme Ryckmans. La première, motivée, est déposée par Mmes Ryckmans et Baltus-Möres (Doc. 566 (2015-2016) N° 1) et la seconde, pure et simple, par Mme Leal Lopez (Doc. 567 (2015-2016) N° 1).

L'incident est clos.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

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

- Mme De Bue, sur « la condamnation du Service public de Wallonie pour le mauvais entretien d'une berme centrale » ;
- Mme De Bue, sur « la dangerosité des ronds-points wallons » ;
- Mme De Bue, sur « l'utilisation du GSM par les chauffeurs de poids lourds » ;
- M. Henry, sur « un éventuel arrêt TGV sur le site du Coucou » ;
- Mme Durenne, sur « les infrastructures des services bénéficiant d'une autorisation de prise en charge de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ) » ;
- Mme Durenne, sur « les tensions sociales au sein du Centre régional psychiatrique « Les Marronniers » » ;
- Mme Defraigne, sur « la prévention et la gestion des drogues en Wallonie » ;
- M. Crucke sur « les jeunes aidants proches » ;
- M. Puget, sur « la nécessité de mettre en place

une campagne d'information au sujet de la pilule du lendemain » à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

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

- M. Fourny, sur « les nouvelles inquiétudes autour du RER » ;
- M. Denis, sur « l'arrêt du TGV à Ath » 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 15 heures 19 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

Mme Jenny Baltus-Möres, MR
M. Jean-Luc Crucke, MR
M. Matthieu Daele, Ecolo
Mme Valérie De Bue, MR
Mme Christine Defraigne, MR
Mme Virginie Defrang-Firket, MR
Mme Jacqueline Galant, MR
M. Stéphane Hazée, Ecolo
Mme Joëlle Kapompole, Présidente
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH
Mme Carine Lecomte, MR
M. Maxime Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine
Mme Hélène Ryckmans, Ecolo

ABRÉVIATIONS COURANTES

APEPA	Association de parents pour l'épanouissement des personnes autistes
ASBL	Association Sans But Lucratif
AViQ	Agence pour une Vie de Qualité
AWEx	Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers
AWIPH	Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées
AWSR	Agence wallonne pour la Sécurité routière
CE	Communauté européenne
Cocof	Commission communautaire française
CWASS	Conseil wallon de l'action sociale et de la santé
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
FEB	Fédération des Entreprises de Belgique
FEDER	Fonds européen de développement régional
FOREm	Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi
GSM	Global System for Mobile
IFAPME	Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises
INAMI	Institut national d'assurance maladie-invalidité
ISOC	impôt des sociétés
OBU	on board unit
OIP	organismes d'intérêt public
O.N.E.	Office de la Naissance et de l'Enfance
PEREX	le centre de trafic de la Région wallonne
PIA	Plan Individuel d'Apprentissage
RAVeL	Réseau Autonome Voie Lente
RTBF	Radio-Télévision belge de la Communauté française
SPW	Service public de Wallonie
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SOWAER	Société Wallonne des Aéroports S.A.
SPI	Agence de développement économique pour la Province de Liège
SUSA	Service universitaire spécialisé pour personnes avec autisme
TGV	Train à Grande Vitesse
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
UPTR	Union Professionnelle du Transport et de la Logistique
UWE	Union Wallonne des Entreprises