

**Mardi 2 juin à 9 h 15**

**COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'ACTION SOCIALE**

**ET DE LA SANTÉ**

**(M. le Ministre Prévot)**

**INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES**

Véronique DURENNE sur la réparation de la RN50

Georges-Louis BOUCHEZ sur les bornes d'appel "SOS"

Jean-Luc CRUCKE sur la concession des routes au privé

Georges-Louis BOUCHEZ sur l'autonomisation énergétique des zones d'activité économique (ZAE)

Marie-Françoise NICAISE sur l'état d'avancement du dossier de la RN54

Marie-Françoise NICAISE sur la sécurisation de la RN53

Magali DOCK sur l'état de la route du Condroz (RN63) à Nandrin

Olivier DESTREBECQ sur le "crowdfunding" au secours des ascenseurs du canal du Centre

Philippe KNAEPEN sur les gares classées en Wallonie

Véronique DURENNE sur le système de remboursement des consultations chez les tabacologues

François BELLOT sur la prévention contre la tuberculose

Véronique DURENNE sur la nouvelle manière de prévenir les risques de maladies cardiovasculaires

Véronique DURENNE sur la prévention et le traitement de la myopie

Véronique DURENNE sur les pairs aidants

Georges-Louis BOUCHEZ sur les conditions de travail dans le secteur hospitalier et médical

Georges-Louis BOUCHEZ sur l'état des lieux des subsides pour les maisons de repos et de soins

Véronique DURENNE sur les aides à la mobilité

Georges-Louis BOUCHEZ sur l'édition 2015 de l'opération "Carrefours des Générations"

Gilles MOUYARD sur la fin de l'exonération de TVA dont bénéficie le secteur des maisons de repos et de soins

Jenny BALTUS-MÖRES sur le processus d'intégration des étrangers

Philippe DODRIMONT sur les panneaux anti-GPS

Olivier MAROY sur la différence des sanctions en matière de roulage entre les Wallons et les Flamands

Virginie DEFRANG-FIRKET sur le port obligatoire d'un gilet fluo par les motards

## Véronique Durenne, sur la réparation de la RN50.

J'intervenais auprès du Ministre, il y a quelques semaines, à propos du mauvais état du marquage routier sur certaines portions de routes en Wallonie, notamment sur notre réseau structurant.

Le Ministre m'indiquait alors « *qu'une toute nouvelle approche plus professionnelle a été mise en place avec la DGO1 du Service public de Wallonie, afin d'uniformiser les pratiques en matière d'entretien ordinaire et renforcer notamment les opérations de marquage.* »

Le Ministre peut-il en dire davantage sur cette nouvelle approche ?

Je voudrais d'ailleurs mettre cette question en lien avec un fait peu banal qui s'est produit dans une commune de Wallonie Picarde. Celle-ci est parcourue par la RN50, une route régionale et donc gérée par le SPW.

Depuis quelques années, la RN50 se dégrade et des trous y sont apparus. À cet effet, la commune en question a donc demandé que ceux-ci soient réparés et que les marquages soient refaits. L'ordre logique voudrait donc que les trous soient rebouchés, et apparemment le SPW avait bien commandé cette réfection, pour ensuite refaire le marquage, notamment des passages pour piéton.

Or, c'est exactement l'inverse qui s'est produit : le marquage a été effectué sans que les trous ne soient rebouchés.

Comment cela a-t-il été possible ? Est-ce à mettre en lien avec la nouvelle approche ?

Le Ministre dispose-t-il des éléments permettant d'expliquer un tel dysfonctionnement ? Est-ce un manque de coordination ? Comment la DG01 entend éviter ce genre de *couac* à l'avenir ?

## **M. BOUCHEZ, sur « les bornes d'appel SOS »**

Les bornes d'appel SOS, ou «téléstrades», sont disposées tous les deux kilomètres le long de nos autoroutes et de quelques nationales permettant d'appeler directement les secours en cas d'accident ou de problème mécanique. Or, aujourd'hui, force est de constater que la grosse majorité de la population utilise un téléphone portable et peut donc joindre les secours à tout moment. Ce c'est qui a d'ailleurs poussé à supprimer totalement les cabines téléphoniques de notre territoire. Pourtant, certains usagers de la route n'utilise pas de GSM et pour les utilisateurs de l'outil, une panne de batterie est courante. En outre, les bornes d'appel SOS indique précisément le lieu de l'accident.

Monsieur le Ministre Di Antonio avait annoncé en janvier 2014 que la Wallonie comptait sur son territoire 950 bornes. En 2013 ? 2601 appels téléphoniques ont été enregistrés au départ de ces bornes. Il rappelait toute l'utilité des téléstrades :

« - elles sont reliées directement au centre PEREX et une application informatique permet de prendre connaissance de l'appel, de le localiser, d'y répondre et d'encoder les informations y relatives ;

- elles répondent aux besoins de l'utilisateur (surtout étranger) qui ne sait pas toujours où il est et à qui il doit s'adresser en cas de problème. »

Qu'en est-il des coûts relatifs à l'entretien de ces bornes ? En 2013, le montant était de l'ordre d'un million d'euros. A-t-il évolué aujourd'hui ? Etant donné le nombre de bornes recouvertes d'une housse en plastique, les coûts ont-ils augmenté ? Ces bornes sont-elles toujours fiables sans nouveaux investissements ?

Quelle est la position de Monsieur le Ministre sur le maintien, la réduction ou la suppression à terme des bornes SOS ? En France, leur nombre a drastiquement diminué en quelques années seulement. Au Danemark et en Espagne, elles ont été complètement supprimées.

De nouvelles technologies de localisation comme les véhicules connectés et le déploiement du système eCall utilisant le positionnement par satellite et la téléphonie mobile pourraient amener une suppression plus ou moins rapide des bornes SOS. Des estimations quant aux économies générées par cette suppression sont-elles disponibles ? Comptez-vous consulter vos collègues danois et espagnol pour en prendre connaissance ?

## **Jean-Luc Crucke, sur " La concession des routes au privé "**

Rejoignant les thèses libérales, le Ministre vient d'exprimer sa faveur à l'égard de la concession des autoroutes au secteur privé dans le cadre d'un partenariat privé-public.

Effet d'annonce, conviction, ballon d'essai ? Ou se situe le Ministre et le gouvernement sur le sujet ?

Comment concilier cette concession avec le dossier de la redevance kilométrique ?  
Quelles seraient les conséquences pour les engagements signés ?

## **M. BOUCHEZ, sur « l'autonomisation énergétique des ZAE »**

Le BEP, intercommunale de développement économique du namurois, s'est vu octroyé en ce début d'année 2015 un subside de 100.000 euros pour réaliser des études sur l'économie d'énergie à destination des industries. L'objectif est de parvenir à l'autonomie énergétique d'une zone d'activité économique (ZAE) en Wallonie. Concrètement, le BEP vise à concrétiser un projet de création d'un réseau de chaleur dans le zoning de Biron à Ciney ainsi qu'une application de l'économie circulaire pour le parc Créalys à Gembloux. Ces deux expériences pilotes pourraient bien amener les ZAE wallonnes à devenir plus autonomes sur le plan énergétique. D'autant plus que d'autres projets fleurissent ci et là comme à Mons avec 'Géother-Wall'. En outre, la décision de faciliter l'implantation d'éoliennes au sein des ZAE complètera ce processus.

En outre, des études relatives à la mutualisation des flux et la valorisation énergétique des produits et des déchets issus des entreprises sont également en phase de test scientifique auprès du BEP.

Monsieur le Ministre pourrait-il nous donner l'évolution actuelles des études et des expériences pilotes du BEP ? Quel échéancier est-il prévu pour mener à bien les phases de test ?

De manière générale quels sont les objectifs quantifiés de la Wallonie en matière d'autonomisation énergétique des ZAE ? Quel horizon temps a-t-il été fixé ?

Quelle cohérence est assurée entre les différents projets des intercommunales de développement économique en la matière ? Qu'a-t-il été mis en œuvre pour éviter des doublons en termes d'études et de procédés sélectionnés ?

Comment ces différents projets s'insère-t-il dans les projets relatifs à l'économie circulaire ? Quelle part sera consacrée aux investissements de développement durable dans les ZAE ?

Comment Monsieur le Ministre entend-il s'assurer que tous ces projets, à destination des PME, leur soient effectivement accessibles et abordables sur le plan financier par rapport aux systèmes traditionnels ?

<p style="text-align: center;"><b>MARIE-FRANÇOISE NICAISE SUR L'ÉTAT D'AVANCEMENT DU DOSSIER DE LA RN54</b></p>
---

Le dossier de la RN54 est un dossier qui a déjà fait couler beaucoup d'encre. La nécessité de parachever cette route qui devrait relier Charleroi à Maubeuge est connue et l'on attend toujours la réalisation du tronçon manquant Lobbes-Erquelinnes.

En date du 21 février 2013, le Gouvernement wallon a adopté définitivement la révision des plans de secteur de La Louvière-Soignies et de Thuin-Chimay, inscrivant le périmètre de réservation d'une largeur totale de 150 mètres du tronçon Lobbes-Erquelinnes de la N54 suivant le tracé dit « Central 6+ ».

Interrogé sur un échéancier de la réalisation des travaux, votre prédécesseur indiquait que l'étude technique complète du projet serait réalisée de 2014 à 2015, suivies par les procédures de permis d'urbanisme et d'expropriation en 2015-2016, les travaux devant s'étendre de 2017 à 2020 pour une mise en service en 2020.

Par ailleurs et s'agissant de la concertation avec les communes, votre prédécesseur indiquait que celles-ci seraient consultées une fois les études préliminaires suffisamment avancées.

Quel est l'état d'avancement actuel de ce dossier ? L'étude technique a-t-elle été réalisée ? Les procédures d'expropriation et de permis d'urbanisme ont-elles débuté ? La concertation avec les communes a-t-elle eu lieu ? Quel en a été le résultat ?

**Magali Dock, sur l'état de la route du Condroz (RN63) à  
Nandrin.**

L'état du réseau routier en Wallonie devient de plus en plus problématique. En effet, il n'est pas rare d'entendre des usagers se plaindre de la situation désastreuse des voiries et des risques qu'elle implique.

J'aimerais attirer l'attention de Monsieur le Ministre sur la route du Condroz, reliant Marche à Liège, où la situation est assez préoccupante.

En février dernier, La Région wallonne a confié ne pas avoir le budget pour une rénovation prioritaire ...

La RN63 est un axe routier important utilisé par de nombreux navetteurs et il est urgent d'agir afin d'améliorer la sécurité routière et le confort des automobilistes. Les nids-de-poule et dégradations sont de plus en plus marqués et nombreux qui peuvent endommager leur véhicule.

Monsieur le Ministre a-t-il pris connaissance de ce dossier ?

Peut-il m'indiquer si des travaux sont prévus afin d'améliorer la sécurité et le confort des usagers ?

Si oui, quand auront-ils lieu ?



## **Olivier DESTREBECQ sur le crowdfunding au secours des ascenseurs du Canal du Centre**

En Commission du Budget du Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, j'ai initié une série d'auditions sur le crowdfunding.

Même si nous n'en sommes qu'à la moitié de celles-ci, certains éléments clés semblent déjà se dégager.

Il ressort ainsi que la collectivité citoyenne est réellement prête à se mobiliser pour des projets qui lui tiennent à cœur, qui mobilisent son sentiment de fierté et qui impactent son quotidien.

Une anecdote mais qui illustre à merveille le propos : La ville de New-York refusait de financer le socle permettant d'accueillir la Statue de la Liberté. Les New-Yorkais se sont massivement mobilisés, ont co-financé l'achat et la pose du socle et ont permis ainsi de voir surgir un des emblèmes de la ville, qui attire encore aujourd'hui un tourisme important ?

Partant du constat que la Région refuse de financer en suffisance les ascenseurs du Canal du Centre – patrimoine de l'UNESCO – il me semble opportun de développer un financement alternatif et pourquoi pas un financement participatif ?

Monsieur le Ministre, au delà du financement public actuel, quels sont les besoins financiers du site pour un fonctionnement optimal ?

Etes vous ouvert à la possibilité de recourir au crowdfunding pour couvrir une partie de ces besoins ?

Si oui, à concurrence de quel montant ? Si non, pourquoi ?

Quel serait le coût de la démarche ?

Je crois savoir que le Gouvernement collabore avec la plateforme Crowd'In. Ne pourrait-on demander à la plateforme de relayer le projet ? Ne faudrait-il pas, en parallèle, déposer ce tel projet sur d'autres plateformes qui ont pignon sur rue ?

D'une manière générale quelle est votre position sur le recours à de tels instruments en matière de sauvegarde et de mise ne valeur de notre patrimoine ?

## **Philippe KNAEPEN, sur les gares classées en Wallonie**

Depuis de nombreuses années, nos gares se vident peu à peu d'activités liées à leur fonction première. En effet, le « guichet » se raréfie et les vastes salles d'attente qui avait de l'utilité à une époque ont beaucoup moins de sens maintenant.

Néanmoins, certains bâtiments, bien que pour certains plutôt bien entretenus par la SNCB, se dégradent faute d'activité régulière à l'intérieur de ceux-ci.

Ce qui est encore plus dommage, c'est que certaines de ces gares sont classées et sont même parfois des joyaux de notre patrimoine.

La sncb est demandeuse de trouver de nouvelles affectations à ces bâtiments.

Pourriez-vous me dire si vous avez eu des contacts avec les acteurs concernés afin d'impulser une dynamique quant au devenir de ces bâtiments remarquables ?

Ne serait-il pas opportun pour chacun de ces bâtiments classés de créer une table ronde entre les communes, la région wallonne et la SNCB afin de sauver ce patrimoine en lui redonnant une nouvelle affectation ?

## **Véronique Durenne, sur le système de remboursement des consultations chez les tabacologues.**

En 2009, un système de remboursement des consultations chez les tabacologues reconnus était mis en place pour les personnes souhaitant arrêter de fumer. On a ainsi vu le nombre de demandes de ces remboursements aller en augmentant depuis cette année-là, passant de 25678 en 2010 à 38 335 en 2013.

Autrefois matière fédérale, le domaine de compétence relatif à l'intervention dans les frais liés à l'assistance au sevrage tabagique a été régionalisé. Comme pour bons nombres de compétences, comme les allocations familiales par exemple, la réglementation préexistante à la 6<sup>ème</sup> réforme continue de faire loi tant qu'une entité fédérée n'a pas décidé de modification ou de nouvelles règles.

Actuellement, le remboursement par l'INAMI est de 30 euros par séance pour les femmes enceintes, de la première à la huitième si celles-ci se déroule dans un intervalle de deux ans. Il est de 30 euros pour la première séance et 20 euros pour les suivantes, toujours jusqu'à la huitième si la personne n'est pas une femme enceinte.

C'est l'arrêté royal du 31 août 2009 relatif à l'intervention de l'assurance soins de santé et indemnités pour l'assistance au sevrage tabagique qui fixe ainsi les règles en la matière.

Quelle est la volonté du Ministre pour cette législature ? Cette compétence sera-t-elle modifiée par le Gouvernement ? Ou celui-ci va-t-il établir de nouvelles règles ?

Le Ministre évoquait précédemment l'arrivée du sixième Plan Wallon sans tabac. Quand celui-ci verra-t-il le jour ? Intégrera-t-il ces éléments reçus de la 6<sup>ème</sup> réforme de l'état ? Avec quels changements possibles ?

Des contacts ont-ils déjà eu lieu avec la Ministre Fédérale en charge de la Santé ?

## **François BELLOT sur la prévention contre la tuberculose.**

Récemment, deux cas de tuberculose ont été recensés au sein d'une école verviétoise, ayant causé la mort d'une jeune fille de 14 ans.

Cette maladie, pourtant rare de nos jours, est loin d'être bénigne, dans sa forme la plus grave, et mérite d'être traitée efficacement.

Développée plus favorablement chez les organismes affaiblis et dans des milieux précaires, ces nouvelles contaminations nous montrent que la tuberculose n'a jamais vraiment quitté le pays et qu'elle peut réapparaître même dans des milieux hygiéniques et non isolés.

Le risque majeur est qu'elle est fortement contagieuse, transmissible par l'air. Elle peut dès lors se répandre très rapidement entre les jeunes, au sein des classes et cours de récréation. Elle peut être foudroyante également chez les plus petits, organismes vulnérables et sensibles à la transmission.

Heureusement, cette maladie peut être éradiquée via une prévention rapide, efficace mais surtout indispensable dans certains milieux. La vaccination est recommandée et est à envisager chez les personnes qui sont exposées au niveau familial ou professionnel à la tuberculose, à savoir certaines personnes travaillant dans le secteur des soins de santé, dans les pays en voie de développement, les enfants (de moins de 5 ans) d'immigrés qui retournent fréquemment ou longtemps dans leur pays d'origine, ou encore les personnes travaillant avec les prisonniers. Le vaccin offre une protection pendant 10 à 15 ans d'environ 50% contre la tuberculose pulmonaire, et jusqu'à 80% contre la tuberculose miliaire ou méningée.

1. A l'heure actuelle, et suite aux deux cas décelés récemment, des actions de dépistage sont-elles jugées nécessaires, et si oui, selon quelle stratégie ?
2. Envisagez-vous de lancer une campagne de prévention au sein des écoles en vue sensibiliser à la fois les enseignants et les parents à l'importance de la vaccination chez les plus jeunes ?
3. Pensez-vous qu'il faille accroître les contrôles et les visites médicales au sein des écoles pour pouvoir dépister les malades plus rapidement ?
4. Quelles autres mesures sanitaires mettriez-vous en place, particulièrement dans les secteurs exposés aux habitants dont l'origine ou les séjours les exposent à la tuberculose encore présente dans les pays étrangers ?

## **Véronique Durenne, sur une nouvelle manière de prévenir les risques de maladies cardiovasculaires.**

Une nouvelle manière de prévenir les risques de maladies cardiovasculaires passeraient par la poignée de main, selon des résultats publiés dans *Lancet*, le Journal Médical Britannique, et relaté par notre presse

En effet, une perte de vigueur dans la poignée de main, autrement dit, dans la force de celle-ci serait corrélée avec un risque accru de développer un accident vasculaire-cérébrale ou une crise cardiaque. Corrélation qui fonctionne même en prenant en compte les comportements à risque comme l'alcool, le tabagisme, etc.

Ainsi, une baisse de 5kg dans la force est associée à 16% de risques de mourir prématurément tandis qu'il est associé à un risque accru de 7% de souffrir d'une crise cardiaque et 9% d'un accident vasculaire-cérébrale.

Quel est l'analyse du Ministre sur la question ?

Dans quelles mesures ce type de test préventif pourrait avoir « sa place » parmi ceux déjà existant ?

Quel rôle le Ministre peut-il jouer dans sa promotion et son utilisation ?

## **Véronique Durenne, sur la prévention et la recherche et développement (R&D) en matière de myopie.**

Aujourd'hui ce sont 227,2 millions de personnes qui sont victimes de myopies, soit 30,6% de la population européenne. Ramenée à la tranche 25-29 ans, la proportion dépasse les 47%. Il s'agit des résultats d'une méta-analyse européenne menée sur un échantillon de 60.000 personnes.

L'Europe n'est évidemment pas la seule touchée. Ainsi, en Amérique, 41% des jeunes adultes sont myopes et la proportion monte à 82% en Asie. Ces chiffres pour montrer que toute la population humaine est concernée, au-delà des frontières.

Parmi les résultats Européens, le nombre de personnes fortement myopes, c'est-à-dire au-delà de -6 de dioptries a fortement augmenté pour s'échelonner à 20,1 millions de personnes.

La myopie est donc en passe de devenir une épidémie mondiale.

Les chercheurs avancent plusieurs explications à cette épidémie : le bagage génétique, trop d'heures passées à regarder « *de près* », des carences en vitamines D ou encore le trop peu de temps passé dehors. Les trois premières ne suffisent, selon les chercheurs, pas à expliquer cette épidémie et ont retenu et privilégié la dernière.

Dès 2007, un chercheur avait démontré que le risque de devenir myope pour un enfant, dont les deux parents le sont déjà, diminue de 60% à 20% s'il passe plus de 2h dehors par jour. D'autres études ont abondé dans le même sens et une méta-analyse regroupant sept études a avancé que chaque heure passée dehors réduisait de 2% le risque de devenir myope.

Cette diminution de risque n'est pas à mettre dans le chef de l'activité physique mais bien dans celui de la lumière naturelle, du soleil. Pour faire bref, la lumière rouge favorise la progression de la myopie, la lumière bleue la freine. Or, la lumière intérieure, pour la plupart, contient de manière prédominante des longueurs d'ondes rouges, ce qui n'est pas le cas de la lumière naturelle.

En plus de cet effet, et sans rentrer dans les détails, la dopamine joue un rôle important dans le non-développement de la myopie et celle-ci est produite en plus grande quantité à l'exposition de la lumière naturelle.

Parmi les solutions, il y a évidemment le fait de passer plus de temps dehors et ce, dès le plus jeune âge mais il existe aussi des solutions plus « matérielles ».

Ainsi, dans les pays voisins se développe la R&D concernant la prévention, via la création de lampes ultra puissantes, mais aussi concernant le traitement, tant pour

stopper son évolution que pour l'opérer. Citons, les lentilles de nuits, les méthodes lasers, les lunettes à double foyer, etc.

En Wallonie, la R&D dans ce domaine existent-ils ? Si oui, le Ministre peut-il en dresser un état des lieux ? Qu'est-ce que cela représente dans la somme total des R&D ?

La R&D dans ce domaine rentrera-t-elle dans le cadre du futur Plan Marshall ?

Certaines entreprises obligent leurs employés à passer régulièrement une visite médicale. À cet effet, et selon l'arrêté royal du 28 mai 2003 relatif à la surveillance de la santé des travailleurs, la surveillance de la santé est obligatoire pour les postes de sécurité, les postes de vigilance, les activités à risque défini et les activités liées aux denrées alimentaires.

Le Ministre dispose-t-il de données sur ces visites médicales, en particulier sur les tests oculaires ? Combien de personnes sont concernées en Wallonie par cette disposition de l'arrêté ? Quid des autres ?

En matière de prévention, et en étroite collaboration avec son collègue compétent dans le domaine de la santé, quels nouveaux outils le Ministre pourrait mettre en œuvre ou aider à développer afin de toucher davantage d'entreprises et de travailleurs ?

## Véronique Durenne, sur les pairs-aidants.

Dans certaines situations, dans certains cas, il est opportun de pouvoir bénéficier de l'assistance et de l'expérience d'une personne ayant vécu une problématique à résoudre.

C'est précisément ce qu'apportent les pair-aidant. Selon la fédération d'associations d'usagers en santé mentale Psytoyens, un pair-aidant est « *un usager ou un ex-usager de services de soin en santé mentale, engagé au sein d'une équipe d'intervention psycho-médico-sociale. Bien que les savoirs plus « académiques » (formation en action sociale, en aide sociale et administrative, formation en psychologie, infirmière sociale...) soient une ressource à part entière, ses aptitudes, sont avant tout liées à son parcours et son cheminement en santé mentale.* »

Contrairement à la Flandre où des expériences de pair-aidances existent à Anvers et à Gand, en Belgique francophone, le métier de pair-aidant n'existe pas encore officiellement.

Comme l'indique l'ASBL Psytoyens, pour qu'une intervention puisse être effective et efficace, il importe que le pair-aidant se soit distancié de son parcours de vie. C'est seulement suite à une prise de recul que la personne sera à même d'utiliser sa propre histoire comme outil de soin envers d'autres patients malades mentalement.

La question est peut-être prématurée mais Psytoyens indique à cet effet deux statuts potentiels qui pourraient être envisageables afin de mettre en place la fonction. Le premier est le statut d'employé pur et simple. Le second est le statut « d'expert du vécu consultant », à savoir, que « *le pair-aidant est consulté par une équipe, dans le cadre d'un projet précis ou d'une question spécifique.* »

J'évoquais, lors de précédentes questions, la déstigmatisation de la maladie mentale, le pair-aidant peut y aider tout comme la promotion de la pair-aidance dans les structures de soin permet une meilleure inclusion des personnes atteintes de ces maux psychologiques.

Quel est l'analyse du Ministre sur la question ? Le Ministre a-t-il déjà eu des contacts avec des associations sur le sujet, comme Psytoyens par exemple ? Qu'en ressort-il ?

Quelle(s) différence(s) justifie(nt) qu'en Flandre ce type de fonction existe déjà, même sporadiquement, alors qu'elle est totalement absente en Wallonie ?

Est-il prévu de mettre en place des projets pilotes de pair-aidance dans notre région ? Si oui, quand ? Selon quelles conditions ? Au sein de quelles infrastructures ? Si non, pourquoi ?



## **M. BOUCHEZ, sur « les conditions de travail dans le secteur hospitalier et médical »**

Les derniers chiffres d'Eurostat sur les emplois vacants en Wallonie montre que le top 10 des métiers en pénurie n'a fondamentalement pas changé depuis une quinzaine d'années. Ainsi, l'on retrouve de la deuxième à la cinquième place successivement (1) infirmier en soins généraux ; (3) infirmier en soins spécialisés ; (4) chef de service paramédical et (5) ergothérapeute.

La presse s'est faite l'écho de revendications syndicales relatives à ces métiers en pénurie. Les syndicats constatent qu'il s'agit de métiers souvent très lourds avec des horaires irréguliers et recommandent d'alléger les conditions de travail pour ramener de l'intérêt vers ces métiers. Cette explication est très limitée puisque des jeunes étudiants sortis d'une formation dans le secteur ont été préparés à devoir travailler avec des horaires irréguliers et réaliser des tâches éprouvantes. Etant donné que leur formation mène très rapidement à l'emploi, là n'est pas le principal problème. Peut-être faudrait-il se concentrer sur les conditions de travail liées aux infrastructures et la qualité des soins qui fait parfois défaut chez nous.

Ainsi, l'inspection des hôpitaux, des centres de soins et des maisons de repos est-elle suffisamment stricte en fonction du respect des normes hospitalières ? Les infrastructures sont-elles suffisamment développées et aux normes pour permettre à tous les travailleurs du secteur d'exercer dans de bonnes conditions ? Quels points sont à améliorer de manière prioritaire d'après Monsieur le Ministre ?

En outre, les formations de nos écoles d'infirmier et de soins paramédicaux sont-elles suffisamment adaptées à l'offre de soin actuelle et les exigences en termes de compétences et de qualifications qu'elle nécessite ?

**BOUCHEZ, sur « l'état des lieux des subsides pour les maisons de repos et de soins »**

Le CPAS de Mons a récemment annoncé le lancement des travaux liés à une future résidence services de 25 logements, à côté de la maison de repos du Bois d'Havré (chemin de la cure d'Air). Les travaux de démolition débuteront le premier juin par le désamiantage du bâtiment et dureront 5 semaines.

Monsieur le Ministre peut-il nous informer sur la libération des subsides pour la construction de cette résidence services ? Quand les subsides ont-ils été débloqués ? Pourquoi la construction d'une nouvelle maison de repos à Saint-Ghislain ne peut bénéficier des subsides nécessaires ? Quels sont les critères qui sont entrés en ligne de compte ?

Monsieur le Ministre peut-il nous présenter un état des lieux précis des subsides libérés, des subsides à libérer et de ceux qui ne le seront pas durant cette législature pour l'ensemble du territoire wallon ? Quels critères justifient l'urgence et/ou la priorisation du déblocage des subsides dédiés aux maisons de repos et de soins ?

## Véronique Durenne, sur les aides à la mobilité.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2014, suite à la réforme de l'État, une série de compétences « santé » ont été attribuée aux régions, dont celle-ci : les aides à la mobilité.

Selon l'INAMI, ces aides à la mobilité sont « *toutes les aides pour les personnes à mobilité réduite que les mutualités remboursent entièrement ou partiellement.* » Aujourd'hui, ces aides sont listées sur le site web de l'INAMI et très clairement détaillées. Elles concernent d'ailleurs des voiturettes, des cadres de marches, châssis pour siège-coquilles, etc.

Le système est actuellement relativement simple puisqu'un seul dossier introduit vaut tant pour une intervention des mutualités que pour une intervention des Fonds régionaux pour l'insertion des personnes handicapées.

Quant aux patients qui séjournent dans une maison de repos pour personnes âgées (MRPA) ou une maison de repos et de soins (MRS), ils ont droit à une voiturette via le [système de location de voiturettes aux bénéficiaires dans les MRPA et MRS](#).

Ce plan d'aides sera-t-il repris tel quel, modifié à titre individuel ou englobé dans une réflexion plus vaste, notamment dans le cadre de l'octroi des aides matérielles aux personnes âgées de plus de 65 ans ?

À ce propos et en guise de seconde partie, je profiterai également de cette question pour savoir où en est le futur OIP santé qui devrait accueillir toutes ces compétences transférées. Qu'en advient-il ? Quand celui-ci sera-t-il prêt ?

**M. BOUCHEZ, sur « l'édition 2015 des 'Carrefours des Générations' »**

La Wallonie sponsorise l'initiative 'Carrefours des Générations' qui organise des centaines d'activités dans les communes wallonnes en matière de solidarité intergénérationnelle. Ce projet vise à soutenir et mettre en lumière la richesse des initiatives locales, qui ont lieu toute l'année, regroupant des ateliers créatifs et participatifs, des rencontres, des animations, des jeux, des spectacles, des concerts, des balades, etc... L'idée est de faire interagir les différentes générations dans une ambiance décontractée « qui crée du lien ». L'édition 2015 s'est tenue du 25 au 26 avril, manière de célébrer également la journée européenne des solidarités entre les générations, qui a eu lieu le 29 avril.

Monsieur le Ministre pourrait-il nous donner davantage de détails sur cette initiative : Combien de communes ont participé ? Quels publics ont été touché ? Quelle publicité en a été faite ? Comment cette action s'insère-t-elle dans la politique du Gouvernement en matière d'action sociale et d'égalité des chances ? Quels objectifs sont visés par la Wallonie en soutenant cette initiative ?

**Gilles Mouyard, sur « la fin de l'exonération de TVA dont bénéficie le secteur des maisons de repos et de soins »**

Monsieur le Ministre, actuellement, les résidents des maisons de repos et de soins...ne sont pas soumis au régime de la TVA, pour ce qui concerne les services d'hébergements et les suppléments facturés...

Cependant, j'ai pris connaissance par la presse que la Cour européenne de justice se penchera prochainement sur l'exonération de TVA dont bénéficie actuellement le secteur des maisons de repos et de soins. En effet, celle-ci pourrait décider de supprimer partiellement ou totalement cette exonération, avec comme conséquence une augmentation des prix.

Sont visés, les suppléments et les services extras, comme les frais de restaurants, de coiffeur, de lessive...Et donc, si la Cour supprime l'exonération nos aînés devront s'acquitter par exemple d'une TVA de 12% sur les repas, de 6% pour leur hébergement. Certains acteurs du terrain parlent d'une augmentation pour les résidents de 1.500 à 1.800 euros par mois. Les soins médicaux ne sont heureusement pas concernés par cette éventuelle *décision de la Cour européenne de justice*.

Cette situation découlerait, entre-autre, du fait que deux patients lourds sur dix ne se trouveraient pas les bonnes maisons de repos. Et que les autorités subsidieraient comme s'ils avaient besoin de soins légers alors qu'ils nécessitent des traitements intensifs. Et donc pour offrir des soins de qualités les maisons de repos sont obligées d'augmenter leur prix

Votre collègue du Gouvernement flamand, Jo Vandeurzen, reconnaissait dernièrement que les soins pour les prises en charge lourdes étaient en effet sous financés, et que le Gouvernement fédéral n'était jamais parvenu à combler cette lacune. Mais maintenant cette compétence est régionalisée et est donc de notre responsabilité.

Monsieur le Ministre, quelle est votre analyse de la situation ? Quelles sont les mesures spécifiques que vous envisagez de prendre afin de limiter une éventuelle augmentation des prix au sein des maisons de repos et de soins? Quels sont vos moyens d'actions et de recours contre cette éventuelle décision de la Cours européenne de justice? Une concertation avec les différentes entités fédérées du royaume sur ce dossier est-elle envisagée ? Qu'en est-il du financement par la Région wallonne des soins pour les prises en charge lourdes ?

## **Jenny Baltus-Möres, sur le processus d'intégration des étrangers**

Lors de la commission du 6 janvier dernier, je vous ai interpellé sur le sujet des cours de français obligatoires pour les primo-arrivants. Dans ma réplique, je vous ai invité à rencontrer le Gouvernement de la Communauté germanophone étant donné qu'eux aussi envisagent l'instauration de cours obligatoires pour les immigrés. Il me semble que cette proposition a reçu votre faveur parce que vous hochiez la tête lorsque je vous ai soumis cette idée. Dès lors, ces échanges de vue ont-ils eu lieu ? Dans le cas échéant, quels en sont les résultats ? Dans le cas négatif, envisagez-vous de rencontrer vos homologues germanophones ?

Par ailleurs, le gouvernement de la Communauté germanophone et le Gouvernement flamand se sont rencontrés pour la première fois le jeudi 7 mai afin de précisément discuter du parcours d'intégration. C'est ainsi qu'un groupe de travail réunissant des membres de ces deux entités fédérées se rencontrera dans les prochains mois en vue d'instaurer ce parcours d'intégration, selon le modèle flamand, en Communauté germanophone et donc d'harmoniser les procédures.

Fort de cette volonté des deux autres entités fédérées du pays d'adopter le même modèle d'intégration des étrangers, mais aussi du Gouvernement wallon faisant un pas dans cette direction, envisagez-vous, Monsieur le Ministre, de vous joindre à ce groupe de travail ? Je pense qu'il s'agit ici de l'occasion idéale pour la Région wallonne étant donné que les procédures de notre parcours d'intégration sont également mises à jour.

De plus, comme j'ai pu le dire, suite à votre décision d'instaurer des cours obligatoires de français ou d'allemand pour les primo-arrivants, vous allez dans la direction du modèle flamand, si je puis dire. Pouvez-vous me dire, Monsieur le Ministre, si vous considérez justement le parcours d'intégration « à la flamande » comme un modèle ? En d'autres mots, comptez-vous, à terme, adopter le même style de procédures, mais bien sûr adapté à la réalité wallonne ?

Pour finir, lors de ma question du 6 janvier dernier, vous avouiez que nombre de questions étaient toujours en suspend, ce que je comprends bien. Dès lors, maintenant que votre cabinet a déjà pu avancer sur cette question, pouvez-vous me dire où en est ce dossier ? En savez-vous davantage sur les coûts liés à cette mesure ? De quelle nature seront les sanctions ? Quand est-ce que ces cours de langue obligatoires seront-ils réalité ?

## **Philippe Dodrimont, sur les panneaux anti-GPS**

Sur le territoire de certaines communes wallonnes fleurissent des panneaux interdisant les GPS. L'objectif étant d'éviter que les camions utilisant un GPS auto, ne s'engagent dans des rues, passages ou ruelles de village où ils risqueraient d'être coincés.

Ce panneau anti-GPS n'existe pas dans le code de la route. Il ne peut donc être considéré comme une obligation à respecter.

Envisagez-vous une modification du code de la route et d'intégrer ce type de signalisation ?

Disposez-vous d'un relevé des communes wallonnes qui ont installé ce panneau sur leur territoire ?

Si l'inquiétude des communes recourant au panneau anti-GPS est fondée, n'existe-t-il pas d'autres moyens pour résoudre ce problème de mauvaise orientation des camions ? Entendez-vous entamer des démarches d'information ou de sensibilisation auprès notamment des chauffeurs de poids lourds ou des communes wallonnes ?

Des contrôles et/ou sanctions vont-ils être organisés à l'égard des communes ayant placé sur la voie publique, ce panneau « interdit au GPS » ? Que risquent-elles ?

Par ailleurs, il existe dans le code de la route, un article (80.2 – A.R. 1.12.1975) qui stipule *qu'il est interdit d'établir sur la voie publique, des panneaux publicitaires, enseignes ou autres dispositifs qui éblouissent les conducteurs, qui les induisent en erreur, représentent ou imitent même partiellement des signaux routiers, se confondent à distance avec des signaux ou nuisent de toute autre manière à l'efficacité des signaux réglementaires.* »

Si les communes installent un panneau anti-GPS dont l'utilité est avérée, sur un terrain privé en accord avec son propriétaire, l'illégalité ne pourra dès lors plus être reprochée.

Ne peut-on y voir une manière de rendre légale, la présence de ce panneau ?

**Olivier Maroy, sur la différence des sanctions en matière de  
roulage entre les wallons et les flamands.**

Un récent rapport de l'IBSR sur la pratique des examens médicaux et psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire révèle de nouvelles inégalités entre conducteurs flamands et wallons.

L'étude, menée en 2012 sur près de 1.700 dossiers dont la majorité liée à la conduite sous l'influence de l'alcool, démontre que les peines prononcées par les tribunaux du sud du pays sont moins sévères que celles infligées au nord, tant pour le montant de l'amende que pour la durée de la déchéance.

Monsieur le Ministre, comment interprétez-vous les chiffres cités dans ce rapport ? Les peines en Wallonie sont-elles assez sévères selon vous ? Il s'agit du ressort judiciaire, certes, mais aussi de la sécurité de nos routes. Pourquoi les peines sont moins sévères en Wallonie qu'en Flandre ? Comptez-vous, à votre niveau, intervenir dans ce dossier ?



## **Virginie Defrang-Firket, sur le port obligatoire d'un gilet fluo par les motards**

En France, le port du gilet jaune fluo sera obligatoire pour les motards à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Concrètement, cela ne veut pas dire que les motards seront obligés de circuler avec ce gilet. Ils devront en disposer sur eux ou dans un rangement de la moto et le porter lorsqu'ils descendent du véhicule à la suite d'un arrêt d'urgence.

La règle est donc identique à celle appliquée chez nous pour les automobilistes.

Les associations françaises de motards se sont opposées au projet. Pour elles, très peu d'accidents impliquent des motards qui se font accrocher lorsqu'ils sont en panne au bord de la route.

Cette mesure est-elle également à l'étude chez nous ?

Quelle est votre position quant à cette possibilité ?

Avez-vous rencontré les associations de motards à ce sujet ?