

Mardi 12 avril à 9 h 15

**COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'ACTION
SOCIALE
ET DE LA SANTÉ
(M. le Ministre Prévot)**

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Olivier DESTREBECQ sur le rapport du 27e Cahier de la Cour des comptes concernant le Triage-Lavoir

François BELLOT sur l'embellissement des aires d'autoroutes wallonnes

Virginie DEFRANG-FIRKET sur l'état des ponts, tunnels et trémies liégeois

Jean-Luc CRUCKE sur les maladies de la taxe kilométrique

Jean-Luc CRUCKE sur le "call center" de Satellic délocalisé à Strasbourg

Jean-Luc CRUCKE sur les routes accidentogènes de Wallonie Picarde

François BELLOT sur la stratégie suivie pour définir les travaux prioritaires dans le cadre du plan Infrastructures 2016-2019

Georges-Louis BOUCHEZ sur l'avis négatif des automobilistes belges sur le réseau routier et autoroutier wallon

Philippe DODRIMONT sur la pénurie de bâtiments semi-industriels en province de Liège

Véronique DURENNE sur la mise à jour des données de la DGO1 concernant les zones routières à risque

Jenny BALTUS-MÖRES sur la poursuite des mesures de sécurité entreprises sur les routes N68 et N676

Valérie DE BUE sur les amendes administratives pour certaines infractions

Valérie DE BUE sur les chiffres des contrôles durant la campagne "Bob"

Philippe DODRIMONT sur les limitations de vitesse en agglomération le long des voiries régionales

Valérie DE BUE sur les dangers pour les motards liés au changement de saison

Philippe DODRIMONT sur la "Design Station Wallonia"

Philippe KNAEPEN sur l'Agence wallonne pour la Sécurité routière

Valérie DE BUE sur l'augmentation du nombre de tués sur les routes

Gilles MOUYARD sur le nombre de piétons tués sur les routes

Philippe DODRIMONT sur l'illégalité de certains panneaux routiers à Soumagne

Véronique DURENNE sur le cadastre des allocations familiales

Virginie DEFRANG-FIRKET sur les mesures de contention pour les jeunes autistes

Magali DOCK sur la politique de prévention et d'action contre l'apnée obstructive dans les maisons de repos

Véronique DURENNE sur la surveillance médicale des travailleurs

Jean-Luc CRUCKE sur la tentative de déraillement d'un TGV par quatre adolescents de nationalité française

Yves EVRARD sur les aides à l'investissement pour les entreprises d'économie sociale

Magali DOCK sur les allocations familiales pour les étudiants souffrant d'une maladie grave

Véronique DURENNE sur l'augmentation du prix des séjours en maison de repos

Virginie DEFRANG-FIRKET sur l'emploi des personnes autistes dans les établissements en économie sociale

Jean-Luc CRUCKE sur le plan Thyssen dans la lutte contre le dumping social

**Olivier DESTREBECQ sur le rapport de le 27 ème cahier
d'observations de la Cour des Comptes sur le chantier du
Triage-Lavoir**

La Cour des comptes s'interroge dans son 27e cahier d'observations sur le chantier Triage-Lavoir à Péronnes-lez-Binche. Ce dernier a d'ores et déjà coûté près de 13 millions d'euros et est à l'arrêt, le bâtiment reste inoccupé et est en proie au vandalisme.

Les affectations envisagées (dont un projet d'archivage) ont été abandonnées, hormis celle de dépôt archéologique de la Région, mais la décision du gouvernement wallon prise en 2009 ne s'est jamais concrétisée...

De plus, l'Institut du patrimoine wallon risque de ne pas récupérer sa créance (1,2 million d'euros) et de perdre sa participation (250 000 euros) au capitale de la société anonyme Triage-Lavoir du Centre, au vu de sa situation financière.

Par ailleurs, l'IFAPME a renoncé à implanter sur son site son centre de compétence destiné aux métiers du design et de l'innovation et n'a pas honoré toutes ses factures...

Monsieur le Ministre, la Cour des comptes attend des réponses à ses questionnements, inexistantes à ce jour.

Monsieur le Ministre, qu'en est-il ? Avez-vous répondu à la Cour des Comptes ?
Quelles sont-elles ?

François BELLOT, sur l'embellissement des aires d'autoroutes wallonnes.

Selon l'AWSR, beaucoup d'automobilistes sont encore trop souvent sujets à la somnolence au volant qui constitue 1/5 des accidents de la route. Néanmoins, 40% des automobilistes ignorent les pratiques à mettre en œuvre dès que l'envie de dormir apparaît. Ce n'est ni la musique ni la discussion avec un passager qui va aider le conducteur à lutter contre la soudaine envie de sommeil mais uniquement la sieste. Une simple sieste de 15 minutes, et une pause toutes les 2h, permettraient à un automobiliste de repartir de bons pieds. Par ailleurs, beaucoup ne s'arrêtent pas suffisamment lors de longs trajets faute de temps ou par peur de stationner sur certaines aires.

En 2012, le ministre DI ANTONIO lançait un vaste plan de rénovation des aires d'autoroutes wallonnes en termes d'offres de services, d'entretien, de création de nouveaux espaces de stationnement, notamment par le biais de la SOFICO, responsable de la gestion et de la réhabilitation de ces aires depuis 2002.

Actuellement, de nouveaux efforts pourraient être consentis pour inciter les automobilistes à s'arrêter pour faire une sieste ou prendre un café et éviter dès lors des risques d'accidents à cause de la somnolence. Pour ce faire, il faut développer les aires d'un point de vue quantitatif bien-sûr mais aussi et surtout qualitatif.

Monsieur le Ministre,

1. Qu'en est-il des avancées du plan de rénovation des aires autoroutières lancé en 2012 ? Quels sont les rapports établis par la SOFICO ? Quels sont vos contacts avec eux actuellement dans le cadre de la poursuite de ce plan ?
2. Est-il prévu de poursuivre les projets de « remise en beauté » des aires, en donnant priorité à l'offre qualitative, que ce soit en termes de propreté, sécurité, accueil, et infrastructures via l'amélioration des services au niveau sanitaire, en renforçant l'éclairage et en diminuant les nuisances sonores par exemple?

Virginie Defrang-Firket sur l'état des ponts, tunnels et trémies liégeois

Le 20 janvier dernier, la presse rapportait que l'état des ponts wallons était préoccupant : 170 ponts seraient dans un état inquiétant et 41 à réparer en priorité.

Confirmez-vous ces informations ?

Combien de ces ponts sont situés en région liégeoise ?

Où sont-ils localisés ?

D'une manière générale, disposez-vous de rapports sur l'état global des ouvrages dans la Province de Liège ?

S'il y a des chantiers prioritaires et préoccupants en province de Liège, font-ils l'objet de projets de réparations à réaliser par la Région wallonne ?

Le cas échéant quels sont les calendriers et budgets prévus pour ces réparations ?

La confédération de la construction, s'est également inquiétée, dans la presse, de l'apparent parallélisme entre la situation des tunnels bruxellois et les ponts wallons.

Une fermeture de certains ponts/tunnels les plus préoccupants pourrait-elle être envisagée ?

Les impacts sur la mobilité ont-ils été anticipés ?

Jean-Luc Crucke, sur « Les maladies de la taxe kilométrique »

A quelques jours de l'entrée en vigueur de la taxe kilométrique, les craintes et l'incertitude touchent les sommets chez les transporteurs et leurs fédérations. On ne compte plus les plaintes relatives aux dysfonctionnements de l'appareillage et au comportement anormal de l'OBU :

- des entreprises voient arriver sur leur programme internet des OBU dont ils ne sont pas propriétaires
- des camions sont facturés alors qu'ils roulent sur des routes (Zonings) qui longent les autoroutes
- des camions sont facturés lorsqu'ils passent sur des ponts d'autoroutes
- absence de démarrage automatique lorsque l'après contact est branché et absence d'arrêt de l'OBU lorsque le contact est coupé
- le software de certains OBU est défectueux et doit être changé

Le Ministre confirme-t-il les nombreux aléas vécus par les transporteurs et l'impréparation du dossier ? Comment fait-il face aux plaintes ? Comment réagissent Viapass et Satellic ?

Quand prendra fin le flou artistique qui drapait une mesure dont les travailleurs et les citoyens seront les premiers victimes ?

Le Ministre peut-il garantir que la date du 01 avril ne sera pas celle du report de la mesure et d'un flop depuis longtemps programmé ?

Qui payera la sécurisation des portiques dont l'installation s'est faite avec un tel amateurisme que les tribunaux n'auront pas grande peine à condamner ? Que coûtera cette sécurisation ?

Tous les points services sont-ils installés et sont-ils fonctionnels ? Que reste-il à faire ?

Combien d'OBU sont-ils connectés ? Quelle est la flotte potentielle qu'il convient encore d'équiper ?

Que les 170.000 tracteurs agricoles, combien ont sollicité l'exonération et combien ont fait l'acquisition d'un OBU ?

Le Ministre peut-il faire le point de la situation et un premier bilan du dossier ?

Jean-Luc Crucke, sur "Le Call center de Satellic délocalisé à Strasbourg"

Le 24 mars dernier, en toute discrétion, ne parvenant pas à professionnaliser son Call center belge référencé pour les transporteurs wallons, la firme Satellic l'a purement et simplement délocalisé à Strasbourg !

Le Ministre confirme-t-il les faits ?

Cette manière de pratiquer est-elle conforme aux accords signés par Viapass et Satellic dont le gouvernement wallon est garant ?

Après un transfert des bénéfices vers l'Allemagne, un siège social inplanté en Flandre, l'economie wallonne doit-elle à présent s'habituer à se passer des retombées indirectes au profit de la France ?

Faut-il considérer que la Wallonie ne dispose pas de ressources humaines suffisantes pour rendre opérationnel un Call center ?

Jean-Luc Crucke sur "Les routes accidentogènes de Wallonie Picarde"

La presse a récemment établi la liste des routes les plus accidentogènes de Wallonie Picarde :

1. La RN58, dénommée route expresse, à Mouscron. Les aménagements de ronds-points et les contrôles plus fréquents ont certes diminué le nombre d'accidents, mais la situation est loin d'être paradisiaque ! De nouveaux travaux sont-ils prévus ? Lesquels et selon quel échéancier ?

2. La RN7 entre Ath et Enghien et plus particulièrement le lieu dit Bois du Renard. Si la situation s'est également améliorée suite à la limitation de vitesse installée et à la suppression d'un parking sauvage, le revêtement de la chaussée reste plus que périlleux et, avec le retour du beau temps, ce sont les motards qui risquent les premiers d'en faire les frais ! Qu'a prévu le Ministre ? Quelles sont les mesures envisagées, budgetées et programmées ?

3. La RN57 sur les entités de Flobecq et d'Ellezelles. Il semble que les autorités locales ne cessent de solliciter le Ministre et le SPW pour que des rails de sécurité soient installés et permettent de limiter la vitesse des longues lignes droites et les obstacles constitués par de nombreux arbres ? Pourquoi ces autorités ne sont-elles pas entendues ? Quand sont-elles intervenues auprès du Ministre ? Quelles sont les perspectives de sécurisation et de travaux ? Le Ministre peut-il faire le point sur le dossier ?

François BELLOT, sur la stratégie suivie pour définir les travaux prioritaires dans le cadre du Plan Infrastructures 2016-2019.

Notre territoire est parcouru par de nombreuses routes, dont la gestion dépend de l'institution wallonne, qui se dégradent de plus en plus au fil des ans. C'est pourquoi vous avez établi un plan Infrastructures qui permettra d'entreprendre une remise à neuf de nombreuses sections de routes dont l'état devient dangereux pour la circulation automobile, cyclistes et motocyclistes.

Je me permets toutefois de m'étonner d'un certain nombre de non-choix.

Ainsi, sur un même itinéraire, je remarque que des sections vont être rénovées alors que des sections voisines se trouvant dans le même état voire en pire état que les sections programmées, ne le seront pas.

Pouvez-vous m'indiquer sur base de quels principes, le Plan Infrastructures a été élaboré de sorte à objectiver les choix, ne comprenant pas toutefois que deux sections adjacentes se trouvant dans un même état de détérioration, une soit reprise et pas l'autre ?

Y-a-t-il derrière cela outre le Plan Infrastructures, des voiries dont la rénovation est également prévue sous d'autres crédits du SPW ?

M. BOUCHEZ, sur « l'avis négatif des automobilistes belges sur le réseau routier et autoroutier wallon »

D'après une enquête de la VAB, seuls 48% des automobilistes belges jugent le confort de conduite sur les autoroutes wallonnes comme positif, seuls 1/3 sur le réseau secondaire wallon. Seuls 35% des automobilistes belges jugent la sécurité comme positive sur le réseau secondaire wallon, 52% pour les autoroutes wallonnes.

Que répond Monsieur le Ministre ? Le plan Routes a-t-il déjà fait l'objet d'une enquête de satisfaction, réalisée par l'administration, auprès des automobilistes ? Comment Monsieur le Ministre entend-il améliorer le confort de conduite des automobilistes au-delà de la réfection des routes et autoroutes ?

Philippe Dodrimont, sur la pénurie de bâtiments semi-industriels en Province de Liège

Immoquest, courtier spécialisé dans l'immobilier d'entreprise au niveau wallon, a mené un recensement du stock de bâtiments semi-industriels en Province de Liège dans les parcs d'activités économiques de la SPI, du PAL et de Liège Airport.

Et il en ressort que la région liégeoise manque de terrains et de bâtiments de grandes dimensions pour accueillir des entreprises.

Conséquences : les entreprises s'installent ailleurs. Et selon le courtier, si l'offre rencontrait la demande, il aurait des clients pour créer 40.000 mètres carrés par an de bâtiments semi-industriels de 1200 à 1500 m². Pour ce faire, il faudrait qu'ils soient localisés dans des parcs plus attractifs comme les Hauts-Sarts, Grâce-Hollogne ou encore Alleur.

Partagez-vous ce constat ? Comment expliquez-vous cette pénurie de bâtiments semi-industriels ? Est-on réellement en manque de grands espaces (entre 1200 et 1500 m²) en Province de Liège ?

Si l'on entend la voix des entrepreneurs, ceux-ci sont demandeurs avec à la clef, création d'emplois. Comment faire coïncider l'offre et la demande ? Comment concilier la volonté d'indépendants et les éventuels boucliers qui se lèvent lors de projets d'extension de terrains ?

Il semblerait que la plupart des sociétés ne se satisfont pas de l'espace proposé parce qu'insuffisant.

Véronique Durenne, sur la mise à jour des données de la DGO1 concernant les zones à risque.

Lors d'une précédente question écrite, je vous interrogeai sur la sécurisation de la chaussée entre Tournai et Renaix : la RN 48.

Le Ministre me signifiait alors dans sa réponse que « étant donné que la N48 est une ancienne provinciale, nous n'avons pas de calcul de Zone à Haut Risque ou de tronçons dangereux.

Par ailleurs, il est difficile d'aller plus en détail dans l'analyse des accidents qui sont survenus étant donné que la localisation précise de ces accidents n'est pas disponible. »

À ce propos, la carte actuellement disponible sur le site de la DGO1 concernant les zones à risques de la Wallonie vaut pour la période 2009-2013 et n'intègre donc pas les anciennes routes provinciales.

Sur son site, la DGO1 indique qu'afin de s'attaquer en priorité aux zones présentant les risques les plus élevés, la DGO1 rassemble des données statistiques pour lesquelles elle a développé une méthode de traitement originale.

Plusieurs questions se posent alors.

Où en est le recueil de données concernant les anciennes routes provinciales ?
Quand ces données seront-elles intégrées dans une carte actualisée et disponible ?

Quand une nouvelle carte globale actualisée sera-t-elle proposée ? Quelle période couvrira-t-elle ?

Cette carte sera-t-elle suivie d'effets s'il s'avère que des points noirs sont mis en lumière ?

Jenny Baltus-Möres, sur la poursuite des mesures de sécurité entreprises sur les routes N68 et N676

Dernièrement, la Direction de Verviers de la DGO1 a commencé à remettre en état la N68 et la N676. C'est ainsi que le marquage routier a été partiellement retracé, des catadioptres ont été posés, l'éclairage a été renouvelé et des fauchages différés ont été effectués afin d'éloigner le gibier des voiries.

Toutefois, cette remise en état n'est pour l'instant que partielle. Comme Monsieur le Ministre me l'a indiqué dans sa réponse à ma question écrite du 3 novembre 2015 sur les mesures de sécurité à entreprendre sur les routes N68 et N676, le « balisage via catadioptre et marquage va être revu prochainement dans son intégralité. »

En effet, comme j'ai déjà pu l'indiquer, certains tronçons ont déjà bénéficié d'une remise en état, toutefois d'autres sont toujours dans le même état et s'avèrent particulièrement dangereux pour les usagers dû à l'absence totale de catadioptres mais aussi dû au marquage au sol pratiquement entièrement effacé. Je sais bien que de tels travaux ne sont pas faisables en hiver, mais le printemps et une météo autorisant de tels travaux arrivent.

Dès lors, Monsieur le Ministre pouvez-vous me dire quand la remise en état de l'entièreté de la N68 et de la N676 se fera ? Je n'exige pas des grands travaux tels qu'une barrière pour des gibiers le long de la route, uniquement une bonne signalisation des virages et dangers sur la route.

Pour finir, toujours en réponse à ma question du 15 novembre 2015, vous m'informiez que « la nécessité d'éclairer les zones les plus sensibles va également être étudiée. » Pouvez-vous dès lors me faire savoir quelles zones ont été retenues ?

Valérie DE BUE, sur les amendes administratives pour certaines infractions

Vous envisagez, pour les petits excès de vitesse inférieurs à 20 km/h, d'instaurer des amendes administratives. Votre cabinet travaillerait sur ce dossier depuis plus d'un an. Ces amendes, dont les montants n'ont pas encore été fixés, échapperaient donc au parquet et c'est le SPW qui serait chargé de les percevoir. Si le contrevenant refuse de payer, il recevra la visite d'un huissier. S'il conteste l'infraction, il pourra saisir le tribunal de police et s'expliquer devant un juge. Mais il devra alors payer les droits de greffe et d'enregistrement.

Quand ce décret devrait-il voir le jour? Y a-t-il des points sensibles au niveau juridique? Ce principe ne risque-t-il pas de voir gonfler les dossiers au tribunal de police?

Valérie DE BUE, sur les chiffres des contrôles durant la campagne Bob

Votre collègue fédéral a donné, récemment, les chiffres des contrôles effectués durant la campagne Bob 2015. On se rend compte à la lumière de ces chiffres que certaines polices locales n'ont pas réalisés un nombre important de contrôles.

On voit, par exemple, que la police locale de Huy n'a réalisé que 89 contrôles durant toute la période ce qui semble bien peu.

Je sais que les polices déplorent le manque de moyens mais il y a aussi là une question de sécurité routière.

Vous aviez indiqué que le département politique criminel de l'Agence wallonne pour la sécurité routière a sensibilisé les polices locales à acquérir des samplers, notamment grâce à la mise à disposition d'une centrale d'achat par la police intégrée.

Où en est-on au niveau de cette sensibilisation? le nombre d'achats est-il en hausse? Y a-t-il des moyens pour permettre un plus grand nombre de contrôles par nos polices locales?

Philippe Dodrimont, sur les limitations de vitesse en agglomération le long des voiries régionales

En novembre 2015, l'Association wallonne pour la sécurité routière (A.W.S.R.) lançait une campagne (« Joue pas au dur, ralentis l'allure ») rappelant aux usagers de la route la nécessité de réduire l'allure, notamment en agglomération, la vitesse excessive ou inadaptée étant responsable de 15 % de l'ensemble des accidents et de 30 % des accidents mortels.

Parallèlement, fin de l'année 2015, la délimitation de l'agglomération du village de Desnié (commune de Theux), le long de la RN606, a été modifiée. De ce fait, 800 mètres de la traversée du village, dans sa partie la plus sinueuse et la plus densément urbanisée, se trouvent désormais hors agglomération, limités à une vitesse maximale de 70 km/h. De plus, cette route régionale menant au sommet de la côte de la Vecquée est régulièrement empruntée par des cyclotouristes.

En conséquence, n'estimez-vous pas qu'il existe une incohérence entre les actions de sensibilisation menées par l'A.W.S.R. et les modifications de limites d'agglomération le long des routes régionales ?

À ce sujet, pourriez-vous me communiquer les critères pris en considération par le SPW-DGO1 en vue de fixer les limites d'agglomération le long des routes régionales ?

Valérie DE BUE, sur la période dangereuse pour les motards

Plus de 420.000 motos sont immatriculées dans notre pays, soit une hausse de près de 30% ces 10 dernières années. Pourtant, dans le même temps, le nombre d'accidents a baissé de 25%. Contrairement à ce que d'aucuns pensent, la sécurité des motards s'est donc améliorée, même si, en moyenne, 3600 accidents sont recensés chaque année, soit une dizaine par jour.

Plus d'un quart des accidents de motos (26%) impliquent uniquement le motard. C'est la catégorie d'usagers la plus souvent impliquée dans des collisions unilatérales. Ainsi, seuls 18% des accidents de voitures sont des collisions avec un seul usager.

Les chiffres qui m'intéressent sont liés à la période de ces accidents. Près de trois quarts des accidents de motos ont lieu entre avril et octobre. Les premiers week-ends ensoleillés de l'année sont particulièrement dangereux: bon nombre de motards ressortent leur moto, parfois après une longue période de repos, et ces premières sorties se révèlent souvent périlleuses. Les motards doivent en effet retrouver leurs "sensations" et se réhabituer à leur machine.

Pourriez-vous me dire si de la prévention est prévu durant cette période? Y a-t-il un travail de fond réalisé avec les associations? Si oui de nouvelles pistes d'amélioration sont-elles en cours d'élaboration?

Philippe Dodrimont, sur la Design Station Wallonia

Je souhaiterais me pencher sur le fonctionnement de la Design Station Wallonia, bâtiment situé en face de la Gare des Guillemins. Situé sur un terrain de la Ville de Liège, l'espace est un projet financé par le FEDER, la Wallonie et la SPI.

Quelles sont les fonctions de cet espace ? Quelle en est la capacité d'accueil ? A qui s'adresse-t-il ? Quand a-t-il ouvert ses portes ? Qui le gère ?

Pouvez-vous me dresser un bilan de son fonctionnement depuis son ouverture ?

De quelle promotion bénéficie-t-il pour attirer les professionnels ?

D'autres projets similaires sont-ils implantés ailleurs en Wallonie ? Est-il prévu d'ouvrir d'autres espaces prochainement ?

Philippe KNAEPEN, sur l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière

La Sécurité Routière en Wallonie doit être et rester l'une des préoccupations centrales du Gouvernement. C'est évidemment dans cette optique qu'a été créée l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière, en juin 2014.

Après quelques mois de mise en place, l'Agence a mené de nombreuses actions de sensibilisation en 2015. Monsieur le Ministre avait annoncé la remise d'un bilan d'activité complet de l'AWSR, prévu pour le courant du mois de mars 2016. Celui-ci est-il déjà disponible ?

Sachant qu'il s'agit du premier véritable bilan de l'Agence, Monsieur le Ministre est-il satisfait des résultats et des dispositifs mis en place ? Quelles sont les principales lignes directrices que suivra l'Agence en 2016 ?

Par ailleurs, plusieurs campagnes ciblées ont été menées en 2015, visant notamment les motards et les jeunes conducteurs (surreprésentés dans les accidents de la route). Un outil a-t-il été envisagé pour mesurer objectivement l'impact de ces campagnes sur ces deux catégories ? Leur incidence est-elle mesurable, via notamment, des statistiques spécifiques ?

Valérie DE BUE, sur l'augmentation du nombre de tués sur nos routes

Selon le dernier baromètre de la sécurité routière de l'IBSR, le nombre d'accidents corporels a baissé de 2,8% en 2015. La mauvaise nouvelle, en revanche, est que le nombre de tués sur place est reparti à la hausse: + 4,7%. La tendance est particulièrement préoccupante en Wallonie où le nombre de tués a augmenté de 14,6% alors qu'il a diminué de 4,0% en Flandre. Il est aussi à noter une augmentation du nombre de tués parmi les motards.

Que comptez-vous faire de ces chiffres? Avez-vous une explication sur l'augmentation du nombre de décès en Wallonie? Avez-vous des éléments qui nous montreraient que les mesures qui ont été mises en place en 2015 n'ont pas porté leurs fruits?

Je vous remercie

Gilles Mouyard, sur «le nombre de piétons tués sur nos routes»

Monsieur le Ministre, dernièrement la Commissaire européenne, Violetta Bulc déclarait que sans efforts supplémentaires des Etats membres, l'objectif de 2020 de réduire de moitié le nombre de tués sur nos routes ne pourrait-être atteint. Pour ce qui concerne plus particulièrement les piétons, nous pouvons faire le constat qu'en 2015, selon l'IBSR, 75 piétons ont perdu la vie dans un accident de la route. De plus en 2015 le nombre de blessés stagnerait, ce qui n'est pas du tout encourageant.

Autres chiffres encore plus interpellant, en 2005 on comptabilisait 4.771 piétons victimes d'un accident de la circulation dans notre pays. Et près de 10 ans après on en comptabilisait en 2014 4.809. Soit une augmentation de 38 victimes sur 10 ans. Face à de tels chiffres nous devons faire le constat qu'après vingt années de l'existence de l'obligation de céder le passage « aux piétons engagés ou sur le point de s'engager » sur un passage clouté, ce chiffre n'a pas du tout diminué. Cette situation fait dire à la Commission européenne que les derniers chiffres sont décevants. Et elle en arrive à la conclusion que les Etats membres investissent de moins en moins d'argent dans la sécurité routière.

Monsieur le Ministre, quelle est votre analyse de la situation ? Comment expliquez-vous le fait que le nombre de piétons blessés sur nos routes ne connaît pas une diminution plus significative ? Face à de tels chiffres que comptez-vous faire ? La Wallonie est-elle en mesure de participer à l'objectif de 2020, à savoir de réduire de moitié le nombre de tués sur nos routes ? Que répondez-vous aux déclarations de la Commission européenne qui estime que les Etats membres investissent de moins en moins d'argent dans la sécurité routière ?

Philippe Dodrimont, sur l'illégalité de certains panneaux routiers à Soumagne

Depuis le 1^{er} juin 2015, les panneaux routiers indiquant l'entrée dans une agglomération ont dû être remplacés par de nouveaux. Or, il apparaît qu'à Soumagne, certains d'entre eux n'ont purement et simplement pas encore été changés, ces panneaux se situant le long de routes régionales comme la N3 ou encore rue de l'Égalité.

Pour quelles raisons, l'ensemble des panneaux n'a-t-il pas été changé ? Quand seront-ils remplacés par les nouveaux ? La Commune de Soumagne vous a-t-elle averti de ces erreurs ?

Ces panneaux marquent aussi l'entrée dans une zone où la vitesse est limitée à 50 km/h. Si ces panneaux ne sont plus valables, un automobiliste qui serait contrôlé en excès de vitesse pourrait contester le PV avec de grandes chances de gagner.

D'autres communes wallonnes sont-elles aussi dans le cas ? Qui se charge de vérifier que l'ensemble des panneaux routiers le long des routes régionales a bien été remplacé ?

Véronique Durenne sur le cadastre des Allocations Familiales.

La réforme des allocations familiales est en cours comme le Ministre l'a déjà dit à maintes reprises. C'est en effet une compétence qui tombera dans l'escarcelle Wallonne au plus tard le 31/12/2019, c'est à la fois long et très court.

Actuellement, il existe un Cadastre des Allocations Familiales – le CADAF – qui comprend, à partir de 1996, tous les dossiers pour lesquels des prestations familiales sont payées ainsi que tous les dossiers clôturés depuis moins de 7 ans.

Selon la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale : « *une consultation en ligne du cadastre offre aux caisses la possibilité d'une gestion dynamique et efficace; ceci est nécessaire lors de l'examen du droit à des allocations familiales afin de vérifier qu'une autre instance en matière d'allocations familiales n'intervient pas déjà pour les mêmes acteurs du dossier.* » Cela afin d'éviter toute fraude possible, double paiement, etc.

Cet outil est sans doute l'un des plus importants pour une gestion efficace des allocations familiales. Suite à la réforme de l'état, les entités fédérées et la Commission communautaire commune concluront un Accord de coopération concernant l'échange et la centralisation de données des différents cadastres régionaux.

Compte tenu de l'importance de cet outil, le Ministre peut-il aujourd'hui nous dire où en est la réflexion par rapport à celui-ci ?

Sait-on déjà comment va s'opérer la mue du fédérale vers les communautés, en particulier vers la Wallonie ?

Des contacts inter-entités ont-ils lieu à ce sujet ?

Virginie Defrang-Firket, sur les mesures de contention pour les jeunes autistes

La Ministre de l'Enseignement a récemment publié une circulaire définissant les mesures de contention et d'immobilisation que les professeurs peuvent appliquer à leurs élèves. Cette circulaire définit les cas où des mesures d'isolement, de contention physique, mécanique et chimique en milieu scolaire sont applicables. Même s'il semble que les contours de cette circulaire étaient discutés depuis de nombreuses semaines, la présentation de son contenu, quelques jours après que des problèmes aient été constatés dans deux écoles n'a pas rassuré les parents.

La contention chimique, par exemple, suscite quelques inquiétudes dans la mesure où les enseignants ne sont pas des médecins. Or, en situation d'urgence, face à des enfants en crise, on peut se demander s'ils seront à même d'administrer le bon médicament et le bon dosage.

La circulaire mentionne également la possibilité de confiner un enfant turbulent ou violent dans un local fermé à clé, ou d'utiliser des sangles de même qu'une camisole de force.

En tant que Ministre de la santé, que pensez-vous de ces mesures et de leur application aux enfants autistes ? Est-ce le rôle des enseignants de mettre en oeuvre de telles pratiques ?

Plus généralement, je souhaite profiter de cette question pour vous interroger sur votre plan autisme.

Le printemps 2016 est là et votre plan était annoncé pour cette période.

Où en êtes-vous ? Quand nous sera-t-il présenté ?

Quelles solutions concrètes et quels budgets proposez-vous aux parents ?

Magali Dock, sur la politique de prévention et d'action contre l'apnée obstructive dans nos maisons de repos

Un article de la Libre du 18/03 nous renseigne sur une problématique importante qui pourrait toucher nos citoyens. En effet, cet article affirme que 5% de la population européenne souffre d'apnée obstructive du sommeil. Or, cette apnée peut provoquer de l'hypertension artérielle, l'obésité, la dépression, la perte de libido, des troubles de concentration et des pertes de mémoire, diminue l'espérance et la qualité de vie et selon certains articles scientifiques aurait un lien avec la maladie d'Alzheimer et provoquerait des accidents de voiture 15x plus élevés que le reste de la population.

De plus, Monsieur le Ministre, cette maladie affecterait plus facilement les personnes de plus de 45ans et surtout peu de patients se rendent compte de l'étendue de leur maladie du fait de son lent développement et ne consultent donc pas le personnel médical pour traiter leur maladie.

Monsieur le Ministre, quelles sont les politiques de sensibilisations mis en place auprès de nos aînés ? Et plus spécifiquement au sein des maisons de repos ?

Véronique Durenne, sur la surveillance médicale des travailleurs.

La sixième réforme de l'État a rapatrié nombre de nouvelles compétences pleines ou en partie à la région Wallonne, nous le savons maintenant, dans nombres de domaines comme celui de la santé.

Dans ce domaine, la région est notamment devenue compétente depuis le 1^{er} janvier 2016 pour l'agrément de la surveillance médicale des travailleurs.

Au niveau fédéral, c'est l'arrêté royal du 28 mai 2003 relatif à la surveillance de la santé des travailleurs qui « *réglamente de manière générale les missions et les tâches de l'employeur et du conseiller en prévention-médecin du travail en rapport avec les examens médicaux qui doivent être obligatoirement réalisés dans le cadre de la médecine du travail* ».

Qu'en est-il de l'arrivée de cette compétence dans le giron wallon ?

L'AVIQ, organisme compétent pour la gérer, est-elle en mesure de le faire ?

Les collaborations, nécessaires en ce domaine, avec le niveau fédéral ont-elles été établies ?

Y a-t-il des changements à prévoir à l'avenir ?

Jean-Luc Crucke, sur « La tentative de déraillement d'un TGV dont sont auteurs 4 adolescents de nationalité française »

La presse révélait récemment que quatre adolescents français, placés dans un centre d'accueil de Wallonie Picarde, avaient tenté de faire dérailler, à Beloeil, un TGV qui reliait Lille à Bruxelles.

En dehors des faits stricto sensu qui font l'objet d'une instruction judiciaire, comment expliquer que ces jeunes puissent se maintenir dans une institution relevant de l'AVIQ, alors que certains éducateurs signalent qu'ils apparaissent au regard des autres jeunes comme des héros ? De qui relève la décision du maintien en institution ?

L'institution dispose-t-elle d'une liberté d'appréciation ? Suite à un événement de ce type, les autres jeunes de l'institution font-ils l'objet d'une sensibilisation particulière ? Laquelle ?

Il semble que les adolescents français dans des institutions de Wallonie Picarde soient assez nombreux ? Est-ce le cas ? Le Ministre dispose-t-il de statistiques ? Quelles sont-elles et quelle est l'évolution sur les dix dernières années ? Quel est le statut de ces

jeunes et quelle est la proportion entre les placements volontaires et ceux opérés par une autorité administrative ? Existe-t-il un protocole d'accord avec l'état français sur la problématique ? Quels sont les textes sur lesquels repose le sujet ? Une évaluation est-elle disponible ? Quel en est le contenu ?

Qui finance les séjours de ces adolescents dans les institutions belges ? La Wallonie intervient-elle de manière directe et/ou indirecte ? Que représente l'apport budgétaire de ces placements ?

Yves Evrard, sur les aides à l'investissement pour les entreprises d'économie sociale

Vous êtes en charge de l'économie sociale. C'est à ce titre que je voudrais vous interroger sur la situation particulière de certaines entreprises d'économie sociale.

Les ETA, les entreprises de travail adapté (ex-ateliers protégés), bénéficient d'une forme de financement spécifique lié au caractère du personnel qu'ils emploient.

Pour les ETA plus particulièrement, une aide à l'investissement est prévue annuellement et dépend de l'Agence Wallonne pour l'Intégration des Personnes Handicapées. Cependant, en 2015, cette aide a été suspendue par souci d'économies. Elle devrait normalement être réinstaurée en 2016 a assuré le Ministre Prévot.

Les 53 ETA wallonnes, sont soumises, comme n'importe quelles autres sociétés, aux règles de la concurrence. Comme d'autres, l'entreprise qui emploie du personnel handicapé doit investir pour rester viable, au risque de se voir rapidement distancée.

Monsieur le Ministre,

Est-il envisageable de permettre aux entreprises d'économie sociale du type des ETA de pouvoir bénéficier de primes à l'investissement au même titre que des entreprises classiques ?

Avez-vous des contacts avec votre collègue en charge de la santé pour aborder cette question dans le but de concilier l'aspect lié aux particularités des travailleurs visés mais aussi l'importance pour une telle entreprise de rester compétitive dans le secteur qui la concerne ?

Magali DOCK, sur les allocations familiales pour les étudiants souffrant d'une maladie grave

Jusqu'à 18 ans, le droit aux allocations familiales n'est pas conditionné, étant donné l'obligation scolaire jusqu'à cet âge. Après ses 18 ans, un enfant a encore droit aux allocations familiales s'il suit des cours ou une formation (un bachelier ou un master), pour autant qu'il ait moins de 25 ans. Pour qu'un étudiant dans l'enseignement supérieur puisse bénéficier d'allocations familiales, il doit donc être inscrit dans un bachelier ou un master dans un établissement d'enseignement supérieur pour au moins 27 crédits par année académique.

Or, pour des étudiants souffrant, par exemple, d'un cancer, ou d'une autre maladie grave, il n'est pas évident de pouvoir suivre 27 crédits sur une année, en combinaison avec leur traitement, souvent lourd.

Monsieur le Ministre :

- Les étudiants souffrant d'une maladie et qui ne parviennent pas, pour raisons médicales, à remplir les conditions requises (càd 27 crédits minimum par an), peuvent-ils bénéficier d'une dérogation à ces conditions ?
- Peuvent-ils également bénéficier d'une dérogation si, pour raisons médicales, ils ont mis plus de temps que prévu à terminer leurs études et dépassent alors la limite d'âge de 25 ans ?

Véronique Durenne, sur l'augmentation du prix des séjours en maisons de repos.

Les prix des maisons de repos ont augmenté de 20% en moyenne ces dernières années et 75% des personnes âgées ne seraient pas capables d'assumer le coût d'une maison de repos, selon la presse et les derniers chiffres du SPF Economie.

Le phénomène n'est pas nouveau et ces chiffres ne font que confirmer ce que nous savions déjà : une offre trop faible, une demande trop grande, les prix grimpent et les maisons de repos deviennent impayables.

Lors des séances de commissions successives, le Ministre a évoqué à maintes reprises des solutions dans le cadre d'une réforme notamment des quotas réservés à chaque secteur.

Aujourd'hui, face à un tel constat, n'est-il pas temps d'accélérer le tempo ?

Quand la réforme de ces quotas verra-t-elle le jour ? Quand l'assurance dépendance obligatoire entrera-t-elle en vigueur ?

Ne faut-il pas aller plus loin également pour empêcher une systématisation du placement des personnes âgées en maison de repos par leur famille alors que celle-ci sont encore aptes à rester chez elles ?

En d'autres termes, comment permettre aux personnes qui ont besoins d'être en maison de repos de pouvoir trouver une place et être en mesure d'en assumer la charge financière ?

Virginie Defrang-Firket, sur les mesures de contention pour les jeunes autistes

La Ministre de l'Enseignement a récemment publié une circulaire définissant les mesures de contention et d'immobilisation que les professeurs peuvent appliquer à leurs élèves. Cette circulaire définit les cas où des mesures d'isolement, de contention physique, mécanique et chimique en milieu scolaire sont applicables. Même s'il semble que les contours de cette circulaire étaient discutés depuis de nombreuses semaines, la présentation de son contenu, quelques jours après que des problèmes aient été constatés dans deux écoles n'a pas rassuré les parents.

La contention chimique, par exemple, suscite quelques inquiétudes dans la mesure où les enseignants ne sont pas des médecins. Or, en situation d'urgence, face à des enfants en crise, on peut se demander s'ils seront à même d'administrer le bon médicament et le bon dosage.

La circulaire mentionne également la possibilité de confiner un enfant turbulent ou violent dans un local fermé à clé, ou d'utiliser des sangles de même qu'une camisole de force.

En tant que Ministre de la santé, que pensez-vous de ces mesures et de leur application aux enfants autistes ? Est-ce le rôle des enseignants de mettre en oeuvre de telles pratiques ?

Plus généralement, je souhaite profiter de cette question pour vous interroger sur votre plan autisme.

Le printemps 2016 est là et votre plan était annoncé pour cette période.

Où en êtes-vous ? Quand nous sera-t-il présenté ?

Quelles solutions concrètes et quels budgets proposez-vous aux parents ?

Jean-Luc Crucke sur « Le Plan Thyssen dans la lutte contre le dumping social »

Beaucoup semble avoir été déçu par l'annonce du plan de la commissaire européenne, Marianne Thyssen, censé lutter contre le dumping social. Pour la Fédération de la Construction, la déception est de taille et la crainte d'un accroissement de la pratique est plus que jamais présente !

Quel est le point de vue du Ministre ? Partage-t-il les craintes de la Fédération ? Quelle plus-value pourrait apporter le plan Thyssen ? Quels contacts entretient le Ministre avec la commissaire européenne ? Pense-t-il encore pouvoir faire bouger les choses ?