

Jacqueline GALANT sur « le plan wallon forte chaleur »

Monsieur le Ministre, comme vous le savez, suite à la 6ème réforme de l'état, la coordination du plan avertissement forte chaleur et pics d'ozone est devenu interrégionale depuis 2015 excepté en phase d'alerte où elle est partagée avec le fédéral.

Une évaluation des campagnes de communication autour du plan « Forte chaleur et pics d'ozone » avait débuté en 2014. Cette évaluation avait pour but de mieux cibler les efforts de communication pour atteindre les objectifs de santé publique d'information, de prévention et de promotion de la santé.

Comme vous le savez également, la Belgique n'a pas été épargnée durant la dernière quinzaine d'août, cumulant plusieurs jours de forte chaleur. Selon la définition, c.-à-d., une période d'au moins trois jours consécutifs avec une température moyenne minimale (moyenne sur les trois jours et non par jour) de plus de 18 °C et une température moyenne maximale supérieure à 30 °C.

Monsieur le Ministre, voudrait-il me renseigner :

- Fort de cette évaluation, quelles ont été les priorités des services durant les journées d'intense chaleur fin août 2016 ?
- Vous le savez, le plan « forte chaleur et pics d'ozone » se compose de 3 phases, la phase 1 de vigilance était active vu qu'elle débute le 15 mai pour se terminer le 30 septembre, avez-vous activé d'autres phases, notamment au regard de la concentration horaire moyenne d'ozone en Région wallonne ?

Jacqueline GALANT sur « le sevrage tabagique »

Monsieur le Ministre, comme vous le savez, le sevrage tabagique fera partie de la liste des matières qui seront transférées à la Wallonie dans l'agence AViQ au 1er janvier 2017.

L'aide au sevrage tabagique a d'abord été proposée aux femmes enceintes et leur partenaire, et a été depuis octobre 2009 élargie à toute la population, dans le cadre du Plan Cancer 2008-2010.

Il s'agit d'une intervention forfaitaire par consultation (30 € pour la première et 20 € pour les suivantes, avec un maximum de 7 consultations sur une période de deux années calendrier) couvrant les coûts d'accompagnement et de soutien par un médecin ou un tabacologue reconnu. Pour les femmes enceintes, l'intervention forfaitaire est de 30 €, pour toutes les consultations.

À noter, alors que 34% des fumeurs résident en Wallonie, 49% des bénéficiaires de cette intervention sont wallons, avec une surreprésentation des femmes et des 50-60 ans selon le mensuel Education Santé.

Monsieur le Ministre :

En premier lieu, les fumeurs ont-ils des garanties de la Région wallonne de garder ces interventions forfaitaires indispensables à leur sevrage ?

Vu le pourcentage de bénéficiaires de ces aides en Wallonie, la matière transférée s'accompagnera-t-elle de spécificités, de nouvelles règles pour le sevrage tabagique ?

Du Personnel est-il transféré dans ce cadre ?

Virginie Defrang-Firket sur les rencontres organisées dans le cadre du plan autisme

Le 8 octobre 2016, *notele* consacrait un de ses reportages à une visite que vous meniez à l'institution « La Porte Ouverte » de Blicquy.

Au cours d'une interview que vous accordiez, vous annonciez que le plan autisme serait bientôt concrétiser : *« dans les prochaines semaines, d'ici la fin du mois d'octobre, je vais lancer un appel à projets de 10 millions d'euros qui sera destiné précisément à apporter des améliorations d'infrastructures pour les situations d'autisme, de double-diagnostic et de répit. Et puis, d'autre part, dans le cadre des arbitrages budgétaires, il y a 4 millions € complémentaires qui viendront gonfler les budgets de l'action sociale pour permettre la mise en œuvre aussi, dès 2017, d'une série d'autres projets du plan autisme ».*

10 millions d'une part, 4 de l'autre, pourrait-on connaître le budget global de votre plan autisme ?

Disposez-vous d'un calendrier de concrétisation concret de ce plan autisme ?

Par ailleurs, lors de la rédaction de votre plan, quelles associations avez-vous rencontrées pour écouter leurs témoignages de terrain ?

Les parents ou les associations qui les représentent ont-ils été reçus et entendus ?

D'autres rencontres sont-elles encore prévues ?

À quand une présentation du plan en commission ?

Enfin, le vendredi 14 octobre, la Présidente du Parlement Francophone Bruxellois annonçait, en séance plénière, que l'ensemble des groupes politiques avaient convenu lors d'une réunion du bureau élargi, d'organiser des auditions avec le Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles et le Parlement wallon dans le cadre du plan autisme.

« Nous souhaiterions organiser ces auditions conjointes dans un délai assez court » insistait la présidente.

Êtes-vous également favorable à l'organisation de commission commune à ce sujet ?

Accepteriez-vous de venir y présenter votre plan autisme ?

Que pensez-vous de l'organisation de cette commission conjointe ?

Virginie Defrang-Firket, sur la prise en charge de la maladie d'Alzheimer en Wallonie

Le 28 novembre 2008, notre Parlement votait une proposition de résolution visant à mieux prendre en compte la maladie d'Alzheimer dans la mise en œuvre des politiques régionales entre 2009 et 2014.

À combien estime-t-on, aujourd'hui, en général et placées en institutions, le nombre de personnes atteintes de cette maladie ?

À ce sujet, possédez-vous des projections à 10, 15 ou 20 ans ?

Quels sont, aujourd'hui, les délais pour être diagnostiqué ?

La proposition de 2008 souhaitait « le lancement d'un appel à projets permettant le financement d'un guichet unique d'informations actualisées à destination du grand public ».

Ce guichet unique a-t-il été mis en place ?

Le texte voté par le Parlement appelait également à « la création en Wallonie, d'un centre d'expertises ».

Ce centre a-t-il vu le jour et est-il toujours en ordre de marche ? Où se situe-t-il ?

En réponse à une question orale de ma collègue Véronique Durenne, en avril 2015, vous indiquiez que « l'élaboration d'un plan Alzheimer est en cours actuellement en collaboration avec l'administration » et vous complétiez en disant qu'une personne avait été engagée pour ce projet spécifique.

Ce plan Alzheimer est-il aujourd'hui opérationnel ?

La personne engagée est-elle toujours en place ?

J'ai lu les quatre points d'attention que vous vouliez développer.

Ces priorités sont-elles toujours identiques ?

J'ai ensuite lu, dans des réponses que vous adressiez à plusieurs députés en septembre 2015, que votre volonté était « de ne pas multiplier les plans spécifique, mais d'inclure un Alzheimer et les maladies apparentées dans une approche plus générale sur l'accompagnement du vieillissement et de la dépendance ».

Comment justifiez-vous ce changement de position ?

Pourquoi ne souhaitez-vous plus de plan dédié uniquement à Alzheimer ?

Où en êtes-vous dans l'élaboration de ce plan plus général ?

Disposez-vous d'un calendrier d'adoption et de mise en œuvre ?

Quel budget dedicacerez-vous à ce plan ?

Véronique Durenne sur « le budget 2017 de l'AVIQ recalé par le Conseil Général »

Il nous revient que le Conseil Général de l'AVIQ aurait récemment rejeté la proposition de budget pour l'année 2017.

Quelles sont les conséquences d'une telle décision ? Allez-vous rédiger une nouvelle proposition?

Quelle est la procédure à suivre en cas de vote défavorable pour un budget de l'AVIQ ? Une nouvelle réunion a-elle organisée ou s'est déjà déroulée afin de remédier à cet écueil ?

Christine Defraigne, sur le décret sur l'accessibilité aux personnes handicapées accompagnées de chiens dans les établissements ouverts au public, en pratique.

En mars 2015, je vous interrogeais déjà à ce propos. Selon le décret du 23 novembre 2006 relatif à « l'accessibilité des personnes handicapées accompagnées de chiens d'assistance des établissements et installations destinées au public », l'accès ne peut être refusé aux personnes handicapées accompagnées d'un chien, tant que celui-ci est « dressé ou en cours de dressage », dans les établissements et installations destinées au publics (Article 2, 3°), c'est-à-dire « tous bâtiments ou parties de bâtiments, lieux et espaces, publics ou privés, destinés à un usage public ainsi que les transports rémunérés des personnes ».

Si refus il y a, celui-ci doit être motivé comme prescrit dans ledit décret et apposé sur la devanture de l'espace public, sous peine d'amende.

Aujourd'hui, je suis à nouveau interpellée par un citoyen qui s'est vu refuser l'entrée dans un établissement public, car il était accompagné de son chien d'aide.

En 2015, combien de plaintes ont été recensées par le Centre d'Égalité des Chances ? Qu'en est-il des refus qui n'ont pas été suivi d'une plainte ? Comptez-vous prendre des mesures supplémentaires pour permettre aux chiens d'assistance de suivre leur maître dans tous les établissements publics ?

Par ailleurs, concernant les différences de subventionnement qui existent entre un chien guide et les autres chiens d'assistance, vous m'affirmiez, en avril 2015, que vous « comptiez demander à l'administration de réaliser un état de la situation afin d'examiner l'impact qu'entraînerait l'assimilation des chiens d'assistance au titre d'aide individuelle à l'intégration à l'instar de ce qui se fait pour les chiens guides et le cas échéant prévoir les modifications réglementaires adéquates pour permettre à ce type d'aide d'intégrer le spectre des interventions de l'AWIPH. » Qu'en est-il aujourd'hui ?

Pouvez-vous me faire le point sur la situation ?

Véronique Durenne, sur les aides et l'information à destination des aidants proches.

On reparle des aidants proches. Ainsi que le souligne la Fondation Roi Baudoin, les aidants proches ont un impact économique et sociétal important et contribuent de manière importante au système de soins de santé tel qu'il existe actuellement.

Si la loi relative à la reconnaissance de l'aidant proche aidant une personne en situation de grande dépendance, du 3 avril 2014, leur reconnaît un statut il n'en reste pas moins que celle-ci n'est pas toujours appliquée correctement et que les aidants proches sont toujours confrontés à des problématiques que met en avant la Fondation.

Un des points mis en avant est la sous-utilisation des services de répit ou des centres de jours qui permettraient évidemment de soulager le rôle de l'aidant proche. En Wallonie, cela semble particulièrement marqué.

J'intervenais déjà en mars 2015 et le Ministre analysait qu'il « est essentiel de sensibiliser tant les professionnels du secteur que le grand public sur l'existence de cette formule d'accueil. » Il rajoutait que « *cette formule occupe actuellement une place d'arrière-plan – c'est dans les faits – non pas liée à sa pertinence, mais en raison de deux facteurs principaux : d'une part, un manque de connaissance de l'existence des centres de jour et, d'autre part, la gestion optimale d'un centre de jour qui constitue un travail difficile et qui nécessite un personnel dédié à cette tâche.* »

Les aidants proches semblent donc manquer d'informations sur les services qui pourraient les aider.

Le Ministre peut-il me dire ce qu'il en est au niveau de l'information donnée aux aidants proches concernant les aides disponibles ?

Peut-il me dire si, à propos des centres de jour et donc de la sensibilisation à l'existence de ceux-ci, il y a eu une évolution depuis plus d'un an ?

Qu'est-il prévu de faire à l'avenir pour améliorer les conditions, les informations des aidants proches ?

Une rencontre avec le fédéral est-elle prévue en ce sens dans les prochaines semaines, mois ? Des rencontres ont-elles déjà eu lieu ?

Véronique Durenne, sur le jobdating organisé par l'AViQ.

Le 10 novembre dernier se déroulait à Marcinelle, dans les locaux de la Direction Générale de l'Action Sociale, un jobdating entre des personnes en situation de handicap et 7 entreprises.

Ce n'est évidemment pas la première initiative de ce genre en Wallonie, d'autres ont déjà eu lieu, organisé par d'autres ASBL.

Ce genre d'initiative a retenu mon attention et j'espère aussi celle du Ministre puisque celui-ci est organisé par l'AViQ et ce pour la deuxième année dans le cadre de la semaine européenne de l'emploi.

Il s'agit, bien entendu, nous l'avons compris, d'assurer une meilleure insertion des personnes atteintes de handicap dans la vie quotidienne et sur le marché de l'emploi. Cette journée, si elle est peut-être modeste, mérite d'être mise en avant.

Le Ministre peut-il dès lors nous faire le bilan de celle-ci ? Le nombre de personnes présentes, le type d'entreprises, etc.

Au moins 3 des 7 entreprises présentes étaient des entreprises à vocation sociale et subsidiées par les pouvoirs publics comme le CRP Les marronniers par exemple. Qu'en était-il des autres entreprises ?

Les objectifs de cette journée sont-ils rencontrés ? Cette rencontre a-t-elle permis à des participants de trouver un emploi ou à tout le moins d'établir des contacts décisifs avec ces entreprises ?

Une seule journée par an, est-ce suffisant ? Ce genre d'initiative ne devrait-il pas être plus régulier de la part de l'AViQ ?

Jacqueline GALANT sur « l'inclusion des personnes handicapées »

Le Gouvernement wallon a décidé de simplifier les instances et de créer une seule Agence wallonne, l'AViQ (agence pour une vie de qualité), établissant des synergies entre l'ensemble des matières qu'elle gère afin de répondre au mieux aux besoins des citoyens.

Pour des personnes handicapées n'ayant pas accès à l'emploi, des initiatives existent. En 2014, 253 personnes en situation de handicap ont été accompagnées par un service d'activités citoyennes grâce à l'AViQ. En 2015, 440 personnes en situation de handicap ont été accompagnées par un des 25 services d'activités citoyennes.

En août 2015, le Comité de gestion de l'AWIPH a décidé de prolonger la durée de fonctionnement de l'ensemble des 25 projets jusqu'en décembre 2018 et a chargé l'Administration de préparer un projet d'intégration du dispositif « activités citoyennes » dans un arrêté visant la pérennisation de ces services.

Monsieur le Ministre :

Quels sont les attentes pour 2016 ? où en est-on, trois mois avant la fin de l'année ?

L'arrêté et le projet d'intégration du dispositif activités citoyennes va-t-il remplir l'objectif visant la pérennisation des services ?

Valérie Warzée-Caverenne sur « Le phénomène des mères adolescentes ».

La Caisse d'allocations familiales UCM a constaté que le nombre des demandes de prime de naissance, en Wallonie introduites par des futures mamans de moins de 18 ans, a augmenté de 15% entre 2014 et 2015. De plus, les estimations pour l'année 2016 sont alarmantes : le nombre de demandeuses de moins de 16 ans pour le mois de septembre 2016 a pratiquement doublé par rapport à ceux de 2014 à la même époque.

Rappelons que la survenue d'une grossesse à l'adolescence constitue une problématique complexe faisant intervenir un ensemble de facteurs : socio-économiques, comportementaux, psychologiques, cultures, psycho-sociaux, cognitifs ou encore relationnels.

Certes, des politiques de prévention en la matière existent depuis plusieurs années, toutefois ces dernières ne doivent pas s'axer uniquement sur la survenance de ces grossesses mais également sur les éventuels troubles du développement pouvant se développer chez l'enfant et/ou la mère/les jeunes parents, puisque ces derniers sont en quelque sorte « privés » d'une adolescence « normale ». Ou alors, parce que la décision de mener une grossesse à terme survient dans un contexte de précarité matérielle, affective et sociale.

Un autre facteur mérite d'attirer notre attention : l'émergence d'émissions de télévisions ou de films mettant en scène le parcours de mères adolescentes, et banalisant ce phénomène. On peut se poser la question du bien-fondé de tels programmes, ces derniers n'enverraient pas une image biaisée de la maternité précoce à des adolescentes souvent en mal de repères ?

Monsieur le Ministre, qu'en est-il, à l'heure actuelle, des politiques de prévention en la matière ? Le Gouvernement wallon poursuit-il la réflexion sur le sujet ? Que pense Monsieur le Ministre du rôle des médias comme facteur de banalisation de ce phénomène ? Enfin, étant consciente que cette matière relève également de la compétence de la Ministre Greoli, je ne manquerai de l'interroger sur ce problème. Monsieur le Ministre, existe-t-il à l'heure actuelle une concertation entre vos services ?

Véronique Durenne, sur la libre circulation des personnes handicapées.

Lors de la présentation de la note de politique générale du Ministre pour l'année à venir, il a été question de la libre circulation des personnes handicapées. Sujet sur lequel j'étais déjà intervenu en Commission pour évoquer l'accord-cadre existant entre la République Française et la Wallonie concernant la prise en charge en Wallonie des personnes handicapées françaises.

Nous le savons cet accord balise les conditions d'accueil et de déplacement des personnes handicapées françaises ici en Belgique mais également sur les la manière dont les normes doivent être édictées, respectées et contrôlées ainsi que sur les budgets alloués.

Le Ministre avançait que la Commission mixte chargée de l'accompagnement de cet accord se réunissait le 16 novembre. Il était également question d'une rencontre à Paris avec Mme la Secrétaire d'Etat Neuville afin d'y réaliser « *un état des lieux des modifications réglementaires côté wallon et côté français qui pourraient le cas échéant avoir un impact l'une sur l'autre* ».

Que ressort-il de ces différentes rencontres ? A la fois de la Commission mixte et de la rencontre du Ministre avec la Secrétaire d'Etat Française ?

L'Etat des lieux a-t-il été réalisé ? Qu'en ressort-il ? Quelles dispositions poseraient, a priori, problèmes ? Quelles dispositions posent aujourd'hui problèmes ? Des améliorations, aménagements sont-ils à prévoir ?

D'autres part, dans le même sujet, le Ministre indiquait bientôt aboutir avec son homologue Bruxelloise concernant l'accord avec la cocof. Le Ministre dispose-t-il d'un calendrier ? Un projet d'arrêté a été évoqué par le Ministre, quand celui-ci sera-t-il présenté au Gouvernement Wallon ?

Jenny Baltus-Möres, sur les maisons arc-en-ciel et leurs implantations.

Arc-en-ciel Wallonie est la fédération wallonne des associations LGBTIQ. Elle est financée par la Région wallonne.

Selon mes informations, il n'y a toujours que la maison arc-en-ciel de Liège et celle de Virton qui sont agréées. Les autres ne le sont pas. C'est notamment le cas de la maison arc-en-ciel de Verviers, appelée Ensemble autrement.

En tant qu'ASBL, c'est un centre d'action, un centre d'aide et d'écoute, un centre de rencontres et d'informations mais également de formations. Bref, une association qui trouve toute sa place et son importance dans le milieu LGBTIQ de l'arrondissement de Verviers.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous préciser la raison pour laquelle cette maison arc-en-ciel ne bénéficie pas (encore) d'une reconnaissance d'agrément ?

En outre, il n'existe actuellement pas de maison de ce type en Communauté germanophone. Pourriez-vous préciser s'il existe des synergies, des volontés de coopération avec la Communauté germanophone afin de soutenir les éventuelles initiatives déjà existantes?

Jenny Baltus-Möres, sur les violences homophobes chez les jeunes.

Le Refuge est une structure française qui offre un hébergement temporaire et un accompagnement social, médical, psychologique et juridique aux jeunes qui sont victimes d'acte d'homophobie.

En Région wallonne, il n'existe, à ma connaissance, pas de structures équivalentes. Les maisons arc-en-ciel sont certes des lieux d'accueil pour les personnes LGBTIQ, mais elles n'ont pas pour vocation d'offrir une aide adaptée aux jeunes en danger. Pourtant, le taux de suicide chez les jeunes LGBTIQ est quatre fois plus élevé que la moyenne.

Bien que cela reste encore fort tabou, il existe des jeunes qui sont victimes de violences à cause de leur orientation sexuelle. Les violences peuvent venir de différents milieux, et elles sont encore plus dures à vivre lorsqu'elles sont familiales. Etre mis à la porte de chez soi par ses parents parce qu'on est gay, lesbienne ou autre, est une réalité vécue par des jeunes et qui est souvent occultée. A cet égard, il arrive régulièrement que le Refuge reçoive de jeunes belges qui ne savent pas vers qui se tourner. Ils sont alors envoyés vers les associations belges, mais qui ne bénéficient pas de l'encadrement adapté ni des moyens nécessaires.

Monsieur la Ministre, avez-vous été informé de cette réalité ? Existe-t-il des structures adaptées en Région wallonne ? Connait-on l'ampleur du phénomène en Région wallonne ? Quels sont les acteurs en jeu ?

Le Refuge reçoit environ mille demandes d'hébergement par année. Avant l'hébergement, qui est l'étape ultime, il y a toute une série de médiations. Cela a en tous cas le mérite de faire émerger une réalité souvent ignorée et de faire ressortir un phénomène dont on parle très peu. Pensez-vous qu'un centre d'accueil comme le Refuge serait à développer en Région wallonne ?

L'association repose principalement sur des fonds privés, mais où sont envoyés les jeunes en danger pour violences homophobes ? Faut-il créer des structures adaptées ou celles existantes suffisent-elles selon vous ?

Virginie Defrang-Firket sur le plan de gestion des quatre sites miniers wallons reconnus par l'UNESCO

Je vous interrogeais le 18 juillet dernier au sujet du soutien de la Région au travail du comité de gestion des sites miniers majeurs.

Les quatre sites miniers reconnus par l'UNESCO développent des projets ensemble. Aux yeux de l'UNESCO, les quatre sites ne font qu'un. Ils ont d'ailleurs un plan de gestion commun.

Confirmez-vous que Blegny-Mine ne peut solliciter des crédits communs pour les quatre sites car cela doit être fait via le plan de gestion et le Comité wallon du patrimoine mondial ?

Il semble par contre qu'aucun soutien budgétaire de la Région ne soit prévu au bénéfice des initiatives prises par les quatre sites au travers du Comité wallon du patrimoine mondial.

Quelles suites accorderez-vous au plan de gestion, biais officiel par lequel les demandes sont introduites au nom des sites ? La Région va-t-elle soutenir leurs initiatives à l'avenir ?

Je vous interrogeais également sur la signalisation routière et autoroutière des sites.

Vous me répondiez qu'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 » me disiez-vous encore, ajoutant qu'un point complet du dossier allait être réalisé par votre administration.

Où en êtes-vous dans le développement de cette signalisation routière et le déploiement de ces logos UNESCO ?

Patrick Lecerf, sur le dragage de « l'Ourthe navigable »

La lutte contre les inondations dans la vallée de l'Ourthe passe entre autres par des programmes de dragages réguliers et raisonnés, que ce soit sur les tronçons navigables, en aval des barrages de Nisramont, pour lesquels vous êtes compétents ou sur les tronçons non navigables, en amont de ces barrages, pour lesquels c'est votre collègue René Collin qui est compétent.

Depuis de nombreuses d'années, en concertation avec les différents acteurs de la rivière, des campagnes de dragages sont menées sur la partie hydraulique de l'Ourthe, en tenant évidemment compte des contraintes par rapport aux habitats et aux espèces protégées.

Fin 2015, nous attendions le nouveau programme de dragage. Hors, à ce jour, rien n'est sur la table pour la bonne et simple raison, semble-t-il, que la DNF remet en cause le bienfondé et l'efficacité des opérations de dragage et exige une étude d'incidence évaluant l'efficacité globale et zone par zone de celles-ci, avant l'adoption de tout nouveau programme.

Je voudrais connaître votre analyse de cette situation qui nous replonge 20 ans en arrière et met en péril tout un pan de la lutte contre les inondations.

Soutenez-vous cette position de blocage de la DNF ? Ou avez-vous l'intention de négocier un compromis qui pourrait consister à envisager ces études, tout en poursuivant les programmes de dragage, en attendant les conclusions de celles-ci ?

Philippe KNAEPEN, sur les alternatives possibles aux murs antibruit

Réduire les nuisances sonores dues à la circulation toujours plus dense sur nos routes wallonnes est un enjeu crucial. Dans sa réponse à ma dernière question concernant la réalisation de cartographie des nuisances sonores, Monsieur le Ministre confirmait un budget prévisionnel de 10 millions d'euros alloués à la pose d'écrans antibruit sur nos routes et autoroutes.

En termes de revêtement « antibruit », de grandes avancées techniques ont été réalisées ces dernières années, notamment par le biais du projet PERSUADE (PoroElastic Road SURface : an innovation to Avoid Damages to the Environment). Ce projet de recherche européen, sous la direction du CRR, avait pour objectif de développer un revêtement poroélastique sûr et durable pour lutter contre le bruit routier.

Des réductions de bruit réelles de 7,5 dB(A) à 10 dB(A) ont été mesurées sur huit sections expérimentales dans cinq des pays participants (Belgique, Danemark, Pologne, Slovénie et Suède). Ce type de revêtement (non toxique et plus sûr) est plus onéreux que ce qui est aujourd'hui utilisé. Toutefois, son impact est similaire, voire plus efficace, qu'un écran antibruit et reste applicable là où d'autres solutions ne peuvent l'être pour des raisons pratiques.

Les résultats du projet Persuade sont donc plus qu'encourageants et les objectifs visés ont été atteints. Il reste aujourd'hui à mettre en œuvre de nouvelles sections expérimentales et à acquérir une expérience suffisante en la matière. Monsieur le Ministre, dans le cadre des futurs investissements antibruit a-t-il pris en compte ces résultats ? Monsieur le Ministre a-t-il envisagé l'option de ce revêtement poroélastique, certes plus onéreux qu'un revêtement classique, mais se suffisant à lui-même en termes de lutte contre les nuisances sonores ? Ce revêtement ne serait-il pas LA solution à la fois pérenne, écologique et à l'impact nul en matière de pollution visuelle ?

Christine Defraigne, sur la dangerosité des quais de la Dérivation à Liège

Le groupe MR au conseil communal de Liège interpelle sans cesse le Collège à propos de la dangerosité des quais de la Dérivation à Liège.

Il est pourtant nécessaire d'agir, car nous assistons à de trop nombreux accidents sur ces quais.

Pouvez-vous me donner les chiffres et statistiques actualisés d'accidents à Liège ? Que pensez-vous de la situation ? Comptez-vous prendre des mesures pour éviter, à l'avenir, de tragiques problèmes ?

Les automobilistes roulent trop rapidement sur ces quais. Etes-vous au courant ? Des mesures concrètes pourraient-elles être dégagées ? L'installation de feux oranges clignotants pour ralentir la circulation et protéger les piétons pourrait être une solution, comme l'a laissé entendre une conseillère communale MR à Liège en interpellant à nouveau le Collège. Qu'en pensez-vous ?

Concernant les camions de gros tonnage, il semblerait qu'ils empruntent régulièrement la bande locale et non de transit, ce qui peut être dangereux et est très dérangeant pour les riverains.

De plus, il est nécessaire de penser à la mise en œuvre d'une solution de détournement d'une partie de trafic de transit qui traverse la zone urbaine. La Ville de Liège vous a-t-elle déjà interpellé à ce sujet ? Des mesures vont-elles être prises en ce sens ? Et quelles pourraient-elles être ? Dans l'affirmative, pouvez-vous me donner un calendrier pour la mise en place d'une solution ?

Valérie DE BUE sur le test de trois nouveaux radars en Wallonie

La Région wallonne a lancé un marché de 43 boîtiers fixes pour des radars le long de son réseau routier. Plus performants les nouveaux radars n'ont plus besoin d'effectuer des repérages au sol. Ils sont capables de se corriger d'eux-mêmes.

Trois radars différents ont été testés par la Région. Pouvez-vous nous dire quelles sont les différences entre ces trois prototypes? Quels sont les avantages et les inconvénients?

D'après la presse, les lieux où seront installés ces radars ne sont pas encore arrêtés. Ils se trouveront essentiellement sur les routes régionales.

Pouvez-vous nous expliquer comment vont s'effectuer les choix? Y a-t-il une concertation avec les zones de police afin de voir les lieux soit les plus à risque, soit où la vitesse est la plus excessive?

Valérie DE BUE sur la visibilité des cyclistes

Le code de la route prévoit que tout vélo doit être équipé d'un catadioptre blanc à l'avant, d'un rouge à l'arrière, de catadioptres jaunes ou orange sur les pédales et sur les rayons

En outre, dès la tombée de la nuit ou quand la visibilité est inférieure à 100 mètres, le cycliste doit être équipé d'un feu blanc ou jaune à l'avant et d'un feu rouge visible à 100 mètres à l'arrière.

Une enquête de l'IBSR a montré que le comportement du cycliste qui irrite le plus l'automobiliste est l'absence d'éclairage dans l'obscurité.

Pouvez-vous me dire si une campagne d'information sur le sujet est prévue par l'AWSR? Quid du gilet fluorescent? Il n'est pas obligatoire mais une sensibilisation pour le port du gilet dans cette période d'obscurité ne serait-elle pas une idée intéressante à creuser?

Interpellation de Laurent HENQUET sur Les dysfonctionnements des OBU.

Les OBU (On Board Unit) qui équipent les véhicules soumis à la taxe kilométrique présentent encore et toujours plusieurs types de dysfonctionnements et ce, sept mois après leur mise en service.

D'abord, on relève des problèmes de connexions entre Satellic, gestionnaire du réseau, et les OBU dans les véhicules. La presse révélait, il y a peu, qu'un transporteur Luxembourgeois avait reçu un relevé de l'administration wallonne comprenant 14 infractions pour un montant de 14.000,00 € au motif que son camion ne possédait pas d'OBU. Affirmation contestée par le transporteur qui, in fine, a dû prendre un avocat afin d'obtenir gain de cause.

Dans le même ordre d'idée, les sociétés de transport ne sont pas averties par Satellic lorsqu'un dysfonctionnement d'OBU survient, ce qui entraîne parfois de très lourdes amendes pour le propriétaire. Un transporteur liégeois contrôlé a reçu une amende de 135.000€ dont 70.000€ à régler sur place afin de ne pas avoir son véhicule immobilisé ! Il n'est pas inintéressant de rappeler ici que, dans pareille situation, en Allemagne, la société gérant le réseau se charge de contacter, dans l'heure et par mail, le transporteur avant de recourir à une amende administrative ou à une procédure judiciaire. L'administration wallonne possède, pourtant, toutes les adresses mails des sociétés. Pourquoi ne pas s'inspirer du fonctionnement allemand ?

A propos d'OBU défectueux, il n'est pas inintéressant de rappeler que l'agence Bruxelles-Propreté a dû renvoyer 84 OBU défectueux sur 413 (soit 20,3%) et a reçu 124 procès-verbaux dont 123 ont été contestés ! Si les OBU sont défectueux à Bruxelles, ils doivent l'être également en Wallonie !

De plus, lorsqu'un OBU se déconnecte, la procédure prévoit que l'on immobilise immédiatement le véhicule sous peine de recevoir une amende s'il y a passage sous un portique. Le chauffeur doit alors téléphoner à la société Satellic afin de relancer son système à distance. Ces situations génèrent des dangers pour la sécurité de l'ensemble des usagers du réseau routier. A titre d'exemple, un routier est resté immobilisé, pour cette raison, sur la bande d'arrêt d'urgence dans un tunnel à Liège. La police lui a rapidement enjoint de quitter les lieux, ce qui lui a valu une amende pour passage sous portique avec OBU déconnecté.

Autre source de discussion : les contrôles effectués sur les routes par les agents de la DGO7 qui peuvent aller jusqu'à immobiliser les véhicules en cas de problème. Ce procédé ne serait pas légal, selon certains routiers, étant donné que le personnel de la DGO7 n'est pas assermenté.

Enfin, avant d'envoyer une amende à un transporteur, il y a actuellement 5 filtrages qui sont autant de vérifications administratives. Ce processus, nécessaire par ailleurs, requiert beaucoup de temps. Trop de temps ! Temps durant lequel la société continue de rouler en infraction, accumulant de facto les amendes qui, à la longue, placent financièrement les sociétés en difficulté financière puisque cela impacte fortement leur trésorerie et leur cash-flow. De

nombreuses sociétés sont au bord de la rupture. Le dépôt de bilan n'est pas loin.

Monsieur le Ministre, je souhaite donc vous poser les questions suivantes :

Avez-vous un rapport sur les problèmes de connexion entre les OBU et le réseau de Satellic ? Si oui, quels en sont les enseignements ? Si non, comment le justifiez-vous et comment évaluez-vous les problèmes au quotidien ?

Pourquoi les sociétés ne sont-elles pas averties automatiquement lorsqu'un OBU est défectueux alors que l'administration en possède les adresses mails ?

Avez-vous des chiffres sur les OBU défectueux ? Quels sont-ils ?

N'y a-t-il pas lieu de prévoir des dérogations sans amende si un conducteur doit s'arrêter en un lieu dangereux (cfr la publicité actuelle sur les arrêts intempestifs) pour cause d'OBU défectueux ou déconnecté ? Que suggérez-vous concrètement ?

Comment s'organise un contrôle de la DGO7 ? Quels sont les pouvoirs des agents et les actions qu'ils peuvent entreprendre ?

Quel est le délai moyen de traitement des plaintes ? Combien de plaintes sont ouvertes actuellement ? Que prévoyez-vous pour réduire et le nombre et la durée de traitement ?

De façon générale, comment appréciez-vous la mise en route pratique de cette taxe km ? Quelles mesures concrètes allez-vous mettre en œuvre pour rendre le système plus performant qui pénalise de façon injuste de nombreux transporteurs ? Quel en serait l'impact budgétaire ?

Les recettes fiscales réalisées sont-elles à la hauteur des projections budgétaires ?

Patrick Lecerf, sur la task force sport aventure

A l'initiative de votre collègue René Collin, une task force « sport aventure en Wallonie » a été mise en place et une première réunion s'est déroulée en octobre 2015 avec, entre autres, des représentants de votre cabinet et de l'ASBL WANT. Un listing précis des problématiques à traiter a été établi.

Pourriez-vous m'indiquer quelles sont les avancées enregistrées à ce jour dans les compétences qui sont les vôtres dans ce dossier ?

Jacqueline GALANT, sur « les voitures intelligentes »

Monsieur le Ministre, il y a quelques mois je vous interrogeais sur le test de voitures intelligentes sur les routes wallonnes. Vous me répondiez concernant ces tests : « les choses se mettent donc en place de façon réfléchie et surtout articulée pour accueillir les véhicules de demain, et ce – vous l'avez noté – en bonne collaboration entre les trois Régions et le niveau fédéral, ce qui est plutôt source de satisfaction. »

Un texte « Code of practice » du fédéral facilitera prochainement l'organisation de tests de ce type de véhicule sur la voie publique. Dans ce texte sont précisés les différentes conditions auxquelles les tests doivent répondre dans le but de minimiser les risques pour les autres usagers. Trois domaines sont prioritairement concernés : l'infrastructure publique, les véhicules test et le conducteur et l'équipe de test.

Mentionnons également le récent test de voitures intelligentes de Bruxelles à Bornem (aller et retour) en empruntant, entre autres, le ring de Bruxelles.

Le Ministre voudra-t-il me renseigner :

- Si la Région wallonne compte enfin accueillir des tests de véhicules autonomes ? (En effet, la RW est la seule région qui n'a pas encore effectué de tests sur son territoire)
- Le texte a été rédigé en concertation avec les Régions, les industries technologiques et automobiles qui sont susceptibles de réaliser ces tests, pourriez-vous me citer les priorités de la Région wallonne à cet égard ?

Jacqueline GALANT sur « les signaux stop »

Monsieur le Ministre, selon Touring trop de panneaux de signalisation sont placés inutilement à certains endroits. Notamment concernant les panneaux céder le passage et les signaux stop, selon l'association, dans la moitié des cas, les usagers pensent qu'un triangle sur pointe conviendrait mieux qu'un signal stop.

Selon Touring, dans les faits 4 automobilistes sur 10 respectent le code de la route concernant le signal stop lui préférant le signal céder le passage et ralentir si le besoin s'en fait sentir.

Touring demande donc aux gouvernements régionaux de se saisir de la question.

Monsieur le Ministre, voudrait-il me renseigner :

- Comptez-vous attirer l'attention des usagers quant au non-respect des signaux stop ?
- Envisagez-vous une rationalisation, simplification des signaux dans la perspective d'une fluidification du trafic à certains endroits où le panneau stop serait devenu inutile ?

Jacqueline GALANT, sur « le nombre d'accidents de la route en zone rurale »

Monsieur le Ministre, récemment, l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) publiait son premier rapport sur l'accidentologie. Trois constats sautent aux yeux : les week-ends restent particulièrement meurtriers, le jeudi soir prend une part significative dans les décès des jeunes, et enfin l'explosion des décès pour un véhicule seul dans les provinces rurales de Wallonie comme à Namur impliquant trop souvent la part 18-34 ans.

Bien entendu, la prévention pour les accidents « week-ends » est déjà présente sous différentes formes, il faut continuer les efforts entrepris. Le rapport révèle également de nouvelles habitudes comme le « jeudi festif ». Enfin, les zones rurales où en plus de l'alcool et de la vitesse, le manque de visibilité des obstacles, de la signalisation, lié parfois à l'éclairage sont à constater.

Monsieur le Ministre, voudrait-il me renseigner :

- Suite à ce rapport, vos priorités sont-elles de vous tourner également vers la problématique du jeudi soir ?
- Les provinces rurales de Wallonie semblent payer un lourd tribut dans les décès liés aux accidents de la route, prévoyez-vous une campagne de sensibilisation spécifique ? Je songe notamment aux fêtes de village présentes aux quatre coins de la Wallonie.

Jacqueline GALANT, sur les « vélos électriques »

Monsieur le Ministre, comme vous le savez, une nouvelle législation fédérale concernant les vélos électriques est entrée en vigueur le 1er octobre 2016.

Plus de 140 000 vélos à assistance électrique circulent sur les routes belges, un vélo sur quatre vendu en Belgique est à assistance électrique.

Signalons la troisième catégorie appelée « speed pedelec », ces vélos ne sont pas encore les plus répandus mais commencent à trouver leur public. Il s'agit de vélos électriques de 1001 à 4000 watts. Ils sont capables de dépasser les 25 km/h pour atteindre la vitesse de 45 km/h.

Comme vous le savez également, le Ravel permet de parcourir la Wallonie et de découvrir grandes villes, terroirs ruraux et espaces naturels préservés, c'est en effet plus de 1.350 km de voies réservées aux piétons, cyclistes, cavaliers, personnes à mobilité réduite. Le niveau fédéral a réalisé de nouveaux panneaux routiers incluant ces « speed pedelec » qui pourraient s'avérer utiles pour de tels sites.

Monsieur le Ministre :

Compte tenu de la nouvelle législation fédérale concernant les vélos électriques entrée en vigueur le 1er octobre 2016, comptez-vous saisir l'opportunité d'adapter la signalisation pour permettre ou interdire aux « speed pedelec » d'emprunter ces Ravels ?

Valérie DE BUE sur les interprètes lors de l'examen théorique du permis de conduire

Les candidats au permis théorique qui ne maîtrisent aucune des langues nationales peuvent actuellement se faire assister d'un interprète désigné par le centre d'examen. Ce service accessible moyennant un paiement de 50 € est prévu dans l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Pourtant des problèmes existent en terme de timing mais aussi sur des suspicions de fraude à l'examen du permis de conduire.

C'est pour cela que la Région bruxelloise va mettre en place une traduction directement dans le programme de l'examen ce qui permettra aux candidats de passer cette épreuve dans la langue de leur choix.

Qu'en est-il en Wallonie, Monsieur le Ministre? Un tel système est-il prévu? Si oui pour quand pourrons-nous le voir en application? Avez-vous eu vent de fraudes réalisées par des traducteurs? Existe-t-il un contrôle de ces examens?

Pierre-Yves Jeholet, sur la longueur autorisée des chargements de céréales, lin, paille et fourrage

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.

Une problématique supplémentaire pourrait exister : la longueur des chargements pourrait être adaptée. En effet, selon certains professionnels du secteur, la longueur autorisée devrait être de 22m plutôt que les 18m25 autorisés actuellement.

Monsieur le Ministre,

- Pensez-vous qu'une telle modification puisse être envisageable ?
- Augmenter la longueur des chargements n'engendrerait-elle pas des problèmes de sécurité routière ?

Jenny Baltus-Möres, sur des panneaux intelligents aux abords des écoles

Une commune près de Tournai a récemment installé des panneaux lumineux « intelligents » aux abords d'une école. Ces panneaux n'affichent rien la plupart du temps mais s'allument aux moments d'entrée et sortie des classes. En effet, ils permettent de mettre la route en sens unique.

Cette installation présente, selon moi, de nombreux avantages. Elle permet certainement une meilleure mobilité mais favorise également la sécurité.

Monsieur le Ministre, avez-vous eu écho de l'installation de ces panneaux ? Ont-ils été financés uniquement par la commune ou en partie par la Région wallonne ?

Que pensez-vous de cette idée ? Ne faudrait-il pas faire de même pour d'autres écoles en Région Wallonne ? Principalement aux endroits où des problèmes de fluidités de la circulation aux heures de pointes sont récurrents.

Enfin, Monsieur le Ministre, envisagez-vous de soutenir les communes qui désirent s'équiper de tels panneaux ?