

Travaux publics

Jacqueline GALANT, sur « Le monoxyde de carbone »

Monsieur le Ministre, comme vous le savez, cette année encore, le monoxyde de carbone reste un problème préoccupant.

Selon le dernier rapport du Centre antipoison. Au total, on a déploré 998 intoxicés au CO sur toute l'année dernière, la plupart entre octobre et mars, soit la période où les systèmes de chauffage tournent à plein régime. Notons également que le CO a causé la mort de 17 personnes en 2015.

Notons que l'on recense légèrement moins de décès qu'en 2014 mais plus de victimes pour 2015.

Notons également la présence de la Cellule Permanente Environnement Santé qui a mis en ligne sur le Portail Environnement-santé de la Wallonie une actualité intitulée « Le monoxyde de carbone (CO), un tueur silencieux ! ». Cette actualité comprend entre autres un lien vers la brochure relative aux bonnes pratiques liées au CO.

Monsieur le Ministre :

Malgré la présence de liens URL sur le portail environnement santé, le monoxyde reste un problème préoccupant, envisagez-vous d'autres actions de prévention et de communication comme sur réseaux sociaux qui ont un impact plus direct sur les citoyens ?

Les acteurs directs sont les professionnels qui se déplacent notamment pour les appareils de chauffage, les appareils de production d'eau chaude à gaz, avez-vous eu des contacts avec le secteur afin qu'il sensibilise directement les usagers ?

Carine Lecomte, sur l'implantation d'un Centre PET/CT en Province de Luxembourg.

Technique d'imagerie moléculaire de pointe, tant dans la prise en charge des tumeurs cancéreuses et des maladies neurodégénératives qu'en cardiologie, en infectiologie ou en médecine interne pour étudier la viabilité cellulaire ou dépister un foyer profond infectieux, le PET/CT s'avère d'autant incontournable pour les hôpitaux qui ont consenti des efforts considérables dans les domaines précités en vue de fournir un service « state-of-the-art » aux patients avec une qualité des soins équivalente aux autres régions du pays. C'est le cas des Cliniques du Sud Luxembourg dont les médecins formés à la technique du PET/CT sont capables de développer un Centre d'excellence immédiatement fonctionnel.

Hélas, pour des raisons historiques, - la légalisation de l'acquisition par nombre d'hôpitaux belges à une certaine époque de PETs non agréés dits « pirates », façon de faire allant à l'encontre de la politique de transparence et de probité des CSL -il ne reste plus qu'un seul agrément à attribuer !

Actuellement, proximité géographique oblige, une grande partie des patients est envoyée dans les hôpitaux grand-ducaux pour bénéficier d'un PET.

Monsieur le Ministre peut-il faire le point sur l'appel à candidature de la Région dans le cadre de l'attribution d'un agrément PET/CT.

Dans quel délai les candidatures seront-elles traitées sachant que le dossier pour la province de Luxembourg a été rentré en juin 2016 ?

Les considérations précitées ont-elles été portées à la connaissance de Monsieur le Ministre ?

L'impact de patients en grand nombre se rendant au GDL pour un PET/CT sur le futur paysage hospitalier en province de Luxembourg ne devrait-il pas être pris en compte ?

Jacqueline GALANT, sur l'opération « Frigo solidaire »

Monsieur le Ministre, comme vous le savez, les frigos solidaires se multiplient dans l'espace public au bénéfice de personnes manquant de moyens pour s'alimenter.

Concrètement, il s'agit d'un réfrigérateur en libre accès installé sur l'espace public et rempli par des bénévoles par des denrées alimentaires. Ces frigos peuvent s'avérer très utiles tard le soir quand vient la fermeture des différentes structures d'aide.

Monsieur le Ministre :

Que pensez-vous de ces initiatives citoyennes ? Si ces collectifs sont constitués en ASBL, serez-vous réceptif à une éventuelle demande de subside afin de pérenniser ces frigos solidaires ? Des ASBL ont-elles déjà formulé des demandes en ce sens ?

Malgré les structures d'aides alimentaires existantes, comment expliquez-vous que des initiatives citoyennes pallient l'action des différentes institutions actives dans l'aide aux personnes précarisées notamment dans l'alimentation ?

**MARIE-FRANÇOISE NICAISE SUR: LA REFORME DES ALLOCATIONS
FAMILIALES, QUID DE L'ALLOCATION FORFAITAIRE ACCORDEE AUX
FAMILLES D'ACCUEIL ?**

Vous travaillez actuellement sur la mise en place d'une réforme de fond des allocations familiales suite à la régionalisation des politiques familiales induite par la 6^{ème} réforme de l'État. Cette réforme importante est attendue pour le 1^{er} janvier 2019.

J'aimerais aborder avec vous la problématique de l'accueil familial qui me tient particulièrement à cœur et que je ne manque jamais d'aborder avec le Ministre compétent, Rachid Madrane, à la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Je l'interrogeais, en Novembre dernier, sur la mise en place d'une allocation forfaitaire indépendante du calcul des allocations familiales pour les familles d'accueil.

En effet, les services de placement familial ont accepté d'assumer de nouvelles responsabilités financières. Cependant, ces responsabilités nouvelles avaient été pensées par la Fédération des services de placement familial à la seule condition d'une séparation de l'allocation forfaitaire octroyée aux familles d'accueil du calcul des allocations familiales.

A l'heure actuelle, cette scission n'est toujours pas faite et la masse de travail est donc passée de l'Administration générale de l'Aide à la jeunesse (AGAJ) aux services de placement familial, ce qui induit une surcharge de travail considérable. Il va sans dire que cette situation impacte directement les familles d'accueil.

Si l'AGAJ se dit consciente de la complexité actuelle du système d'interventions financières pour les familles d'accueil, et bien qu'un nouveau mode de calcul de cette intervention soit à l'étude, il est évident que cette réforme doit s'intégrer dans la réflexion globale menée en matière d'allocations familiales.

Monsieur le Ministre, qu'en est-il de votre réflexion sur la mise en place d'une allocation forfaitaire indépendante du calcul des allocations familiales dans le cadre de l'accueil familial ? Cette question a-t-elle déjà été abordée avec vos collègues de la Fédération Wallonie-Bruxelles et de la COCOF ? Si oui, où en sont les discussions menées à ce sujet ?

Vous le comprendrez aisément, les services de placement familial, ainsi que les familles d'accueil, désirent être fixés assez rapidement sur cette question. Le Ministre compétent n'est pas en mesure de leur apporter une réponse complète

étant donné votre future réforme du système des allocations familiales. Peut-être pourrez-vous leur apporter un complément d'informations à ce sujet.

Monsieur le Ministre, qu'en est-il de l'intégration de cette question à votre réforme du système des allocations familiales ?

Véronique Durenne, sur l'accueil de jour des personnes handicapées.

J'ai récemment été reçue par une institution accueillant des personnes handicapées adultes de jour. Celle-ci me recevait pour me faire part de divers problèmes qu'elle rencontre. Problèmes dont on peut aisément se dire qu'elle n'est pas la seule à y faire face.

Il s'agit, comme très souvent dans le domaine qui nous préoccupe, de problèmes financiers liés à la fois au manque de moyen dirigé vers le secteur mais aussi à la législation en place.

Par le biais de deux questions écrites, j'évoquais déjà le cadastre de l'offre d'accueil de ce type en Wallonie et la part contributive des parents. Peut-être le Ministre peut-il déjà m'en toucher un mot.

Des dires de ce centre, l'autonomie de gestion qui leur est laissée est trop faible pour permettre une gestion optimale de la structure. Notamment au niveau des montants demandés aux parents. Ils font d'ailleurs remarquer que le pouvoir fédéral octroie un montant – sous le nom de revenu de remplacement – qui ne peut être utilisé dans sa totalité pour le placement en accueil de jour étant donné la rigidité du système qui plafonne la part contributive des parents.

Ce centre accueille reçoit également des subventions pour une partie des personnes accueillies mais il déplore que les règles d'accueil deviennent alors les mêmes pour l'ensemble du centre, ce qui augmenterait considérablement les coûts, sans pour autant améliorer sensiblement la qualité de l'accueil.

De plus, une « chasse aux subventions » se déroule au détriment des personnes moins ou non subventionnées. Ainsi, des centres refuseraient des personnes au profit de personnes mieux subventionnées. Quelle est la réponse du Ministre à ce problème ?

Enfin, il y a une demande pour la prise en compte de davantage de paramètres dans la subvention des personnes, comme la situation familiale, le lieu de vie, etc. Cette demande a-t-elle déjà été perçue par le Ministre ? Comment l'accueille-t-il ? Est-il possible d'affiner les paramètres pour la subvention des personnes ?

Le Ministre peut-il globalement réagir aux problèmes soulevés par ce centre ? Quelles solutions pourraient être apportées, notamment au niveau législatif ?

**Jean-Luc Crucke sur « Le Plan d'actions 2016-2019 relatifs
aux Droits de l'enfant en Wallonie (PADE) »**

Le GW du 22 décembre dernier a approuvé le PADE 2016-2019.

Le Ministre peut-il détailler ce Plan et en décrire les objectifs principaux et les lignes directrices ?

Quelles sont les nouveautés contenues dans le PADE 2016-2019 en comparaison avec le PADE précédent ?

Des appels à projets seront-ils lancés ? Lesquels et quand ?

Quelle est l'implication des autorités communales dans le PADE ? Des liens et des synergies peuvent-elles être établies avec les PCS ?

Quels sont les moyens budgétaires dédiés au PADE et comment se répartit l'affectation de ceux-ci ?

Jean-Luc Crucke, sur "le démarrage des ecocombis"

Depuis le 01 novembre 2016, les entreprises intéressées par la phase de démarrage de l'expérience ecocombis pouvaient faire acte de candidature, sachant que la concrétisation de l'utilisation du réseau se ferait à dater du 01 janvier 2017.

La mesure a-t-elle rencontrée le succès espéré ? Le Ministre peut-il faire le point sur son évolution ?

Quels sont les tronçons pour lesquelles des autorisations sont délivrées et quelles sont les entreprises concernées ?

Qui est chargé de l'évaluation du projet ?

Jacqueline GALANT sur « le département des victimes de la route »

Monsieur le Ministre, comme vous le savez, chaque année, 17.000 personnes sont blessées en Wallonie lors d'un accident de la route. Certaines de ces victimes gardent des séquelles physiques et/ ou psychologiques à vie.

Pour accompagner les victimes, le Département "Information et orientation des victimes de la route" de l'AWSR a été mis en place à la suite des recommandations du Conseil supérieur wallon pour la sécurité routière.

Monsieur le Ministre :

- Quelles seront vos actions afin d'augmenter la visibilité de ce département extrêmement utile pour les victimes de la route ?
- Pourriez-vous nous donner un état des lieux des actions engagées par le département depuis sa mise en place ?

Jean-Luc Crucke sur les comptes « Fast-Track »

Depuis le 1^{er} janvier 2016, chaque camion de plus de 3,5 tonnes, belge ou étranger, qui emprunte les routes belges doit être équipé d'un OBU (On Board Unit) activé.

Il est possible d'obtenir un OBU dans un point de service en suivant une procédure dite « fast-track ». Mais un compte « fast-track » est un compte basique temporaire qui n'est valide que 15 jours - après cette période, il doit être converti en un compte complet gratuit afin de pouvoir recevoir les factures officielles et de pouvoir récupérer les 21% de TVA sur les factures de la Région wallonne (factures Sofico). Si un document procédural de 10 pages est disponible sur le site de Satellic, il semblerait qu'il ne soit pas si simple de faire cette fameuse conversion pourtant utile aux entreprises...

Dès lors, pourquoi est-il nécessaire d'avoir un compte « complet » pour pouvoir récupérer la TVA et pas seulement un compte « fast track ». Pourquoi avoir ainsi compliqué les choses ?

Combien y a-t-il d'entreprises enregistrées sur le Portail au niveau européen mais également au niveau belge (ventilé par régions)? Combien des comptes « fast track » wallons ne sont pas, pour l'heure, convertis en compte « complet » ?

A combien s'élève le montant des sommes qui n'ont pas été réclamées au titre de récupération de la TVA ?

Jean-Luc Crucke, sur les facturations par flotte dans le dossier de la taxe kilométrique

Depuis 1^{er} avril 2016, chaque transporteur reçoit toutes les quinze jours 3 documents comptables (Bruxelles, Wallonie, Flandre) et ce, par camion ! Vous conviendrez tout comme moi que pour certaines entreprises, on en arrive à un sacré nombre de documents.

Une facture par flotte est toutefois possible mais uniquement pour les clients qui paient en post-paiement via un tiers payeur.

En effet, la facture par flotte (Wallonie)/le relevé par flotte (Bruxelles/Flandres) est un document officiel accepté par les autorités fiscales belges qui regroupe, par région et par moyen de paiement, le montant total de péage à payer généré par une flotte. Ce document est le seul document officiel qu'un transporteur peut donner à son comptable.

Toutefois, seuls les clients qui paient le péage en post-paid (système post-payé) avec une carte carburant, via un partenaire commercial ou par domiciliation recevront la facture par flotte. Ces clients recevront automatiquement la facture par flotte, qui est gratuit(e). Aucune facture par flotte ne peut être émise pour une période précédant le 5 décembre 2016.

Il est annoté sur le site de la firme Satellic ceci : « *si vous souhaitez recevoir une facture par flotte mais que vous êtes actuellement en régime pre-paid (prépayé), ou en régime post-paid (post-payé) par carte de crédit, nous vous recommandons de passer à l'un des moyens de paiement post-paid* »

N'est-il pas discriminatoire pour les transporteurs réglant leurs factures de prélèvement kilométrique en prépaiement de ne pas avoir droit à la facturation par flotte ?

Pierre-Yves JEHOLET sur le plan infrastructures

Cela fait désormais un an que vous avez lancé en grande pompe votre plan infrastructure. A cette occasion, j'aurais souhaité vous interroger sur la procédure de mise en application de votre plan. J'aimerais savoir quelle a été la démarche concernant l'adjudication des différentes études préalables à la réalisation de chaque chantier ? De plus, est-ce que l'approche s'est faite dossier par dossier ou en groupant plusieurs dossiers les uns avec les autres ? Si l'option du groupement a été retenue, pourriez-vous m'expliquer comment vous avez arrêté votre choix ? Par ailleurs, pour l'ensemble des bureaux d'études ayant remporté les différentes adjudications groupées ou individuelles, pourriez-vous me dire si les bureaux wallons sont majoritaires ou non et dans quelle proportion ?

Jenny Baltus-Möres, sur les différences entre les auto-écoles et les moniteurs brevetés indépendants.

À travers ma question écrite du 18 novembre dernier, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger sur les différences entre les auto-écoles et les moniteurs brevetés indépendants.

Après avoir pris connaissance de vos réponses et après avoir obtenu des informations complémentaires du terrain, il apparaît un certain nombre d'inégalités entre les auto-écoles et les moniteurs brevetés indépendants lorsqu'ils doivent réserver, pour leurs candidats, des places aux différents centres d'examen. En effet, les auto-écoles peuvent réserver leur nombre de places à l'année (ou même à plusieurs années) si elles le désirent et ce de façon anonyme pour ensuite communiquer au moins 3 jours à l'avance les données du candidat alors que les candidats qui décident d'apprendre à conduire avec un moniteur indépendant doivent prendre rendez-vous de façon individuelle et doivent parfois patienter 6 semaines (voir plus) avant d'avoir un rendez-vous. De plus, dans votre réponse, vous m'indiquiez que si le centre d'examen ne peut pas recevoir le candidat en filière libre, le centre prendra rendez-vous pour ce candidat dans un autre centre.

Monsieur le Ministre, ne trouvez-vous pas que les candidats qui passent par les moniteurs indépendants sont fort désavantagés par rapport à ceux qui optent pour les auto-écoles ? S'ils passent leurs examens dans un autre centre que celui initialement choisi, ça les désavantage inévitablement puisqu'ils s'entraînent en général à proximité de leur premier choix.

Pouvez-vous aussi me faire savoir, Monsieur le Ministre, si le délai d'au moins trois jours imposé aux auto-écoles pour communiquer les données des candidats est bien respecté ? Y a-t-il des contrôles ? Dans quel cas, des sanctions sont-elles appliquées et lesquelles ?

Enfin, Monsieur le Ministre, ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux qu'un audit organisationnel des centres d'examen soit effectué afin d'apporter des améliorations visant à ne plus discriminer les candidats qui optent pour l'apprentissage via des moniteurs brevetés indépendants ? Quelles autres solutions proposeriez-vous afin de contribuer à une solution ?

Finalement, selon mes informations, il n'y a pas d'examineur en chef germanophone actuellement. Pouvez-vous confirmer cela ? Pour quand ce poste sera-t-il à nouveau occupé ?

Jenny Baltus-Möres, sur la « conduite économique » des auto-écoles et des moniteurs brevetés indépendants

Ça fait presque deux ans maintenant, que seulement un élève est autorisé dans les voitures des auto-écoles et des moniteurs brevetés indépendants au lieu de plusieurs comme avant. On parle souvent de la « conduite économique » pour ce phénomène.

Du point de vue des moniteurs et des auto-écoles, ce règlement n'est cependant pas du tout « économique ». Pour les élèves non plus...

Nombreux sont les personnes qui déplorent ce nouveau règlement, parce qu'auparavant, les élèves « co-chauffeurs » ou « témoins » qui étaient sur le siège arrière pendant qu'un autre prenait son heure de conduite, pouvaient apprendre beaucoup de choses également et en profiter aussi.

De plus, c'est une perte de temps et d'argent (pour les élèves) et le bilan écologique de ce modèle n'est pas positif non plus.

Quel bilan vous pouvez tirer de ce modèle ? Voulez-vous continuer avec cela ou voyez-vous aussi des aspects moins intéressants dans l'application de ce modèle? Est-ce que les écoles de conduite et les moniteurs brevetés suivent ce règlement? Combien d'infractions ont été enregistrées depuis que ce modèle est d'application?

Valérie DE BUE sur le brouillage des téléphones lors du fonctionnement d'un véhicule

Une étude de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) indiquait que plus de huit personnes interrogées sur dix utilisent occasionnellement leur GSM en conduisant. Avec cette conséquence potentiellement dramatique: envoyer ou lire un SMS multiplie par 23 le risque d'accident.

La Grande Bretagne a pris les devants en avançant sur le point de vue technologique. Concrètement, un système permettra de connecter le téléphone portable du conducteur avec l'équipement informatique du véhicule, et de le placer automatiquement en mode sécurité.

Un tel système pourrait-il être testé en Wallonie ? Y êtes-vous favorable ? Allez-vous avancer en ce sens ?

Jean-Luc Crucke, sur « Nouvelles limitations routières en Flandre »

Parmi les grands changements pour les Belges à compter du premier jour de cette année 2017 figure la nouvelle réglementation routière flamande. Depuis ce 1^{er} janvier, les routes flamandes hors agglomération qui étaient à 90 km/h passent désormais, par défaut, à 70 km/h.

La Flandre doit à présent adapter ses panneaux. Qu'en est-il pour la signalisation côté wallonne, pour les routes régionales à limite entre les deux régions ? Le Ministre peut-il faire le point sur les adaptations prévues ?

Le 1^{er} janvier en soirée, les sites internet des deux grands hebdomadaires francophones ne faisaient pas allusion à cette nouvelle réglementation. Certains francophones sont pourtant concernés quotidiennement, pensons notamment aux Cominois qui doivent traverser la Flandre ne fût-ce que pour se rendre à Mouscron.

Quelle signalisation a été prévue pour les Wallons limitrophes ? Comment les sensibiliser aux radars qui seront mis en place par la Flandre ?

Le Ministre compte-t-il suivre la Flandre dans cette nouvelle réglementation ?

Virginie Defrang-Firket sur la création d'un panneau de signalisation spécifique au principe de la tirette

Le 20 décembre dernier, en réponse à une question orale que je vous adressais, vous me confirmiez que le principe de la tirette serait bien l'objet d'une campagne de sensibilisation de l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière.

Ce point était la deuxième demande d'une proposition de résolution votée à l'unanimité, le 11 mai 2016, par notre Parlement.

Le premier point voté suggérait, quant à lui, « *de créer et d'installer selon des critères prédéfinis, des panneaux de signalisation indiquant l'application du principe dit de la tirette sur le réseau routier et autoroutier wallon* ».

Comme le second point, cette première demande pourra-t-elle recevoir une suite favorable à votre niveau ?

Dans le cas contraire, pour quelle(s) raison(s) ces panneaux de signalisation ne pourraient-ils être créés et placés aux endroits problématiques et stratégiques ?